

MESSAGERIES IMPÉRIALES

ERNEST SIMONS, PRÉSIDENT FONDATEUR (1851)

Création d'Albert Rostand, petit armateur marseillais, et d'Ernest Simons, des Messageries nationales, entreprise de transport par diligences issue en 1796 de l'ancienne Compagnie des Indes acculée à abandonner la mer.

Concession du service postal en Méditerranée. Contrat prévoyant la mise en ligne de 17 paquebots du tonnage moyen de 800 tonneaux et de la force moyenne de 182 chevaux nominaux, pour desservir, à la vitesse moyenne de 7 nœuds et demi par heure, un parcours total annuel de 105.000 lieues.

1851 : achat des chantiers de La Ciotat.

ÉDOUARD BESSON, PRÉSIDENT (1852-1861)

1852 : entrée dans l'entreprise d'Armand Béhic, futur président, comme inspecteur général des services.

Messageries nationales
Nouvelle ligne de navigation
(*Le Journal des débats*, 21 août 1852)

Les lettres récentes de Beyrouth annoncent que le bateau à vapeur des Messageries nationales, le *Tancredé*, qui doit desservir la nouvelle ligne de navigation entre Constantinople, la côte de la Syrie et l'Égypte, venait d'y arriver et était parti pour Jaffa. C'est le premier voyage de la nouvelle ligne de navigation dont l'établissement va changer le système postal en Syrie, et donner une nouvelle impulsion au commerce des points secondaires de la côte. Beyrouth a été, jusqu'à présent, l'unique point central entre la Syrie et les contrées voisines situées sur la Méditerranée, en Asie, en Europe et en Afrique. Voyageurs et marchandises qui entraient en Syrie ou sortaient de ce pays tout, en un mot, devaient passer par Beyrouth. C'est ainsi qu'en peu de temps, Beyrouth a acquis une importance toujours croissante, au détriment des autres ports de la Syrie. La nouvelle ligne de navigation, qui rend les plus grands services au commerce, va donner de l'importance aux autres points de la Syrie, en rétablissant un juste équilibre.

1854 : service régulier de correspondance entre Marseille, Alger, Oran et Tunis.

1855-1857 : prospérité liée à la guerre de Crimée.

1856 : Béhic, fondateur de la Société des forges et chantiers de la Méditerranée à La Seyne

1857 : Bordeaux-Sénégal, Bordeaux-Rio-La Plata

1857 : Edmond de Perthuis, directeur des Messageries impériales à Beyrouth, créé la [Compagnie impériale ottomane de la route de Beyrouth à Damas](#)

ARMAND BÉHIC, PRÉSIDENT (1859-1865)

En 1859, M. Besson, président du conseil d'administration, âgé de soixante-dix ans, résigne ses fonctions actives. Armand Béhic est appelé par le choix unanime de ses collègues à le remplacer. Il gardera cependant la direction générale des affaires, signant lui-même les lettres de service, présidant chaque jour le Comité de direction.

MAI 1860 : CRÉATION DU SERVICE SUD-AMÉRICAIN, PREMIER PAS HORS DE LA MÉDITERRANÉE.

Les paquebots transatlantiques
DE BORDEAUX AU BRÉSIL
(*Le Journal des débats*, 6 août 1860)

Je voudrais appeler l'attention du public sur un sujet qui intéresse grandement l'avenir de notre commerce, le prestige de notre pavillon et l'influence de notre pays dans les contrées d'outre-mer. Je le désire d'autant plus que les faits dont je vais parler n'ont rien que d'encourageant et contiennent en même temps une bonne et utile leçon.

Après vingt-cinq ans de discussions où la lumière n'a pas toujours pénétré et d'efforts peu judicieux qui ont coûté leur fortune à bien des familles et à bien des gens dignes d'un meilleur sort, notre marine compte enfin une véritable ligne transatlantique. Pour la première fois, nous sommes en droit de croire que nous avons réussi et que le service est organisé sur des bases durables mais pour la première fois aussi, avant de nous lancer dans une entreprise de ce genre, nous avons consenti à étudier sérieusement, sans faiblesse comme sans illusions, les conditions auxquelles le service que nous nous proposons de faire pouvait marcher, comme pour la première fois aussi, avant de prendre la mer, nous avons eu la sagesse de ne nous embarquer que sur des paquebots construits tout exprès en vue de la navigation spéciale qu'ils avaient à faire. En effet, il ne suffit pas d'avoir à sa disposition de grands et puissans navires pour croire que l'on peut desservir indistinctement toutes les lignes ; c'est encore une des conditions du succès que ces navires soient appropriés au trafic dont ils deviendront les instrumens au régime des mers qu'ils auront à traverser, aux climats

sous lesquels ils porteront leurs passagers. Pour avoir suivi consciencieusement ces principes qui sont bien simples et qu'il n'aurait pas fallu mettre tant de temps à découvrir, nous sommes autorisés à dire aujourd'hui que nous avons réussi du premier coup sur la ligne du Brésil. Après avoir fondé notre entreprise sur la base d'une subvention raisonnable, nous avons vu la convenance de la subvention provoquer le concours d'une Compagnie habile autant que puissante et cette Compagnie construire à son tour des navires dont le premier voyage ne laisse plus de doutes sur le succès des autres car ils sont tous pareils.

Voici, en effet, d'après le journal de bord de la *Guyenne*, ce qu'elle a fait dans ce premier voyage d'aller et de retour entre la France et le Brésil

« Aller : Parti de Pauillac le 21 mai 1860, à quatre heures du soir; arrivé, à Lisbonne le 27, à Saint-Vincent le 3 juin, à Fernambouc [aujourd'hui Pernambuco] le 10, à Bahia le 12, à Rio-Janeiro le 16, à deux heures du matin.

» Retour Parti de Rio-Janeiro le 25 juin, à cinq heures du soir ; arrivé à Bahia le 28, à Fernambouc le 1^{er} juillet, à Saint-Vincent le 8, à Lisbonne le 17, à Pauillac le 20, à dix heures du matin. »

Ainsi le voyage d'aller a employé vingt-deux jours et dix heures, le voyage de retour vingt-quatre jours et dix heures, y compris, dans l'un et l'autre cas, tout le temps dépensé aux relâches pour faire du charbon, pour expédier les correspondances, pour recevoir et pour déposer les marchandises et les passagers, etc., etc. Il n'est pas besoin de dire que ce sont là des vitesses tout à fait satisfaisantes ni de rappeler que la différence entre les deux traversées provient du fait des vents alizés qui, sur la route de retour, ont fait obstacle direct et permanent à la marche du navire. C'est une différence qui se reproduira à chaque voyage mais ce qu'on doit regarder comme non moins certain, c'est que lorsque tout à bord aura pris son assiette définitive, lorsque le service des escales aura pris son allure régulière, lorsque les capitaines seront plus familiarisés avec la route qu'ils ont à faire, et les points de relâche où ils doivent toucher, avec les efforts qu'ils peuvent demander à leurs navires, la durée des voyages ne pourra pas manquer d'en être abrégée.

Je confesse que je porte un véritable intérêt à la *Guyenne*. Au mois d'octobre 1859, je l'ai vue mettre à l'eau, alors qu'elle n'avait rien encore de ses aménagements intérieurs et qu'il était possible, en la visitant jusqu'au fond de sa cale ou en passant sous sa quille encore élevée sur son ber, de voir le soin infini avec lequel elle a été construite dans toutes ses parties essentielles.

Plus tard, c'est-à-dire au mois de mai dernier, je l'ai accompagnée dans son premier voyage de Bordeaux, à Lisbonne, et j'ai pu juger alors par expérience personnelle des résultats qu'on avait obtenus, soit au point de vue purement marin, soit pour le bien-être des passagers. Or, si l'on peut dire qu'il est presque dans la nature humaine de s'intéresser toujours à un navire que l'on a une fois habité, lors même que l'on n'y a guère connu que les misères de la navigation, à combien plus forte raison cet intérêt doit-il se continuer pour un bâtiment qui ne vous a laissé d'autre souvenir que celui du plus grand bien-être dont vous ayez jamais joui à la mer ?

Sans être comparables au *Great-Eastern* pour leurs dimensions, la *Guyenne* et ses sœurs sont cependant, je crois, les plus grands navires qui aient été construits en France pour le commerce : 3.055 tonneaux de déplacement, et des machines de 470 chevaux de force nominale. Elles sont les œuvres, plans et exécution, coques et machines, d'un jeune officier du génie maritime, M. Delacour, directeur des ateliers que possède la Compagnie des messageries impériales à La Ciotat. Cette création ajoutera un nouveau lustre à la réputation que M. Delacour s'est acquise par le talent avec lequel il a su pourvoir depuis plusieurs années déjà au renouvellement et à l'entretien de la flotte si nombreuse et si active que la Compagnie des Messageries impériales emploie dans ses services de la mer Noire et de la Méditerranée. [...]

STATUT DES LIEUTENANTS DE VAISSEAU DÉTACHÉS AUX MESSAGERIES IMPÉRIALES

Rapport à l'Empereur
(*Le Journal des débats*, 9 août 1860)

Sire,

En vertu de la loi du 8 juillet 1881 relative à la Compagnie des paquebots à vapeur des Messageries impériales, ces navires peuvent être commandés par des lieutenants de vaisseau.

Jusqu'ici, la situation de ces officiers n'a pas été réglementée. Ils ont été purement et simplement considérés comme détachés hors cadre, sans qu'aucun terme fût fixé à la durée de leur position ; en un mot, on a suivi à leur égard ce qui se pratiquait lorsque les paquebots dont il s'agit appartenaient à l'État.

Depuis 1851, les lieutenants de vaisseau détachés aux Messageries impériales se trouvent donc en réalité dans la condition des officiers auxquels le gouvernement permet de seconder des entreprises particulières, mais pour un temps limité.

J'ai pensé dès lors qu'il importait de déterminer par un décret impérial la situation des lieutenants de vaisseau commandant actuellement les paquebots à vapeur de la Méditerranée, ainsi que celle des officiers de ce grade qui pourraient ultérieurement être autorisés à commander tous autres navires de commerce.

Un congé de trois ans, sans solde, leur serait accordé, pendant la durée duquel ils conserveraient leurs droits à l'avancement à l'ancienneté. Passé ce terme, ces officiers seraient mis en demeure de revenir au service de la flotte ou de renoncer à l'avancement, s'ils désiraient conserver leur situation dans la marine du commerce.

C'est là toute l'économie du projet de décret que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté, afin de régulariser, je le répète, une situation qui était devenue anormale.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de votre Majesté le très humble et très obéissant serviteur,

L'amiral ministre secrétaire d'État au département de la marine,
Hamelin.

Napoléon, etc.,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Des congés de trois ans, sans solde, seront désormais accordés aux lieutenants de vaisseau détachés, hors cadre, qui commandent ou qui seront autorisés à commander soit des paquebots à vapeur de la Compagnie des Messageries impériales, soit tous autres navires de commerce.

Art. 2. Durant cette période, ils conservent leurs droits à l'avancement à l'ancienneté.

Art. 3. À l'expiration de leur congé, ils peuvent rentrer au service de la flotte ou rester à la disposition des compagnies ou armateurs ; mais, dans ce dernier cas, ils doivent faire parvenir au ministre de la marine leur renonciation formelle à l'avancement.

Art. 4. Lorsque ces officiers, après avoir usé de la faculté de rester à la disposition des Compagnies ou armateurs au delà de trois ans, sont réadmis au service de la flotte,

ils reprennent leurs droits à l'avancement, mais le temps qui dépasse le congé de trois ans est déduit de leur ancienneté de grade.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 4 août 1860.
NAPOLÉON.

EXPÉDITION DE SYRIE

(*Le Journal des débats*, 23 août 1860)

On écrit d'Alger, le 17 août :

« Aujourd'hui, à trois heures, le *Jourdan*, vapeur des Messageries impériales, frété par le gouvernement pour le transport des troupes du corps expéditionnaire de Syrie, est sorti du port d'Alger, emportant 512 hommes, officiers, sous-officiers et soldats du 1^{er} bataillon du 1^{er} régiment de zouaves, commandés par M. Lian, chef de bataillon.

L'*Aube* est attendu à Alger, où ce bâtiment doit embarquer le restant des troupes destinées au corps expéditionnaire de Syrie. »

On écrit de Marseille, le 20 août :

« Hier est arrivé dans notre ville un escadron du 1^{er} régiment de hussards, destiné à l'expédition de Syrie. Ce régiment s'était rendu à Toulon, où il devait s'embarquer; mais l'encombrement des bâtimens de transport n'ayant pas permis son embarquement total, un escadron a dû revenir dans notre ville et a prié hier passage sur le bateau à vapeur des Messageries impériales *Hydaspe*. » (*Sémaphore*.)

(*Le Journal des débats*, 30 août 1860)

Le paquebot des Messageries impériales *Phare*, arrivé hier de Beyrouth, nous a annoncé l'arrivée dans ce port du général de Beaufort-d'Hautpoul et d'environ 2.000 hommes de troupes françaises.

EXTENSION VERS L'ARGENTINE

SERVICES MARITIMES des MESSAGERIES IMPÉRIALES
INAUGURATION DU SERVICE DE LA PLATA (Annexe de la ligne du Brésil.)
(*Le Journal des débats*, 1^{er}, 8 septembre 1860)

L'administration a l'honneur d'informer le public que le paquebot à roues de 250 chevaux, LA SAINTONGE, partira de Bordeaux pour Rio-de-Janeiro, touchant à Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambuco et Bahia, le 15 septembre prochain.

COMPAGNIE DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES
(*Le Journal des débats*, 20 mars 1861)

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêt échéant le 1^{er} avril prochain, coupon n° 9, sera payé, à partir dudit jour à Paris, au siège de la Compagnie, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ; à Marseille, quai de la Joliette, 2 ; à Lyon, chez MM. Galline et Cie, banquiers, ou à Bordeaux, quai de Bacalan, 36.

La retenue à opérer sur les obligations au porteur pour le droit établi par la loi du 23 juin 1857 est de 35 c. par coupon.

VERS L'INDO-CHINE

CORPS LÉGISLATIF.

Annexe au procès-verbal de la séance du 29 avril 1881

(*Le Journal des débats*, 8 mai 1861)

[...] D'après la convention du 16 septembre 1858 et le cahier des charges qui y est annexé, la Compagnie des Messageries est tenue d'établir une double ligne mensuelle sur le Brésil et La Plata ; l'une ayant pour point de départ Bordeaux, l'autre Marseille.

La ligne de Bordeaux est établie et exploitée depuis près d'un an. Elle suffit et paraît devoir suffire assez longtemps encore aux besoins de la correspondance ainsi qu'à ceux du transport des voyageurs et des marchandises.

La ligne de Marseille n'est pas encore organisée. La portion de la subvention votée par la loi du 17 juin 1857 afférente à cette ligne est de 2 millions 393.828 fr.

On propose d'autoriser la Compagnie à ne pas établir la ligne de Marseille au Brésil. Les Anglais eux-mêmes n'ont qu'un service mensuel sur ce pays. Le seul intérêt français qui pourrait se plaindre de la suppression serait celui de Marseille. Mais comme il s'agirait de donner à cette ville la communication directe avec l'extrême Orient, comme notre trafic avec l'Indo-Chine représente un mouvement général de plus de 500 millions de francs, tandis que celui que nous entretenons avec la cote orientale de l'Amérique centrale n'est que de 174 millions, il est certain que Marseille ne serait pas disposée ou tout au moins ne serait pas fondée à se plaindre.

On pourrait ainsi retrancher de la subvention totale de 4 millions 700.000 fr. allouée au service du Brésil la somme de 2 millions 393.828 fr. La subvention moyenne demandée pour le service de l'Indo-Chine n'imposerait plus au budget qu'une dépense annuelle de 3 millions 606.172 fr. [...]

La dernière stipulation du traité demande, pour être bien comprise, quelques détails préalables. Les concessions actuelles, au profit de la Compagnie des Messageries impériales, pour les services de la Méditerranée et de la mer Noire, expirent en 1871.

La concession de la ligne du Brésil faite à la même Compagnie en 1857, se termine en 1881..

La concession des paquebots de l'Indo-Chine doit durer jusqu'en 1888.

La Compagnie a fait valoir que le service de l'Indo-Chine était, en réalité, un prolongement et une annexe de celui de la Méditerranée qu'elle ne pouvait le commencer avec sécurité si, dans dix ans, c'est-à-dire sept ans après son ouverture, sa ligne d'attache devait lui faire défaut.

Elle s'est aussi prévaluée de ce que la subvention moyenne de 6 millions de fr. pour le service de l'Indo-Chine, calculée sur le déficit résultant de la différence entre les recettes éventuelles et les dépenses prévues, n'aurait d'autre effet que de la rendre probablement indemne en capital et en intérêts, sans lui assurer aucun avantage positif et certain pour les travaux auxquels elle allait se livrer et les risques qu'elle consentait à courir.

Elle a donc d'abord demandé la prorogation de ses concessions actuelles de la Méditerranée et de la mer Noire pour toute la durée de la nouvelle concession.

Le gouvernement a consenti à la prorogation en principe, mais il s'est refusé à engager l'avenir pour un aussi long temps que le demandait la Compagnie, et il a limité la prorogation des concessions de la Méditerranée et de la mer Noire à la durée de la concession des services du Brésil, c'est-à-dire qu'il a accordé une prorogation de dix années seulement. Cette période même pourra être éventuellement abrégée, car le gouvernement s'est réservé le droit, au cas où il jugerait convenable de résilier la concession du service de l'Indo-Chine, à l'expiration des douze premières années d'exploitation, de résilier en même temps la concession prorogée de la Méditerranée et de la mer Noire. En outre, il a été formellement stipulé que la prorogation ne s'appliquerait ni aux services de l'Algérie ni à ceux de l'Italie, pour lesquels l'État se réserve toute sa liberté à l'expiration du marché en cours d'exécution.

Le gouvernement a voulu enfin que l'avantage qu'il accordait à la Compagnie ne fût pas sans compensation pour l'État et pour le public. Il a exigé que la Compagnie s'engage : 1° à établir une nouvelle ligne directe et mensuelle de Marseille à Alexandrie ; 2° à comprendre dans les itinéraires réglementaires une ligne directe et hebdomadaire de Marseille à Naples par Civita-Vecchia. Ces deux lignes, qui ne donneront lieu à aucune augmentation de subvention, représentent un parcours annuel de 27.000 lieues marines.

La Compagnie consent aussi une modification au cahier des charges de la concession primitive, d'où résultera pour le gouvernement le droit de remanier, suivant le besoin, les itinéraires de la Méditerranée et de la mer Noire, à des conditions qui permettront de les conformer toujours aux nécessités qui résulteraient de circonstances nouvelles, sans rien ajouter aux charges de l'État.

L'ensemble de ces conditions a paru au Conseil d'État légitimer pleinement la Prolongation des concessions relatives au service de la Méditerranée et de la mer Noire, autres que ceux d'Algérie et d'Italie. Ce service d'ailleurs est exécuté d'une façon satisfaisante et à des conditions de subvention modérées ; il a prêté à l'État un concours utile dans deux guerres récentes ; il offre la base la meilleure et la plus solide à celui de l'Indo-Chine ; la prorogation, en outre, est subordonnée à des développemens nouveaux, avantageux au public et gratuits pour le Trésor ; enfin il faut bien créer pour la Compagnie concessionnaire de la nouvelle entreprise un intérêt à modifier, pour des résultats qui ne sont pas sans présenter quelques chances aléatoires, une situation acquise et connue. [...]

Signé à la minute :

AD. VUITRY, président da section.

VICTOR DE LAVENAY, conseiller d'État, rapporteur.

HERBET DUPUY DE LÔME, conseiller d'État.

[Ligne de Chine]

(*Le Journal des débats*, 28 juillet 1861)

Par décret du 22 juillet, il est fait concession à la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales de l'exploitation d'un service postal de navigation entre Suez et la Chine, avec embranchemens sur la Réunion, les Indes françaises néerlandaises et espagnoles, autorisé par la loi du 3 juillet 1861.

1861 : CAPITAL PORTÉ DE 24 À 55 MF

Légion d'honneur
(*Le Journal des débats*, 22 septembre 1861)

Par décret du 28 août, M. [Jules] Girette, inspecteur général des services maritimes des Messageries impériales, a été promu au grade d'officier de la Légion d'honneur.

[Baron de Cailus]
(*Le Journal des débats*, 26 décembre 1861)

Voici la liste des jurés désignés par le sort pour les assises de la Seine, qui s'ouvriront le vendredi 3 janvier, sous la présidence de M. le conseiller Montsarrat :

Jurés titulaires
MM. le baron de Cailus, administrateur des Messageries impériales, rue de Rivoli,

CORPS LÉGISLATIF
Compte-rendu de la séance du samedi 9 juin 1862
PRÉSIDENCE DE M. REVEIL, VICE-PRÉSIDENT.
(*Le Journal des débats*, 8 juin 1862)

M. le président communique également un projet de loi approuvant les stipulations financières contenues dans la convention relative à l'exploitation provisoire d'une partie du service postal de l'Indo-Chine.

Ce projet sera soumis à l'examen sommaire de la Chambre en comité secret.

[Armand Béhic]
par F. Camus
(*Le Journal des débats*, 3 juillet 1863)

M. Armand Béhic, qui vient d'être nommé ministre des travaux publics, a débuté dans l'administration des finances, où il s'est distingué de très bonne heure. Il était encore fort jeune lorsqu'en 1830 il fut attaché à l'expédition d'Alger en qualité d'officier payeur. Au retour de l'expédition, il fut attaché à l'inspection des finances, où l'on vint le chercher sous le ministère de M. de Mackau, pour travailler à la réorganisation de la comptabilité de la marine, qui était alors le sujet de très vives discussions dans les Chambres. La part importante qu'il prit à ce grand travail lui ouvrit les portes de la Chambre des Députés, où il représenta à diverses reprises l'arrondissement de Dunkerque. À la révolution de 1848, il quitta l'administration de la marine, puis, lorsque l'ordre commença à se rétablir en France, il entra au Conseil d'État, dont les places étaient alors à l'élection. Rendu à la vie privée à la suite des événements du 2 décembre 1851, on le vit bientôt reparaître sur la scène comme administrateur et président du conseil d'administration de la grande Compagnie maritime des Messageries impériales. C'est sous sa direction que les paquebots de cette

Compagnie, confinés d'abord dans la Méditerranée, ont successivement étendu leurs services jusqu'au Brésil d'un côté, jusque dans l'Inde et la Chine de l'autre.

Les succès qui sont dus d'une façon toute particulière à ses travaux l'ont désigné au choix de l'Empereur, la réputation qu'il s'est acquise dans la gestion d'une aussi grande affaire l'a porté au ministère du commerce et des travaux publics.

GÉRARD WEST ¹, PRÉSIDENT (1865-67)

[Incendie aux chantiers de La Ciotat]
(*Le Journal des débats*, 31 octobre 1863)

« Une dépêche télégraphique datée de une heure cinquante-cinq minutes, nous apprend que l'établissement des Messageries impériales à La Ciotat vient d'être détruit par un incendie. Les pertes sont évaluées à trois millions. »

L'administration des Messageries impériales nous transmet à ce sujet la rectification suivante :

« La vérité est que l'atelier de menuiserie seul a été brûlé. La perte, qui n'est pas encore exactement évaluée, ne paraît pas devoir dépasser 100.000 fr. L'établissement de La Ciotat est assuré pour 3 millions. »

Voici, du reste, les détails que nous apporte aujourd'hui à ce sujet le *Sémaphore de Marseille* :

« Un violent incendie a éclaté hier 28, vers sept heures du soir, dans les chantiers de la Compagnie des Messageries impériales. En peu d'instans, la salle des modèles et l'atelier de menuiserie ont été envahis par les flammes. Toutes les pièces modèles et une grande partie de l'outillage, nous assure-t-on, ont été la proie des flammes. Le feu a détruit la bibliothèque ; les bureaux de l'administration ont été atteints ; on a dû emporter précipitamment tous les meubles, les registres, les cartons, les papiers et pièces de comptabilité pêle-mêle. On est parvenu à sauver la précieuse collection de plans, de dessins et de cartes.

» Dès que la cloche de l'atelier a annoncé le sinistre, les ouvriers et une grande partie de la population se sont rendus avec empressement sur les lieux.

Le maire, le commissaire de police sont arrivés les premiers, le maréchal des logis de gendarmerie s'est hâté d'accourir avec sa brigade et d'organiser un service de secours, de sauvetage et de surveillance.

» Le directeur et l'ingénieur en chef étaient absents de La Ciotat. Les premiers employés de l'administration, chefs d'atelier et ouvriers se sont empressés d'accourir sur le théâtre de l'événement et se sont distingués par leur zèle et leur dévouement. Ils sont demeurés sur les lieux jusqu'à onze heures ; une grande partie a passé la nuit pour le service des pompes et la garde des effets sauvés.

Le curé et ses vicaires, les Frères des écoles chrétiennes, étaient aussi accourus pour se joindre aux travailleurs.

» On a regretté plusieurs accidens. Trois ouvriers ont dû être transportés à l'hospice par suite de blessures plus ou moins graves.

» On ignore la cause de l'incendie, quoique plusieurs versions circulent à ce sujet ; on s'accorde généralement à reconnaître que la malveillance y est étrangère.

¹ Gérard West (1802-1882) : avoué, fils d'un sous-directeur du Trésor, il est intéressé dès 1836 aux affaires minières de la Loire, siège au PLM, participe à la fondation du Crédit foncier de France (1852) et du CIC (1859). Administrateur des Messageries impériales, puis des Messageries maritimes de 1851 à sa mort, il est rejoint par ses gendres, Jules Denion du Pin et Amédée Lefebvre-Pontalis.

» Le dommage est considérable. La destruction seule des modèles, qu'il sera difficile de remplacer, est une perte importante. »

MORT DU FONDATEUR

NÉCROLOGIE

Ernest Simons

(*Le Journal des débats*, 17 juillet 1864)

Les funérailles de M. Ernest Simons ont été célébrées ce matin à l'église de la Madeleine, en présence d'une assistance nombreuse.

M. Simons, dit le *Moniteur*, avait récemment résigné les fonctions de président de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest [Paris-Rouen]. Membre depuis trente-quatre ans du conseil d'administration de la Compagnie des Messageries impériales, administrateur des chemins de fer de Lyon à la Méditerranée et de la Société des Forges et chantiers [de la Méditerranée (La Seyne)], de la Compagnie des docks [et entrepôts] de Marseille, il s'était fait, dans la direction de ces entreprises, un renom de sagesse, de décision et d'habileté que relevaient la sûreté ; la rare délicatesse de son caractère, une exquise courtoisie et l'influence d'une grande fortune dignement acquise.

C'est à l'occasion d'un procès célèbre sur des questions de messagerie que M. Simons avait révélé pour la première fois les éminentes qualités qui l'ont désigné depuis lors à la confiance des Compagnies engagées dans les opérations de transport. Aussi devint-il un des principaux agens de la révolution économique qui a fait passer à l'exploitation des chemins de fer les transports opérés par les routes ordinaires.

La construction des voies ferrées, l'organisation matérielle et commerciale de ces grandes affaires l'ont toujours trouvé à la tête des idées progressives. Nul n'a plus contribué à la multiplication en France des communications à terre et à la mer, dans le cours des vingt dernières années.

À M. Simons revient l'initiative de la substitution des Messageries maritimes, dont le développement sur toutes les mers est un des événements commerciaux de notre époque, au service restreint des paquebots-postes que l'État entretenait dans la Méditerranée. C'est à la ferme administration de M. Simons que la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest est surtout redevable de l'organisation qui fait aujourd'hui sa prospérité.

Il a été l'un des plus actifs promoteurs de la création des chemins lombardo-vénitiens, et, dans la dernière année de son existence, il avait puissamment contribué à préparer la formation de la Société générale, dont les débuts récents promettent au commerce et à l'industrie un si utile concours.

Dans toutes les affaires auxquelles il s'est trouvé mêlé, M. Simons exerçait simplement un empire que ses collègues et ses cointéressés subissaient sans peine, et dont il ne se rendait peut-être pas compte lui-même. Sa prudence était renommée. L'honnêteté présidait toujours aux solutions qu'il rencontrait vite, avec le discernement le plus judicieux.

On se tournait vers lui dans les difficultés. Sa sollicitude s'étendait indistinctement sur tous les intérêts qui lui étaient confiés, et sa bienveillance, que réglait, sans jamais la paralyser, un esprit scrupuleux d'économie, lui a gagné l'attachement et la reconnaissance du personnel tout entier des grandes administrations dont il était la tête.

M. Simons, qui avait procuré aux Messageries impériales le concours de M. Béhic, s'était lié avec cet éminent administrateur d'une étroite amitié qu'avait récemment resserrée une alliance de famille.

On comprend les regrets que laisse une telle perte ; ils sont universels.

LÉGION D'HONNEUR
(*Le Journal des débats*, 18 août 1865)

chevaliers

Vésignié, sous-ingénieur de la marine, attaché aux services maritimes des Messageries impériales.

SUBVENTION CONTESTÉE

[Lettre des Messageries impériales à Pouyer-Quertier]
(*Le Journal des débats*, 31 mars 1866)

Les administrateurs des Services maritimes des Messageries impériales nous demandent de reproduire la lettre suivante, qu'ils adressent à M. Pouyer-Quertier :

Paris, le 28 mars 1866.

Monsieur,

La polémique n'est pas dans nos usages, et nous voudrions ne pas prolonger un débat que nous n'avons pas soulevé. Mais la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous écrire le 24 mars conteste un fait que nous avons affirmé : nous tenons à ne laisser planer aucune incertitude sur la sincérité de nos déclarations.

La circulaire de 1862, que vous invoquez, est inséparable du tarif publié à la même époque. Nous vous avons spontanément communiqué ces deux documents. Ils ne contredisent en rien ce que nous avons écrit à S. Exc. M. le ministre d'État le 16 mars.

« La tonne de soie prise à Shang-haï par nos paquebots paie, pour Londres, un fret de 160 fr. plus élevé que pour Marseille. »

Voilà le fait vrai. Il est confirmé par la circulaire dans les paragraphes suivans que vous avez cités :

« Les soies à destination de Londres seront réexpédiées de Marseille, par chemin de fer, aux frais de notre compagnie.

Ces soies seront acheminées sur Londres, Paris ou Lyon, sans aucune augmentation du fret primitivement stipulé par le connaissement. »

Ce fret primitivement stipulé est celui que fixe, pour Londres, et non (comme l'indique votre lettre) pour Marseille, le tarif dont vous ne niez pas l'existence, mais dont vous contestez l'application. Nous déclarons de nouveau que ce tarif a été pratiqué, sans aucune exception, depuis l'origine. Nous tenons à votre disposition la collection des connaissements qui en constatent l'invariable application.

Nous avons à rectifier une erreur de fait. Ce devoir rempli, nous vous demandons, Monsieur, la permission de ne pas vous suivre sur le terrain sans limites que votre lettre ouvre à la discussion et où elle menace de l'égarer.

L'exploitation des lignes postales de l'Indo-Chine a été concédée par une loi, après examen approfondi des charges et des ressources du service à entreprendre. C'est devant le Corps Législatif qu'a été justifiée cette concession par des raisons d'intérêt

public qu'aucune voix n'a contestées, et que vous même ayez sanctionnées de votre vote. Sans aliéner la liberté qui nous est indispensable, nous remplissons de notre mieux la tâche qui nous a été confiée. Notre entreprise ne saurait être taxée de monopole, puisqu'elle opère en concurrence avec les plus puissantes compagnies subventionnées de l'Angleterre. Elle a déjà donné l'essor à plus d'un intérêt français. Elle n'en peut léser aucun. Le pays n'a rien à regretter de l'assistance qu'il nous accorde et sans laquelle il nous serait impossible d'accomplir notre mission.

Veillez, Monsieur, agréer l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Les administrateurs,

Signé : J[ules] DENION DU PIN, A. LACROIX, V[ictor] MUSNIER, G[érard] WEST.

CORPS LÉGISLATIF

Compte-rendu de la séance du jeudi 12 avril 1866

PRÉSIDENCE DE S. ÈXC. M. Le COMTE WALEWSKI.

(*Le Journal des débats*, 13 avril 1866)

Pouyer-Quertier :

Ne pratique-t-on pas un autre système protecteur de nouvelle invention qui se traduit par 24 millions de subventions payées aux Compagnies maritimes à la ligne du Brésil, aux lignes des Messageries impériales et de l'Indo-Chine aux lignes de New-York et du Mexique ? N'est-ce pas là une protection plus directe et plus effective qu'on ne l'avait jamais fait auparavant ? Et lorsqu'en regard de ces 24 millions la navigation française demande que le Trésor conserve ces 7 millions, on le lui refuserait !

Il est impossible qu'en présence de ces 24 millions de subventions dans lesquels le service postal entre d'ailleurs pour peu de chose, on supporte ainsi une perte inutile de 7 millions. Il est indispensable de maintenir au moins ces faibles surtaxes que paie l'étranger, tandis que les subventions, c'est le contribuable français qui les paie, c'est nous-mêmes qui les payons. (Marques d'assentiment.) J'avoue que quand je vois nos libre-échangistes empocher ces 24 millions au nom de leurs principes libéraux, ma raison est confondue. (Rires et bruit.)

EXERCICE 1865

(*Le Journal des débats*, 18 juin 1866)

La Compagnie des Services des Messageries impériales avait convoqué ses actionnaires le 31 mai dernier, à l'effet de recevoir les communications du conseil concernant les résultats et les comptes de 1865.

Il résulte du bilan que le matériel naval, tant à flot qu'en chantier, représentait, au 31 décembre dernier, une valeur active de 83 millions 683.581 fr. La flotte se composait de 63 navires représentant une force de 18.640 chevaux, et 112.146 tonneaux. Les approvisionnements de toute espèce représentaient une valeur de 13 millions 4.685 fr., non compris 3 millions 729.886 fr. pour outillage. Les immeubles figurent à l'inventaire pour une somme de 8 millions 1.966 fr.

Les parcours accomplis en 1865 sont de 472.215 lieues marines ; les dépenses générales de l'exploitation se sont élevées en 1865 à 38 millions 214.656 fr. 13 c. ; comparativement à 1864, c'est une augmentation de 618.497 fr. 94 c., qui se justifie par le développement même de la navigation.

Les recettes de toute nature s'élèvent à 41.046.708 27

Les dépenses générales d'exploitation, y compris les prélèvements pour assurances, amortissement et dépréciation, sont de 37.370.165 58

Excédent de produits 6.676.542 69

À déduire :

Service des obligations et diverses liquidations 841.491 15

Solde en bénéfice 5.832.051 54

Le conseil a proposé de prélever, pour venir en fonds de réserve statutaire 291.602 fr. 57 c.

et de fixer à 50 fr., dont 20 fr. déjà payés, le dividende de l'exercice de 1865 500.000 00

Le surplus 40.118 fr. 97 c.

a été reporté au compte de profits et pertes de 1866.

LÉGION D'HONNEUR
(*Le Journal des débats*, 29 décembre 1866)

chevaliers

MM. Guiou, mécanicien en chef à bord du paquebot des Messageries impériales le *Dupleix*.

.....
L'Empereur, sur la proposition du ministre de la marine et des colonies, a nommé, par décret en date du 8 décembre 1866, au grade d'officier de la Légion d'honneur, le lieutenant de vaisseau Noël, commandant le paquebot des Messageries impériales le *Dupleix*, pour la courageuse conduite qu'il a tenue lors de l'ouragan du 15 septembre dernier dans la mer du Japon.

[*Le Dupleix amène une mission japonaise*]
(*Le Journal des débats*, 16 janvier 1867)

On nous écrit de Shang-haï :

« Les journaux anglais de Yokohama et de Shang-haï, en constatant la visible préférence que le commerce de l'extrême Orient accorde aux paquebots français pour le transport des soies et des graines de ver à soie, aussi bien que des passagers, annoncent que le steamer *Dupleix*, des Messageries impériales, amène en Europe une mission japonaise destinée à Saint-Pétersbourg.

Cette mission, à la tête de laquelle se trouve Koide-Jamaio-no-Kami, va, nous dit-on, régler avec le gouvernement russe une question de frontières. On nous dit aussi que c'est principalement sur les paquebots français que prendront passage les Japonais de haut rang qui viendront à Paris, à l'occasion de l'Exposition de 1867, étudier notre civilisation et nos produits. Le Japon doit lui-même figurer à cette Exposition, et nous croyons savoir que ses produits y occuperont une place extrêmement honorable.

» Des avis de l'extrême Orient nous annoncent l'envoi direct sur l'Europe, voie de Suez, par paquebots français, d'environ 4.000 balles de soie et de plus de 300.000 cartons de graines de ver à soie du Japon.

» L'affluence des marchandises précieuses et des passagers pour l'Europe paraît avoir obligé la Compagnie des Messageries impériales à expédier de Shang-haï deux grands bateaux que le commerce de l'extrême Orient a remplis de préférence aux steamers anglais qui desservent les mêmes lignes et les mêmes intérêts.

» Le *Dupleix* et le *La-Bourdonnais*, qui ont apporté à Suez ces précieuses cargaisons destinées à l'Angleterre, à l'Italie et à la France, semblaient prédestinés par leur nom à remporter sur la navigation commerciale de l'Angleterre un succès qui témoigne hautement de l'importance qu'ont prise les intérêts français dans ces pays lointains. »

P. David

ARMAND BÉHIC, DE NOUVEAU PRÉSIDENT (1867-1891)

CORPS LÉGISLATIF

Compte-rendu analytique de la séance de mercredi 3 juin 1868

PRÉSIDENT DE S. EXC. M. SCHNEIDER

(*Le Journal des débats*, 4 juin 1868)

M. le vicomte Reille dépose un rapport sur le projet de loi approuvant les stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales, pour l'extension du service postal dans les mers des Indes, de la Chine et du Japon.

Messageries impériales

(*Le Journal des débats*, 18 juin 1868)

.....
M. le président du Miral donne lecture de l'article unique : « Sont approuvées les stipulations financières contenues dans les articles 5, 6 et 8 de la convention passée entre le ministre des finances et la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales, représentée par M. [Jules] Denion du Pin, administrateur de ladite Compagnie, pour des additions de parcours aux services postaux dans les mers des Indes, de la Chine et du Japon »

[Confusion regrettable entre commerce et religion]

par G. DE MOLINARI

(*Le Journal des débats*, 21 juin 1868)

On doit certainement regretter que des projets de loi tels que ceux qui concernent l'extension des services transatlantiques soient soumis au Corps législatif à une époque si avancée de la session, au milieu des chaleurs de l'été lorsque la Chambre est à peine en nombre, ou, pour rappeler la spirituelle interruption de M. Ernest Picard, lorsqu'il y a beaucoup de soldats couchés sur le champ de bataille. Des projets de cette sorte, qui font peser de nouveaux engagements sur des finances déjà bien engagées, ne devraient-ils pas être discutés avec plus de maturité qu'ils ne peuvent l'être à la fin d'une session, surtout lorsque le budget tout entier reste encore à voter ? La convention avec la Compagnie des Messageries impériales augmente, comme on sait, annuellement de 3

millions 400.000 fr. pendant vingt ans la subvention de cette Compagnie, ce qui fait un total de 68 millions. [...]

La convention relative à l'extension des services des Messageries impériales n'a soulevé toutefois que peu d'objections, la Chambre ayant paru d'avis qu'il y avait lieu de faciliter autant que possible, par le développement des transports maritimes, nos relations commerciales avec l'extrême Orient.

Il faudrait cependant se garder de tomber dans l'excès, et de ressusciter le système suranné des primes d'exportation, au moyen de subventions accordées aux Compagnies de transports maritimes. On aurait pu relever aussi un argument qui a été produit en faveur de l'augmentation de la subvention, et qui est tiré de la nécessité de transporter à prix réduit dans les régions de l'extrême Orient les religieuses et les missionnaires. La charge que la Compagnie a eu à supporter de ce chef s'est élevée à 700.000 fr. en 1867, et l'on estime que l'extension du service la portera à 1 million. Nous ne voulons point contester les services que les missionnaires et les religieuses rendent dans l'extrême Orient en y propageant le christianisme quoique le succès n'y réponde pas toujours à leurs efforts ; mais la dépense qui résulte de ce transport à prix réduit ne devrait-elle pas figurer au budget du ministre des cultes plutôt qu'au budget du ministre du commerce et des travaux publics ? Au lieu de stipuler une réduction du prix de transport qui se traduit par une augmentation de la subvention, ne serait-il pas préférable de porter au budget des cultes une allocation spéciale qui servirait à payer une partie du prix du passage des religieuses et des missionnaires ? Cette combinaison ne serait-elle pas préférable au système actuel, qui établit une confusion regrettable entre les sacrifices que fait le Trésor dans l'intérêt de l'extension de nos relations commerciales et ceux qu'il s'impose dans l'intérêt de la propagande religieuse ? [...]

[Amortissement des navires]

CORPS LÉGISLATIF

Compte rendu analytique de la séance du samedi 27 juin 1868

(*Le Journal des débats*, 28 juin 1868)

M. Thoinnet de La Turmelière, rapporteur. — Nous avons, en France même, la Compagnie des Messageries impériales, dont la valeur, comme administration et matériel, offre, on ne l'a pas contesté, toutes les garanties possibles.

Eh bien, que fait cette Compagnie ? Elle distribue non pas 4 pour 100, mais 10 pour 100 à ses actionnaires. Elle pourrait donc prélever une somme plus considérable pour l'amortissement. Eh bien ! voici un tableau résumant des comptes rendus annuellement aux actionnaires. Il permettra de comparer les chiffres portés pour l'amortissement, la dépréciation et l'usure du matériel, aux chiffres d'achat et de construction.

En 1857, la quotité pour amortissement et dépréciation est de 2 3/4 pour 100 ; en 1858, 4 1/4 pour 100 ; en 1859, 4,67 pour 100 ; en 1860, 1861, 1862, 3,70 pour 100 ; en 1864, 1865, 1866, 3,30 pour 100 ; en 1867, 3,70 pour 100. Si l'on compare ce tableau à celui de la Compagnie transatlantique, on acquiert la conviction que cette Compagnie fait jouer le fonds d'amortissement dans les mêmes proportions que sa voisine.

J'ai là un tableau qui indique année par année et bateau par bateau l'amortissement fixé par la Compagnie transatlantique.

1862	5 00 %
1863	4 50 %
1864	4 00 %
1865	4 50 %
1866	4 60 %
1867	4 65 %

et, vous le savez, cette année 1867 a été exceptionnellement désastreuse pour la Compagnie, puisqu'elle avait un service sur la ligne de la Vera-Cruz.

Donc l'amortissement dans cette Compagnie est égal, sinon supérieur, à celui des Messageries impériales que vous regardez comme une Compagnie excellente. Est-il suffisant ?

1868 : CAPITAL PORTÉ DE 55 À 60 MF

LÉGION D'HONNEUR
(*Le Journal des débats*, 20 août 1868)

Chevalier

Cazavan, sous-ingénieur de la marine de 1^{re} classe, directeur adjoint des ateliers de l'administration des services maritimes des Messageries impériales

1869 : OUVERTURE DU CANAL DE SUEZ

En 1868, à la veille de l'ouverture du canal, il est intervenu entre l'État et les Messageries un traité additionnel pour le doublement du service de l'Indo-Chine. Ce traité a fait décroître de 30 %, pour l'ensemble des itinéraires nouvellement réglés, la rétribution précédemment allouée par lieue parcourue ; et l'une des raisons que, dans sa prévoyance, le département des finances a invoquées pour amener la Compagnie à subir un aussi large amoindrissement du concours financier sur lequel s'appuyaient ses premiers calculs, a été précisément la diminution des frais d'exploitation qu'on pouvait attendre de l'ouverture du canal.

Légion d'honneur
(*Le Journal des débats*, 1^{er} janvier 1870)

Par décret en date du 26 octobre M. [Jules] Denion-Dupin, administrateur en chef des services maritimes des Messageries impériales, a été nommé officier de la Légion d'honneur.

1871 : MESSAGERIES MARITIMES (nouvelle dénomination)

Avis aux actionnaires
COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Journal des débats*, 15 mai 1872)

Le conseil d'administration de la Compagnie vient de décider qu'il proposerait à l'assemblée générale du 28 mai de fixer le dividende afférent à l'exercice 1871 à 37 fr.

CONCESSIONS MENACÉES JUSTIFICATIONS À LEUR MAINTIEN

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Assemblée générale des actionnaires du 29 mai 1875
(*Le Journal des finances*, 12 juin 1875)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Vous êtes convoqués, en exécution de l'article 35 des statuts, pour entendre l'exposé des opérations de la Compagnie en 1874.

Vous avez été informés par la voie des journaux que le chiffre du dividende que nous vous proposons de répartir pour l'ensemble de l'année, dont les comptes vont vous être soumis, n'excède pas 35 francs.

Les explications qui vous seront données dans le cours de ce rapport justifieront la moins-value survenue dans nos bénéfices par comparaison avec ceux accusés à la fin de 1873.

Pour vous faire connaître et apprécier dans son ensemble la situation de notre entreprise, nous commencerons, suivant l'usage approuvé par vous depuis vingt ans, par discuter devant vous, article par article, les chiffres du bilan dont le résumé est placé sous vos yeux.

Nous traiterons ensuite des itinéraires, de l'exploitation, du trafic, et nous vous entretiendrons de la situation qui est faite à notre compagnie par la proposition de loi que l'honorable M. Guichard ² a soumise à l'Assemblée nationale.

Cet exposé général sera suivi de l'énoncé des propositions que nous avons à vous faire et sur lesquelles vous aurez à délibérer.

PREMIÈRE PARTIE
BILAN
ACTIF
Matériel naval

² Victor Guichard (1803-1884), avocat, député de l'Yonne (1848-1849, 1871-1884). Père de Jules Guichard, président du Canal de Suez (1894-1896) et beau-père de Denis Pérouse, président des Chargeurs réunis...

Le premier article du bilan que vous avez sous les yeux comprend à l'actif, sous une même, rubrique et pour une somme totale de 108.822.390 fr. 26 c, votre matériel naval à l'état de neuf, tant à flot qu'en chantier.

Cette importante portion de votre actif figurait au bilan final de l'exercice 1873 pour 108 millions 525.522 fr. 46 c.

Soit, en faveur de 1874, une augmentation de 296.867 fr. 80 c.

Cette augmentation se décompose de la manière suivante :

Sur bâtiments en chantier :	
Augmentation	1.812.092 76
Sur bâtiments à flots :	
Diminution	1.545 224 96
Augmentation nette	296.867 80

La réduction survenue dans la valeur des bâtiments à flot provient de la condamnation de trois navires, le *Balkan*, le *Vatican* et le *Carmel*, depuis plusieurs années hors de service et que vous avez dû vous résoudre à faire démolir ; cette réduction tient, en outre, à la radiation de l'inventaire de votre flotte du paquebot le *Nil*, qui s'est perdu sur les côtes du Japon, et dont le compte a dû être liquidé.

Par contre, ces atténuations de vos valeurs actives ont été compensées jusqu'à due concurrence par la livraison à l'exploitation de votre paquebot l'*Orénoque*, affecté à la navigation du Brésil et par les transformations de plusieurs autres navires ; c'est ainsi que l'*Indus*, le *Tanaïs* et la *Provence* ont été soumis à une refonte complète et ont reçu des appareils mécaniques neufs à haute pression.

Au 31 décembre dernier, vous aviez encore en armement ou en chantier deux bâtiments de grand type : la *Djemnah* et l'*Équateur* ; la *Djemnah* a fait son premier voyage dans les mers de l'Indo-Chine. le 11 avril. L'*Équateur* sera livré à l'exploitation vers la fin de 1875.

[Petite leçon de comptabilité à l'intention des décideurs publics]

Ceux d'entre vous, Messieurs, qui, ayant suivi, depuis quelques années, nos travaux, sont familiarisés avec nos méthodes de comptabilité, n'ignorent pas que le chiffre porté à l'actif du bilan, à titre d'évaluation de notre matériel naval, n'est qu'un chiffre brut exprimant non la valeur actuelle des navires, mais leur valeur à l'état de neuf, c'est-à-dire la valeur qu'ils possédaient au moment de leur mise en service. Ils savent que, pour obtenir une estimation rationnelle de la valeur de votre flotte à un moment donné, il faut tenir compte des sommes inscrites au passif du bilan à titre de : « Amortissement des navires ». Ils savent, enfin, que la balance entre ces deux sommes, respectivement inscrites à l'actif et au passif du bilan, peut seule donner un aperçu de la valeur de cette flotte, suffisamment proche de la vérité pour dispenser de recourir aux opérations compliquées que comporterait l'expertise de chaque navire.

Considérer la valeur du matériel naval à l'« état de neuf » telle qu'elle est inscrite au bilan de la Compagnie, comme la mesure actuelle de cette partie de notre actif, supposer, d'autre part, que le fonds d'amortissement des navires constitue, pour le chiffre porté au passif, une accumulation de bénéfices non distribués, une épargne effective et une ressource disponible, sont deux erreurs profondes qui s'additionnent entre elles et qu'il semblerait inutile de réfuter.

Toutefois, comme nous retrouvons partout l'écho de ces erreurs et qu'elles servent, en ce moment même, de base à des appréciations exprimées dans des documents

officiels de l'ordre le plus élevé, vous nous pardonneriez, sans doute, eu dépit de quelques longueurs, de saisir l'occasion qui se présente d'éclairer le gouvernement et le public, plus encore que vous-mêmes, sur notre système d'écritures, sur l'application à faire de ce système pour l'évaluation de notre matériel naval, et, enfin, sur le caractère et le taux des réserves annuellement accomplies en vue de compenser les moins-values infligées à ce matériel par l'usage et par le temps.

Nous pouvons nous dispenser de parler ici des navires en construction qui, n'étant encore ni achevés, ni incorporés dans la flotte active, ne sont pas susceptibles d'amortissement. Les navires de cette sorte sont portés à l'inventaire pour la somme appliquée à la construction de chacun d'eux lors de la clôture de l'exercice, jusqu'au moment où ils passent, avec leur valeur intégrale, dans la catégorie du matériel à flot, la seule qui soit à considérer pour l'objet qui nous occupe.

C'est en vertu d'une méthode rationnelle et dont nous ne nous sommes jamais départis depuis le début de notre entreprise, que les navires à flot sont inventoriés et portés dans nos écritures pour leur valeur initiale telle qu'elle résulte soit des factures dressées par nos ateliers lorsque ces bâtiments sortent de votre usine de La Ciotat, soit des contrats d'acquisition lors qu'ils nous ont été livrés par des ateliers ou des armateurs étrangers. Cette évaluation primordiale est maintenue aux bilans successifs sans autres changements que ceux qui peuvent accidentellement survenir dans la valeur des navires par suite des améliorations capitales et réellement productives dont ils ont pu. être l'objet.

Il en est ainsi jusqu'au jour où tel ou tel bâtiment sort de l'effectif par une cause quelconque, c'est-à-dire par suite de perte, de condamnation ou de vente, auquel cas la valeur du navire disparu de la flotte active est retranchée du chiffre têt il exprimant la valeur de notre matériel naval.

Inutile de dire que ce retranchement trouve sa contrepartie au passif par un retranchement proportionnel, suivant les cas, soit dans le fonds d'amortissement, soit dans le fonds d'assurance des navires.

Ce procédé a l'avantage de constater invariablement et de placer sous vos yeux d'une manière permanente la valeur intrinsèque initiale de votre matériel naval. Comme ce matériel, au moyen du renouvellement successif de toutes les parties usées ou défectueuses, est maintenu constamment dans un état d'entretien parfait, sa valeur d'utilisation reste toujours pour tous ceux de vos navires qui font partie de la flotte active, sinon la même qu'à leur entrée en service, du moins très supérieure à la valeur calculée mathématiquement au moyen de l'application des coefficients d'amortissement. Il est donc intéressant et légitime d'en conserver au bilan les évaluations primitives.

Par contre, il y a une absolue nécessité de faire compte à part de la moins-value présumée qu'entraîne naturellement l'usage qui a été fait des navires pendant une période d'activité plus ou moins prolongée. La sagesse la plus élémentaire en donnerait le conseil si les statuts de votre société ne vous en faisaient, d'ailleurs, une impérieuse obligation.

L'article 39 des statuts dispose, en effet, que les bénéfices d'exploitation ne pourront être repartis entre les actionnaires qu'après le prélèvement, non seulement d'une réserve destinée à parer aux événements imprévus, et égale à 5 % des sommes à distribuer, mais encore d'une retenue spéciale destinée à constituer un fonds d'amortissement des navires.

Remarquons en passant que cette prescription des statuts explique et impose le procédé de comptabilité que nous avons suivi et qui consiste, ainsi que nous venons de l'expliquer, à maintenir à l'actif la valeur initiale de vos navires en inscrivant par contrepartie, au passif, les sommes jugées nécessaires pour reconstituer le capital absorbé par leur dépérissement. Que fût-il arrivé, en effet, si, au lieu d'alimenter fidèlement et d'après des bases suffisantes le compte d'amortissement dont il s'agit,

nous avons disposé, ainsi qu'on a plus d'une fois tenté de nous conseiller de le faire, des sommes qui lui étaient destinées, pour augmenter le chiffre de nos dividendes ? Au cours de notre exploitation les ressources nous auraient manqué pour remplacer dans l'effectif les navires démodés ou condamnés ; en liquidation nous nous serions trouvés à découvert, pour la représentation de votre capital, d'une moins-value survenue dans la plus importante partie de à l'actif, par l'effet de l'usage et du temps.

Le compte porté au passif du bilan sous la rubrique : « Amortissement des navires » n'est donc, répétons-le, que la contrepartie et la compensation arbitrée du dépérissement survenu dans votre flotte évaluée au prix de neuf à l'actif de l'inventaire.

Ce compte ne présente à aucun degré le caractère d'une réserve proprement dite. Le produit s'en trouve absorbé dans la valeur actuelle du capital naval lui-même. Il a servi, concurremment avec le produit des obligations émises, à la reconstitution, à l'amélioration et au développement de votre flotte. Il ne constitue qu'une écriture de compensation et ce serait s'aveugler que de chercher dans le chiffre élevé qu'il représente une sorte de trésor caché dans lequel nous aurions enfoui et dissimulé depuis l'origine de l'entreprise des bénéfices excessifs.

Tout au plus pourrait-on prétendre que nous avons sciemment exagéré le coefficient des prélèvements à opérer annuellement sur les produits de l'exploitation. sous prétexte de compenser le dépérissement du matériel. C'est ce qui nous reste à examiner.

Rappelons d'abord que le taux de ce coefficient n'a pas été et ne pouvait pas être préfixé par les statuts, mais laissé à la discrétion du conseil d'administration de la Compagnie, sous réserve de ratification par l'assemblée générale. Or, si le coefficient a varié suivant les époques, et quelquefois d'une année à l'autre, sous l'influence de circonstances diverses, en d'autres termes si, usant de la latitude qui nous était laissée, nous l'avons fixé à 8 % au début et à une époque où s'imposait la nécessité de renouveler rapidement le matériel insuffisant légué à notre compagnie par l'Administration des Postes ; si plus tard, dans de rares époques d'abondance, nous avons accidentellement élevé jusqu'à 13 % le taux de ce coefficient ; dans d'autres temps moins favorisés, il est descendu à 4 %.

En somme, la moyenne des prélèvements annuels opérés depuis 1861, époque de la constitution des trois réseaux de nos grandes lignes, pour doter le fonds d'amortissement des navires, n'excède pas en moyenne le taux de 5 %, qui est le chiffre le plus généralement pratiqué par les entreprises sérieuses et bien conduites, tant en France qu'à l'étranger.

Est-ce à dire, Messieurs, que la valeur de votre flotte soit absolument représentée par le chiffre du coût initial tel qu'il usure à l'actif du bilan, sous déduction du fonds d'amortissement des navires inscrits au passif de ce même bilan ? Évidemment non. Il ne peut s'agir ici que d'une appréciation approximative et en bloc, aussi voisine que possible de la vérité. En fait, si plusieurs de vos navires représentent moins que le système d'évaluation ne le constate, d'autres, au contraire, représentent beaucoup plus en tenant compte des avantages que leur état d'entretien, la perfection apportée à leur construction et leur mérite d'utilisation commerciale comportent ; mais ces appréciations ne sont pas du domaine de la comptabilité. Elles échappent aux procédés mathématiques qui s'imposent dans l'adoption d'un système d'écritures. Nous ne nous y arrêterons donc pas et nous nous contenterons d'avoir démontré irréfragablement, selon nous, que nos méthodes sont régulières, que nos écritures ne dissimulent rien, et que les procédés que nous avons suivis étaient seuls conformes à la vérité des choses, à nos obligations et à vos intérêts.

Approvisionnement

Les approvisionnements de toute nature réunis à Marseille, à La Ciotat, à Bordeaux et dans les agences de vos diverses lignes présentent au bilan une valeur de
15.918.118 76

Au 31 décembre 1873, ce même chapitre n'atteignait qu'un chiffre de
14.439.385 93
Augmentation 1.478.732 83

Cet accroissement de vos valeurs d'inventaire porte presque exclusivement sur deux articles.

Vos approvisionnements de charbon font ressortir une plus-value d'environ 400.000 francs, et le montant des matières en magasin réunies dans vos ateliers de La Ciotat joint à celui des travaux en cours, dont la dépense n'est pas encore appliquée, forme le complément de l'excédent de valeur constatée, soit près de 1.100.000 francs. L'activité des travaux de votre usine en 1874, activité qui se maintient encore aujourd'hui, explique et justifie ce titre.

Outillages, mobiliers et appareils, immeubles et établissements

Les valeurs comprises sous ces dénominations étaient portées au bilan de 1873 pour
15.509.046 56
Au bilan qui nous occupe, elles figurent pour une somme un peu moindre
15.480.322 55
Diminution 28.724 01

Les variations subies dans le cours de l'année par l'outillage fixe, et mobile sont insensibles et ne méritent pas d'être mentionnées en détail.

Vos constructions immobilières ont reçu une plus-value de 70.000 francs par l'achèvement des bâtiments de l'agence de Port-Saïd et d'une petite maison pour le premier commis d'Aden, mais cet accroissement a été réduit jusqu'à due concurrence, par la radiation de la valeur de nos hangars et magasins du quai de Bacalan à Bordeaux, détruits par un incendie ; ces bâtiments étaient d'ailleurs assurés.

La légère plus-value qui subsiste ainsi sur le chapitre immeubles s'est trouvée d'autre part plus que compensée par la dépréciation que nous avons dû faire subir au mobilier qui garnit vos agences et aux appareils au moyen desquels est assuré le service de la manutention des marchandises et de celle des charbons.

Ainsi s'explique la réduction de 28.724 fr. 01 que la comparaison des deux années 1873 et 1873 révèle sur ce chapitre.

Valeurs de caisse et de portefeuille

Vos valeurs de caisse et de portefeuille sont inscrites au bilan pour 6.457.233 34
Au bilan de l'exercice 1873, elles figurent seulement pour 5.734.004 37
Différence 723.228 97

C'est une augmentation des encaisses qui ne demande aucune explication spéciale.

Balance des comptes débiteurs et créanciers

Cette balance se compose d'une série d'éléments que les limites de cet exposé ne permettent pas d'analyser en détail, et qui, d'ailleurs, résultant pour partie du jeu des comptes entre eux et d'écritures d'ordre, seraient la plupart sans intérêt.

Elle présentée par comparaison avec l'exercice 1873 un excédant de 1.098.470 fr. 22 c.

PASSIF

Trésor créancier

Nous n'avons rien à vous signaler sur le compte créancier du Trésor.

Amortissements

Nos prélèvements divers, pour dépréciations et amortissements étaient groupés sur la situation mise sous vos yeux l'an dernier et s'élevaient ensemble à 49.357.513 76
Ces mêmes prélèvements ne figurent au bilan de 1874 que pour 49.089.579 59
Différence en moins 387.964 17

Mais afin de préciser, par la comparaison des chiffres, les explications dans lesquelles nous sommes entrés sur la valeur de notre matériel naval inscrit à l'actif du bilan et sur la dépréciation arbitrée que la contrepartie, portée au passif sous la rubrique fonds d'amortissement, a pour but de représenter, nous avons pensé qu'il pouvait être utile de dégager, d'une manière distincte, dans le bilan résumé que vous avez entre les mains, le montant des prélèvements opérés en vue de la dépréciation spéciale de vos navires.

Vous verrez, ainsi que les 49.069.579 fr. 59 c. se décomposent comme suit :
Sur matériel naval 43.370.354 69
Sur valeurs diverses sujettes à dépérissement, immeubles, établissements, outillage 5.629.224 91
Total égal 49.069.579 50
Si le chiffre de 43.370.354 69
est inférieur de 912.073 32

à celui qui figurait au bilan de 1873, malgré la dotation dont ce fonds a été crédité en 1871, c'est qu'il a fallu réduire le compte d'amortissement pour la dépréciation du matériel naval, de la valeur ou du prorata de valeur appartenant, dans ce fonds, aux quatre navires qui ont cessé de faire partie de votre flotte et ont été rayés de l'inventaire de votre actif au 31 décembre dernier.

Le prélèvement fait à titre d'amortissement a été de 4.022.191 fr. 20 c, soit 5 % de la valeur des navires non encore amortis. Si vous n'aviez, en effet, un certain nombre de vieux navires déjà amortis, une dotation de 5 % seulement eût exigé un prélèvement sensiblement supérieur au chiffre que nous venons d'indiquer; mais vous n'ignorez pas, Messieurs, que le développement de votre matériel naval dans la Méditerranée correspond aux années 1851 et 1855, et fut nécessité alors tant par l'exécution de vos itinéraires dans le Levant que par la création des services de l'Algérie. La plupart des navires qui datent de cette époque sont aujourd'hui amortis ; quelques-uns, vendus ou démolis, ont cessé d'être inscrits dans vos comptes, mais un certain nombre de ces bâtiments figurent encore dans l'inventaire de votre flotte pour leur valeur initiale, et par contre, cette même valeur se retrouvant au passif, il n'y a plus lieu de continuer, en ce qui les concerne, d'opérer de prélèvement au profit de la réserve pour dépréciation.

Assurances

Vos réserves d'assurances, qui étaient, au 31 décembre 1873, de 6.217.738 81
ne sont plus, au bilan qui vous est soumis, que de 5.482.209 80
Différence en moins 735 529 04

La liquidation de votre paquebot le *Nil* a imposé à vos fonds d'assurance une lourde charge qui, jointe à diverses avaries imputables sur ce fonds et au paiement des primes dues aux Compagnies d'assurances, pour la portion de risque que vous n'assurez pas par vous-mêmes, n'a pas été de moins de 1.300.000 francs.

Les bénéfices de l'année dont nous vous rendons les comptes nous ont paru trop restreints pour vous proposer de ramener immédiatement cette réserve au chiffre de 6.000.000 que depuis longtemps déjà nous nous étions efforcés de maintenir. Même réduite à 5.500.000 francs, cette ressource provisionnelle vous couvre contre la perte de trois de vos plus grands navires, et si l'année 1875 s'achève sans sinistre, nous pourrions sans doute vous proposer de la rétablir au chiffre auquel nous nous étions précédemment arrêtés.

Réserves

Le chapitre des réserves proprement dites s'élevait, au 31 décembre 1873, à la somme de 2.677.867 52

Au bilan de 1874, il atteint 3.061.976 83

Augmentation 387.109 31

Ce chapitre comprend, indépendamment du prélèvement de 5 % sur les bénéfices à répartir prescrit par l'article 39 des statuts, une réserve spéciale de 297.592 fr. 26, applicable à l'amortissement des obligations 6 %, émission de 1861.

Obligations

La situation mise sous vos yeux lors de notre dernière assemblée générale constatait que la dette de la Compagnie résultait des obligations placées et en circulation, s'élevait à 20.883.000 00

Le résumé du bilan, au 31 décembre dernier, fait ressortir votre capital-obligations, dans les mêmes conditions, à 25.722.000 00

Indépendamment des facultés antérieures que vous nous aviez déjà accordées et qui nous laissaient la libre disposition d'un stock d'environ 6.000 obligations, vous n'avez pas oublié, Messieurs, que vous nous avez autorisés à offrir aux actionnaires de la Compagnie, par droit de préférence, 10.000 obligations qui, lors de la création de ces titres, leur avaient été spécialement réservées.

La souscription a été ouverte au mois d'octobre dernier. Sur les 10.000 obligations ainsi offertes aux actionnaires, environ 9.000 ont été souscrites par eux et leur ont été immédiatement attribuées ; le solde qui ressort des chiffres ci-dessus a été facilement écoulé à un cours moyen légèrement supérieur à celui de la souscription.

DEUXIÈME PARTIE EXPLOITATION ITINÉRAIRES

En 1873, les parcours effectués en service utile sur l'ensemble de vos lignes s'élevaient au chiffre de 603.334 lieues marines. Ce chiffre a été légèrement, dépassé en 1874 où la navigation offre un parcours total de 611.712 lieues marines. Ce total serait porté à 615.444 lieues si nous y comprenions les parcours accessoires exécutés soit en voyages d'essai par les paquebots livrés à l'exploitation par les ateliers, soit, en traversées improductives entre La Ciotat et Marseille et Marseille et Bordeaux, par des paquebots se rendant à leur poste ou en revenant Mais, selon nos précédents, nous écarterons de l'examen comparatif ces trajets qui ne sont pas sortis en 1874 des limites usuelles ; nous ne comparerons que les parcours exécutés sur les lignes exploitées, c'est-à-dire 611.712 lieues marines en 1874 contre 603,322 lieues en 1873.

L'augmentation est de 1 1/3 pour cent.

L'accomplissement du service postal, réglé par des contrats qui n'ont pas changé en 1874, vous impose, à titre obligatoire, les parcours suivants :

Pour le service proprement dit de la Méditerranée et de la mer Noire 1 53 . 2 2 4
lieues marines.

Pour le service de l'Indo-Chine 221.078 lieues marines

Pour le service du Brésil et de La Plata 50.004 lieues marines

Ensemble 424.306 lieues marines.

Les parcours exécutés en 1874 s'étant élevés à 611.712 lieues,
l'excédent 187.406

représente, jusqu'à concurrence de 175.137 lieues, les parcours additionnels que vous entretenez librement, mais régulièrement, soit pour compléter vos services obligatoires, soit pour ouvrir au commerce, collatéralement à ces services, de nouvelles

voies d'expansion. Ces parcours additionnels, dont l'importance dépasse 40 % des parcours obligatoires, profitent au même degré que ces derniers à l'échange des correspondances postales et des communications officielles et ne coûtent rien à l'État. Ils ne diffèrent pas sensiblement, d'ailleurs, de ce qu'ils étaient en 1873.

Les 12.269 lieues qui complètent l'ensemble de la navigation de 1874 se répartissent en deux groupes de parcours, les uns déterminés par des convenances spéciales de trafic, les autres par l'envoi de deux navires en station à Hong-Kong et à Maurice, et par les circonstances accidentelles qu'il faut toujours prévoir dans une exploitation aussi étendue.

Ces incidents donnent, au reste, l'explication du léger accroissement de parcours qui s'est produit en 1874, comparativement, à l'exercice précédent, les itinéraires généraux étant restés les mêmes.

À l'exception de 2.548 lieues parcourues par deux navires affrétés au Japon à la suite de la perte du *Nil*, et à Singapore pour suppléer la *Néva*, retenue au port en réparations, l'ensemble de la navigation dont nous venons de résumer les mouvements a été desservi par cinquante-cinq de vos paquebots, qui ont reçu dans ces conditions une utilisation exceptionnellement élevée.

Les vitesses réalisées ont dépassé les résultats de 1873. 11 nœuds 68 sur la ligne directe du Brésil, plus de 11 nœuds sur la grande ligne de Chine, 10 nœuds 73 sur les lignes principales de la Méditerranée constituent des moyennes fort au-dessus de vos engagements envers l'État. La moyenne générale de 10 nœuds 23, obtenue sur l'ensemble, des parcours, y compris les lignes d'embranchement commercial, témoigne qu'à cet égard votre exploitation est partout en progrès.

TRAFIC

Statistique des transports en 1874

1° Transport des personnes : 116.746 voyageurs transportés sur l'ensemble des lignes ;

2° Mouvement des marchandises : 3.904.153 colis représentant un poids de 315.110 tonnes ;

3° Espèces et valeurs : 252.663.796 francs.

En 1873, vos paquebots avaient transporté 121.342 voyageurs, 285.257 tonnes et 197 millions et demi de francs.

La comparaison des transports entre les deux exercices n'est pas défavorable à 1874, même en tenant compte de l'addition de 1 1/3 % qu'ont subie les parcours. S'il y a eu, en effet, une légère décroissance (3 1/2 %) du nombre des passagers, le mouvement des marchandises et du numéraire a donné en compensation des augmentations respectives de 10 1/2 et 28 %.

Produit commercial

Les recettes commerciales de 1874 sont légèrement supérieures à celle de 1873 (0,68 %).

La recette par ligne reste presque identiquement la même.

Envisagés au point de vue de chacun de vos grands réseaux d'exploitation, les résultats comparatifs donnent : pour le Brésil et La Plata, un accroissement de 7,67 % ; pour l'Indo-Chine, un accroissement de 3,91 % ; pour la Méditerranée, une réduction de 7,16 %.

Sur toutes les lignes, le produit du transport des passagers a baissé. La moins-value, insignifiante dans l'océan Atlantique, atteint 9 % dans l'Indo-Chine et 10 1/2 % dans la Méditerranée ; sur l'ensemble de la navigation, elle est de 6,82 %.

Dans ces proportions, elle n'a effacé qu'en partie les accroissements constatés en 1873 sur le produit du transport des passagers, produit qui reste encore supérieur en 1874 à ce qu'il était en 1872.

Des circonstances défavorables, mais transitoires, ont pesé sur votre trafic en marchandises dans la Méditerranée. L'abondance de la récolte en France, en supprimant les importations de grains qui avaient, les années précédentes, donné d'assez larges aliments à vos cargaisons, n'a pas été étrangère à cette moins-value ; mais, en compensation, le produit des cargaisons s'est élevé de 16 % sur les lignes de l'océan Atlantique et de 11 % sur celles de l'Indo-Chine. Sur l'ensemble de la navigation, l'augmentation est de 4,95 %, comparativement à 1873.

Il ne vous échappera pas que l'augmentation constatée sur les quantités de marchandises transportées (10 %) reste fort au-dessus de celle que nous relevons sur le produit des transports.

Le taux du fret a donc encore baissé ; le commerce en profite, et ce n'est qu'en augmentant les facultés de transport de vos navires que nous avons pu vous assurer une part de cette amélioration.

Si faible qu'elle soit, la plus-value de près de 5 % se produisant dans une année peu favorable, est un encouragement à nos efforts pour faire entrer dans votre flotte des navires se prêtant à recevoir de grandes cargaisons. Mais ces efforts ont une limite qui ne peut pas être dépassée, et que nous sommes bien près d'atteindre.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Vos dépenses d'exploitation, nonobstant l'augmentation des parcours, seraient restées inférieures à celles de 1873 si nous n'avions pas eu à compter, en 1874 avec les conséquences de la crise qui sévit, depuis trop longtemps, sur le marché des charbons, en Angleterre.

Déjà, en 1874, le prix d'achat du charbon, à Cardiff, avait baissé, et la baisse, depuis lors, s'est sensiblement accentuée ; mais c'est en majeure partie les charbons expédiés dans le deuxième semestre de 1873, c'est-à-dire au moment de la plus grande cherté, que vos paquebots ont empruntés, en 1874, à vos dépôts de l'Indo-Chine et de l'océan Atlantique. La surélévation du prix moyen de revient par tonne, n'a pas été moindre de 5 fr. 38 dans le premier bassin, et de 4 fr. 63 dans le second.

Dans la Méditerranée, dont nous alimentons en majeure partie les dépôts de charbons français expédiés de Marseille, nous avons pu atténuer l'influence de la cherté ; mais dans l'ensemble d'une consommation annuelle qui ne représente pas moins de 275.000 tonnes ayant coûté près de 15.000.000 de francs, l'influence des livraisons faites par les dépôts les plus lointains alimentés exclusivement de charbons du pays du Galles, s'est fait le plus fortement sentir, et il en est résulté, à la charge de 1874, un excédent de dépenses, sur l'exercice précédent, de 581.698 fr. 17. c

Cette aggravation a annulé le bénéfice des épargnes réalisées sur toutes les autres branches de vos dépenses de navigation et d'entretien ; et, s'ajoutant au surcroît de frais de manutention résultant forcément d'un plus grand mouvement de marchandises, a rompu l'équilibre qui se serait autrement maintenu entre les recettes et les dépenses, comparativement à 1873, et fait fléchir la balance dans le sens d'une diminution de vos revenus.

[CRAINTE SUR LE RENOUVELLEMENT DES CONCESSIONS INDOCHINOISES ET MÉDITERRANÉENNES]

Il nous reste à vous soumettre la liquidation finale de l'exercice ; mais nous avons préalablement à vous entretenir, Messieurs, d'une question dont la solution, inopinément déferée à l'Assemblée nationale, intéresse profondément l'avenir de votre compagnie. Il s'agit de savoir si l'État fera usage du droit qui lui a été réservé par l'article 7 de la convention du 22 avril 1861, de résilier, à une date prochaine, la concession du service postal de l'Indo-Chine et de la Méditerranée.

Cet article est ainsi conçu :

« À l'expiration de la douzième année d'exploitation du service de l'Indo-Chine (c'est le 22 juillet 1876 qu'échoit cette douzième année) et sous réserve de prévenir la Compagnie au moins un an à l'avance, l'État aura droit de résilier les concessions faites à la Compagnie dans la Méditerranée, dans la mer Noire et dans les mers de l'Indo-Chine.

Si l'État n'a pas usé de cette faculté à la date ci-dessus indiquée, la présente convention sortira son plein et entier effet.

En cas de résiliation, l'État devrait, sur la demande de la Compagnie, reprendre le matériel affecté au service de l'Indo-Chine. Il rachèterait, en outre, le combustible et les approvisionnements de toute espèce fournis au-delà du Cap pour l'usage des ateliers et de la navigation de la Compagnie, et enfin les établissements à terre spécialement créés pour ce service.

L'obligation de rachat ne s'appliquera ni au matériel naval, ni aux établissements existants dans la Méditerranée et dans la mer Noire, ni aux approvisionnements créés par la Compagnie pour le service de ces mers.

En cas de reprise par l'État des objets énumérés dans le présent article, l'estimation en sera faite par voie d'expertise suivant les formes déterminées par l'article 45 du cahier des charges.

La valeur des navires repris sera estimée, non seulement en considération de leur valeur intrinsèque comme instruments de navigation, mais en tenant compte de leur valeur comme instruments d'utilisation commerciale.

Le montant de l'expertise sera payé à la Compagnie dans les six mois qui suivront la reprise par l'État du matériel, des approvisionnements et des établissements. »

Le texte de l'article 45 du cahier des charges complète les dispositions qui feraient loi entre les parties si l'État usait du droit de résiliation.

Voici ce texte en ce qu'il a d'applicable à l'éventualité dont il s'agit :

« Il sera fait du tout une estimation par une commission composée de deux personnes au choix du ministre des finances et de deux autres personnes au choix de la Compagnie. Ces quatre personnes, à la majorité des voix, en désigneront une cinquième à laquelle la présidence sera dévolue. En cas de partage des voix, cette désignation devra être faite par le Tribunal civil du siège de la Compagnie (c'est-à-dire par le Tribunal civil de la Seine). »

Les droits de l'État et les garanties dues à la Compagnie ont été ainsi réglés avec la précision nécessaire ; et, pour dégager la situation de toute obscurité, nous ajouterons que, d'après nos prévisions, l'indemnité à laquelle la Compagnie aurait à prétendre en cas de résiliation, ne descendrait pas au-dessous de soixante millions de francs.

Jusqu'à l'année dernière, Messieurs, il n'était venu à la pensée de personne que la question qui se débat aujourd'hui pût être sérieusement posée.

Inscrit dans la convention de 1861, au moment de la première concession du service de l'Indo-Chine et lorsque rien n'autorisait à savoir si les sacrifices que l'État s'obligeait à faire pendant vingt-quatre ans pour ce service, produiraient, dans l'intérêt du pays, les avantages en vue desquels ils étaient consentis, le droit de résiliation était, pour le gouvernement, une sauvegarde éventuelle. L'État était ainsi armé du moyen de ne pas laisser prolonger, au delà d'une période assez ample pour que l'expérience fût suffisante, des charges qui ne seraient pas justifiées.

Mais dès 1868, l'expérience avait parlé. Le service était exploité depuis 1864. Déjà, le mouvement des échanges qu'on avait voulu déterminer entre la France et l'extrême Orient, s'accusait dans des proportions assez fortes pour encourager toutes les espérances. L'ouverture prochaine du canal de Suez élargissait les perspectives de cette expansion du commerce national. Le 6 avril 1868, il intervint entre l'État et la Compagnie, un traité complémentaire dont les vues s'affirmaient dans un double sens. Les itinéraires ont été révisés, le nombre des voyages doublés, les parcours obligatoires

portés de 112.640 lieues marines à 221.078. La subvention a été remaniée en tenant compte des conditions nouvelles que l'ouverture du Canal allait créer pour l'exploitation, et la rétribution accordée à la Compagnie par lieue parcourue ramenée de 51 fr. 15 c. à 38 fr. 31 c., c'est-à-dire réduite de près de 30 %.

Il est manifeste que s'il avait eu la pensée d'user en 1875 du droit de résiliation, l'État n'aurait pas signé, en 1868, le nouveau contrat que nous venons de résumer.

C'est en 1874, pour la première fois, que s'est produite, dans la commission du budget, la pensée de réaliser un allègement des charges du Trésor, par l'usage du droit de résiliation que réservait au gouvernement l'article 7 de la convention de 1861.

La question était ainsi officiellement posée, elle a été aussitôt mise à l'examen entre le département des finances et les représentants de votre compagnie. Cet examen se poursuivait lorsque, le 11 mai, l'honorable M. Guichard, député de l'Yonne, a déposé la proposition de loi suivante :

Article unique

« Le gouvernement, usant du droit réservé dans les conventions passées avec les Messageries maritimes, dénoncera avant le 25 juillet 1875, la résiliation des dites conventions. »

Vous avez pu lire, messieurs, au *Journal officiel*, les développements donnés à la tribune par l'auteur de la proposition. Ils étaient de nature à impressionner l'Assemblée dans le sens le plus défavorable à votre compagnie. Nous n'avons pas perdu un moment pour rétablir les faits dans leur jour véritable, et, le 15 mai, nous avons adressé à tous les membres de l'Assemblée les observations dont nous allons vous donner lecture.

[COMPARAISON AVEC LA PENINSULAR AND ORIENTAL BRITANNIQUE (P&O)]

Observations soumises à l'Assemblée nationale
par la Compagnie des Messageries maritimes.

« L'honorable M. Guichard propose à l'Assemblée nationale de décider que l'État, en vertu de la convention du 22 avril 1861, résiliera les marchés qu'il a conclus avec la Compagnie des Messageries maritimes pour l'exécution du service postal de la Méditerranée et de l'Indo-Chine.

D'après l'auteur de la proposition, ces marchés entraîneraient pour l'État *une dépense annuelle de plus de 13 millions* et ne produiraient qu'une recette de 1.500.000 francs.

En les résiliant, l'État réaliserait *une économie de 7 à 8 millions de francs par an, devant produire plus de 100 millions jusqu'en 1888.*

Depuis que le service a été concédé, la diminution des frais de navigation entre l'Europe et l'extrême Orient, déterminée par le percement de l'isthme de Suez, serait telle que *le gouvernement anglais, lorsqu'il a renouvelé son traité avec la Compagnie postale anglaise, aurait réduit des trois quarts la subvention primitive.*

Ces considérations, s'appuyant toutes sur des chiffres inexacts, sont absolument erronées.

La subvention dont les Messageries continueraient à jouir représente (calculée sur la base d'une échelle décroissante) une moyenne annuelle de 11.553.552 fr. 07 c. (dont 8.447.460 fr. 70 c. pour l'Indo-Chine) et non pas une dépense annuelle de plus de 13 millions de francs.

À compter de 1881 (le contrat spécial à la Méditerranée arrivant à terme), la subvention afférente au service de l'Indo-Chine continuerait à décroître, d'année en année, jusqu'en 1888, où elle ne serait plus que de 7.944.017 fr. 60 c.

Il y a donc impossibilité matérielle d'espérer sur ce service, en le continuant, une économie annuelle de 7 à 8 millions devant épargner au Trésor, en douze ans, plus de 100 millions.

S'il est vrai que, pour accorder à la Compagnie péninsulaire l'autorisation de faire transiter ses paquebots par le canal de Suez, le gouvernement anglais ait, cette année même, exigé une réduction de la subvention spéciale au service des Indes et de la Chine, dont cette Compagnie jouissait en vertu de son ancien contrat arrivé à terme, la diminution consentie (500.000 fr.) n'a pas été des trois quarts (comme l'a indiqué l'honorable M. Guichard), mais de moins d'un vingtième de cette subvention, un peu moins de 4 1/2 %.

La Compagnie française n'a plus à tenir compte à l'État des facilités offertes à la navigation par le percement de l'isthme de Suez ; c'est fait depuis longtemps. En 1868, à la veille de l'ouverture du canal, il est intervenu entre l'État et les Messageries un traité additionnel pour le doublement du service de l'Indo-Chine. Ce traité a fait décroître de 30 %, pour l'ensemble des itinéraires nouvellement réglés, la rétribution précédemment allouée par lieue parcourue ; et l'une des raisons que, dans sa prévoyance, le département des finances a invoquées pour amener la Compagnie à subir un aussi large amoindrissement du concours financier sur lequel s'appuyaient ses premiers calculs, a été précisément la diminution des frais d'exploitation qu'on pouvait attendre de l'ouverture du canal. Ainsi donc, les facilités qu'on veut faire aujourd'hui payer aux Messageries ont été escomptées en 1868. La Compagnie anglaise a payé l'autorisation de transiter par le canal au prix de 4 1/2 % de sa subvention. Les Messageries, en 1863, ont subi une réduction de 30 %

Elles ont subi, de plus, les conséquences de la modification introduite en 1872, dans le calcul du tonnage servant à l'application de la taxe.

Sans vouloir faire revivre le débat de cette question du tonnage, les Messageries constatent que, depuis 1872, le péage de transit leur coûte six à sept cent mille francs de plus par an qu'elles ne s'attendaient à payer de ce chef lorsqu'elles ont traité en 1868.

Il reste à comparer les subventions respectivement reçues par les deux Compagnies.

En vertu de ses contrats les plus récents, la Compagnie anglaise reçoit annuellement un subside total de 13.635.000 francs pour un parcours annuel de 489.805 lieues marines dans les mers d'Europe et dans les mers d'Asie (soit 27 francs 83 c. par lieue).

La Compagnie française, pour un parcours obligatoire annuel de 374.302 lieues marines, reçoit une subvention moyenne annuelle de 11.553.552 fr. 07 c. (soit 30 fr. 86 c, par lieue).

Entre les deux exploitations, envisagées au point de vue de leurs parcours généraux pris respectivement en bloc, il y a donc un écart de 3 fr. au profit du service postal français.

On a considéré, de part et d'autre, la totalité des parcours généraux, quoiqu'ils ne constituent pas en tous points des parcours exactement comparables. On l'a fait, parce que les contrats qu'il s'agit de maintenir ou de résilier s'appliquent au service postal de la Méditerranée, en même temps qu'à celui de l'Indo-Chine d'une part, et que, d'autre part, les itinéraires anglais, qui laissent de côté le bassin oriental de la Méditerranée desservi par les paquebots français, comprennent en compensation, entre Southampton et Port-Saïd, Venise et Alexandrie, des parcours dont l'importance annuelle n'est pas moindre de 148.026 lieues marines.

Mais si l'on veut restreindre la comparaison aux lignes au-delà de Suez, on trouve comme diviseur de la subvention anglaise ramenée (défalcation faite du subside payé par l'Italie) à 13.130.000 francs, le parcours annuel dans les mers d'Asie, de 341.778 lieues 2/3 (soit 38 fr. 41 c. par lieue) ; et, comme diviseur de la subvention française, dégagée de la dotation afférente à la Méditerranée est ramenée ainsi à l'annuité

moyenne de 8.477.460 fr. 76 c, le parcours annuel de 192.564 lieues marines 2/3 dans les mers asiatiques (soit 44 fr. 02 c. par lieue).

L'écart ainsi déterminé — 3 f r. 03 c. entre les subventions appliquées aux parcours généraux des deux Compagnies ou 5 fr. 61 c. entre les subsides restreints aux parcours asiatiques — ne constitue, au profit des Messageries, qu'un avantage apparent.

[LE PRIX DU MADE IN FRANCE]

Les Messageries, en effet, se sont obligées envers l'État à n'employer, dans les mers au-delà de Suez que des navires construits sur les chantiers français. En cela, elles ont patriotiquement accepté une charge dont elles sentent le poids dans la concurrence, non seulement avec la Compagnie Péninsulaire, qui est l'une des plus puissantes entreprises de navigation du monde, mais avec les expéditions multipliées sous pavillon anglais que l'ouverture du canal attire dans les mers de l'extrême Orient.

Le coût du charbon à Londres, à Liverpool et Sidney, comparé à celui du charbon à Marseille, détermine, au profit de la navigation partant d'Angleterre et d'Australie, un autre avantage de notable importance.

Coût des navires, coût du charbon, taux comparativement plus élevé des frais d'armement et de ravitaillement que le service français doit subir dans les ports anglais qu'il dessert compensent, et au-delà, l'écart entre les subventions respectives. Il faudrait, pour compléter la comparaison dans des termes équitables, tenir compte, en outre, des gratuités et réductions sur le prix, des transports officiels en passagers et en matériel que le Trésor français réalise chaque année, en vertu du contrat de concession, tandis que l'Échiquier s'interdit tout bénéfice analogue sur les paquebots anglais.

C'est par cet ensemble de raisons que, sans attendre la mise en demeure résultant de la proposition de loi actuellement soumise à l'Assemblée nationale, la Compagnie des Messageries a répondu aux questions que lui posait le département des finances ;

L'État peut user du droit de résiliation qui lui appartient en rachetant à la Compagnie son matériel, ses établissements, ses approvisionnements, selon les prévisions de l'article 7 du contrat de concession.

Si l'État juge que la Compagnie a bien rempli ses obligations, s'il reconnaît qu'il y a intérêt public à les lui laisser remplir jusqu'au bout, la Compagnie est prête à le faire, aux conditions de son contrat. Elle n'a reculé devant aucune dépense de capital, pour soutenir dans ces mers lointaines l'honneur au pavillon commercial de la France, qu'elle est presque seule à y porter. Elle a marché de pair avec les entreprises anglaises de navigation les plus renommées. Ce n'est pas elle qui se rend témoignage : elle invoque — au moment où ses services semblent oubliés — les témoignages qu'en ont rendus les amiraux, les ambassadeurs, les Chambres de commerce qui la voient à l'œuvre. Elle a donné à la France le marché direct des soies de la Chine et du Japon, le marché des graines de vers à soie. Depuis qu'elle relie Marseille aux principaux ports de l'extrême Orient, les importations en France ont plus que triplé, les exportations de produits français ont quadruplé. Elle croit avoir ainsi fait ce que le pays attendait d'elle et mérité qu'il la soutienne.

Mais si, cédant à des suggestions fondées sur des erreurs matérielles, l'État ne tenait compte que de l'économie que procurerait au Trésor une diminution des dépenses du service postal, s'il n'admettait, comme résultat utile de ce service, que le rendement de la taxe des correspondances, s'il estimait que la navigation entre Marseille, Shangai et Yeddo pût être adjugée au rabais, comme le service de Marseille à Ajaccio, s'il ne s'était pas convaincu, par une pratique de douze ans, qu'un tel déploiement de navigation, dans des climats pénibles à supporter pour les organisations les plus robustes, ne peut être soutenu avec chance de succès durable, qu'au moyen d'instruments de premier choix et d'un personnel d'élite qu'il faut savoir entretenir et rémunérer comme il convient, la Compagnie des Messageries n'aurait qu'à s'incliner devant la décision de l'Assemblée nationale.

Le tableau joint à cette note résume en un petit nombre de chiffres les faits et les résultats qu'on vient de rappeler. Il constate qu'en douze ans, les Messageries ont largement développé les quantités de marchandises transportées par leurs paquebots. Mais le tableau ne dit pas que le fret a baissé dans des proportions telles que le produit, du transport, opéré par des navires de plus large échantillon et à l'aide de machines plus puissantes et plus dispendieuses (malgré l'économie relative dans la consommation du combustible), ne dépasse que faiblement le rendement du trafic au début de l'exploitation. Ce rendement s'accroît néanmoins, et il le faut bien, puisque, depuis 1864, la subvention annuelle a diminué de deux millions et qu'elle doit s'abaisser d'un million encore jusqu'en 1888 ; mais, en définitive, les résultats de l'exploitation parlent assez d'eux-mêmes : les profits de la Compagnie ont diminué. En ne faisant que les réserves d'amortissement et d'assurance qui s'imposent impérieusement à toute entreprise de navigation bien conduite, la Compagnie, pendant les six dernières années, n'a pu distribuer en moyenne à ses actionnaires que moins de 40 francs par action de 500 francs.

La Compagnie Péninsulaire donne à ses actionnaires 7 % par an. En Angleterre cette rémunération est à peine jugée suffisante pour des capitaux engagés à la mer. En France, elle l'est évidemment moins encore.

Pour que le gouvernement pût s'éclairer sur l'exactitude des indications qui précèdent, la Compagnie a ouvert sans réserve sa comptabilité intérieure à l'examen d'un délégué du département des finances. Elle attend, en pleine confiance, les conclusions auxquelles s'arrêtera le ministre à la suite de cet examen. »

La commission de l'Assemblée nationale est aujourd'hui formée. Elle est constituée dans des conditions qui vous promettent un examen éclairé. Nous n'ajouterions rien utilement ici aux observations que nous lui avons soumises. Les explications que vous avez trouvées dans la première partie de ce rapport sur le jeu normal de vos écritures en matière d'amortissement, complètent la réponse qu'exigeaient les développements donnés par l'honorable M. Guichard à sa proposition. Nous avons le ferme espoir que l'Assemblée nationale voudra maintenir intact un service qui sert utilement l'influence et le commerce du pays.

Si cet espoir pouvait être déçu, Messieurs, vos intérêts trouveraient leur sauvegardé dans les garanties que leur a réservé l'article 7. de la convention du 22 avril 1861.

Dans cette crise que votre entreprise traverse et dont vous devez envisager de toute façon l'issue sans appréhension, nous avons besoin de nous sentir soutenus de votre confiance. Nous ne négligerons rien pour la justifier.

Nous marchons, appuyés sur le personnel expérimenté et dévoué qui, à Marseille, à La Ciotat, à Bordeaux, partout où vous entretenez des agences, et partout sur vos navires, fait la force et le bon renom de votre entreprise. Mais nous avons besoin aussi de resserrer nos propres rangs.

La mort nous a enlevé cette année l'un de nos plus jeunes collègues, M. Adolphe Fould. Vous le connaissiez tous, Messieurs. Il était profondément dévoué à votre compagnie et vous partagerez les douloureux regrets que sa perte a laissés parmi nous. Pour remplacer M. Fould, nous avons fait appel, sous la réserve de votre ratification, à l'un de nos plus anciens collaborateurs, M. Paul Coulet, que votre choix a fait entrer depuis quatorze ans dans notre conseil comme administrateur adjoint. Vous n'avez pas oublié. Messieurs, les titres qui ont valu à M. Coulet cette première marque de votre confiance, et au premier rang desquels nous plaçons la part principale qu'il a prise à l'organisation de vos lignes du Brésil et de La Plata. Vous nous donneriez difficilement dans les circonstances actuelles un collègue dont le dévouement et les aptitudes puissent nous promettre un concours plus apprécié.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE

L'exercice 1874 se présente comme rendement final dans les conditions suivantes :
Recettes de toute nature 51.641.222 65
Dépenses de toute nature, y compris les prélèvements pour amortissements et assurances 46.128.773 24
Excédant de recettes 5.512.449 41
À déduire : pour servir l'intérêt des obligations 1.084.776 25
Solde en bénéfice 4.427.673 16

Nous vous proposons de prélever, aux termes de l'article 30 des statuts, 5 % du montant de ce bénéfice pour venir en accroissement du fonds de réserve statutaire, soit 221.383 65

et de fixer à 35 fr. par action, dont 10 fr. déjà payés à compte en décembre dernier, le dividende de l'exercice 1874 4.200.000 00

Le reliquat 6.289 51

devant entrer, sauf liquidation, dans les comptes de profits et pertes de 1875.

Total égal 4.427.673 16

[...]

Messageries maritimes (*Le Journal des débats*, 22 juillet 1875)

Le 11 mai dernier, M. Guichard a déposé la proposition de loi suivante :

« Article unique. Le gouvernement, usant du droit réservé dans les conventions passées avec la Compagnie des Messageries maritimes, dénoncera, avant le 22 juillet 1875, la résiliation desdites conventions. »

La convention du 22 avril 1861, pour l'exploitation du service postal de l'océan Indien, ratifiée, quant aux conditions financières qu'elle comporte, par la loi du 5 juillet de la même année, stipule en effet « qu'à l'expiration de la douzième année d'exploitation du service de l'Indo-Chine, et sous réserve de prévenir la Compagnie au moins un an à l'avance, l'État aura droit de résilier les concessions faites à la Compagnie dans la Méditerranée, dans la mer Noire et dans les mers de l'Indo-Chine. »

La douzième année d'exploitation échéant le 23 juillet 1876, c'était avant le 22 juillet 1876 que l'État devait se prononcer. Aussi, depuis plus d'un an, l'attention du département des finances s'était-elle portée sur la question à résoudre, laquelle pouvait se résumer ainsi qu'il suit : Y avait-il intérêt pour l'État à user du droit de résiliation que la convention de 1861 lui avait éventuellement réservé ?

L'examen de cette question s'est poursuivi entre le gouvernement et la commission spéciale à laquelle la Chambre a renvoyé l'étude de la proposition de l'honorable M. Guichard. À la suite du complet accord qui s'est produit entre la commission et le gouvernement, et avec l'assentiment de la Compagnie des Messageries maritimes, M. le ministre des finances vient de déposer le projet de loi suivant :

« Article unique. Sont approuvées les stipulations financières contenues dans l'article 6 de la convention passée le ... juillet 1875, entre le ministre des finances et la Compagnie des Messageries nationales, représentée par M. [Jules] Denion du Pin, administrateur de ladite Compagnie, pour des modifications de parcours aux divers services postaux actuellement concédés à cette Compagnie, et pour la prolongation

jusqu'au 22 juillet 1888, des services de la Méditerranée et de l'océan Atlantique, dont l'expiration devait avoir lieu le 22 février 1881. »

Ce projet a été renvoyé à la commission des Messageries maritimes.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Assemblée générale des actionnaires du 27 mai 1876
(*Le Journal des finances*, 17 juin 1876)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

.....

BILAN

ACTIF

Matériel naval

Le premier et le plus important article de votre actif est celui qui comprend vos navires tant à flot qu'en chantier. Au bilan de 1874, votre matériel naval figurait pour une somme de fr. 108.822.390 26 représentant sa valeur à l'état de neuf.

Au bilan final de 1875, cette valeur n'est plus inscrite que pour 108.566.334 14 et présente ainsi une diminution de fr. 256.055 12

Cette moins-value résulte d'une réduction de 1.386.041 50

dans l'importance de vos constructions neuves sur chantier ou en armement, compensée jusqu'à due concurrence par un accroissement de 1.129.985 fr. 38 c. dans la valeur de votre matériel naval à flot.

Vous avez, en effet, mis en service dans le courant de l'année 1875, deux navires de grand type : le *Djemnah* et l'*Équateur*.

Le premier, ainsi que nous vous le disions l'année dernière, a été appelé à desservir la ligne de Marseille à Shanghai ; le second a été affecté à la navigation entre Bordeaux et La Plata. La valeur de ces deux puissants engins dépasse 6.000.000 francs, mais elle a été balancée par le retrait de l'inventaire de notre flotte de cinq bâtiments : le *Sinaï*, l'*Amérique*, le *Taurus*, le *Chéloff* et la *Néva*. Les trois premiers, arrivés au terme d'une utilisation profitable, ont dû être démolis ; le quatrième a été vendu ; le dernier, enfin, à la suite d'un échouage dans les mers de Chine, n'a pu être relevé. Les valeurs de ces cinq navires ont dû, en conséquence, cesser de figurer dans votre actif et cette radiation explique, en même temps, comment, malgré l'introduction dans votre flotte du *Djemnah* et de l'*Équateur*, la plus-value sur votre matériel à flot ne ressort qu'à fr.

1.129.985 38

Les cinq navires que nous venons de mentionner étaient d'ailleurs amortis, et leurs valeurs, qui figuraient également au passif dans le compte « Réserves pour amortissement du matériel naval » dont, l'an dernier, nous vous avons expliqué le jeu avec détails, ont dû simultanément être retirées de ce compte.

Approvisionnement

Les approvisionnements de toute nature réunis à Marseille, à La Ciotat, à Bordeaux et dans les agences de vos diverses lignes, présentent au bilan de 1875, une valeur de fr. 15.173.937 42

Au bilan de 1874, ce même chapitre atteignait une somme de 15.918.118 76

Soit, en 1875, un chiffre inférieur à celui de l'année précédente de fr. 744.181

34

Cette atténuation porte en entier sur vos approvisionnements de combustible, qui ont nécessité une mise dehors de fonds moins importante, par suite de l'abaissement progressif du prix des houilles.

Outillage, mobilier et appareils. Immeubles et établissements

Les valeurs comprises sous ces dénominations sont portées au bilan pour 15.790.162 17

Au bilan précédent, elles n'étaient inscrites que pour 15.480.322 55

Augmentation 309.839 61

Plus des deux tiers de cette immobilisation doivent être attribués à la nécessité dans laquelle nous nous sommes trouvés de pourvoir vos ateliers de La Ciotat d'un nouveau ponton mâturé, celui qui avait suffi jusque-là à ces opérations étant arrivé à un état de vétusté qui ne présentait plus une sécurité suffisante.

Valeurs de commerce et de portefeuille

Nos valeurs de caisse et de portefeuille sont inscrites au bilan pour 8.049.411 97

L'année dernière, elles figuraient seulement pour 6.457.233 34

Vous pouvez constater ainsi une

augmentation dans vos encaisses de 1.592.178 63

qui provient, à 100.000 00

près, de la réalisation d'une partie des obligations dont vous avez autorisé l'émission et qui, au 31 décembre 1874, restaient encore à la souche.

Balance des comptes débiteurs et créanciers divers

Cette balance se solde par un chiffre de 498.739 francs 50. Elle se compose, comme toujours, d'une série d'éléments complexes, parmi lesquels entrent pour la plus grande partie les comptes d'ordre ; sans les analyser en détail, nous nous bornerons à constater que les comptes débiteurs se présentent avec une réduction de 1.950.433 54

tandis que les comptes créanciers offrent parallèlement une atténuation de 1.934.567 36

En ce qui concerne particulièrement les comptes à amortir qui sont compris dans les comptes débiteurs, ils ne sont plus représentés, au bilan de 1875, que par une somme de 687.997 68

provenant de la différence entre le taux de réalisation de vos obligations 5 % et la valeur nominale de 500 fr. dont la Compagnie s'est constituée débitrice. Cette différence s'amortit régulièrement chaque année. En 1874, vos comptes à amortir figuraient encore au bilan pour 2.638.431 22

Ils ont été crédités, cette année, à titre extraordinaire d'une somme de 1.995.750 10

Cette réduction a pu se réaliser au moyen d'une opération de compensation dont nous allons avoir l'honneur de vous rendre compte.

Lors des arrangements provoqués en 1862 par l'intérêt que vous aviez à utiliser immédiatement vos navires disponibles sans attendre la date du 22 juillet 1864, à laquelle tous vos services des mers de Chine devaient être en activité, il fut convenu que le Trésor ne se bornerait pas à vous payer la subvention moyenne de vingt-quatre années de la concession et qu'il y ajouterait, mais à titre de simple avance, un complément de subvention destiné à élever votre rémunération pendant la période d'anticipation au taux qui devait vous être acquis à dater du 22 juillet 1864. Par suite, obligation nous fut imposée de faire restitution au Trésor en six annuités, dont la première devait être remboursée en 1874, du supplément de subvention encaissé par nous du 27 octobre 1862 au 22 juillet 1864.

Cette stipulation nous a conduits à ouvrir dans nos écritures, parmi les comptes à amortir, un compte intitulé « Subvention remboursable », qui fut débité de la somme

précitée de 1.995.750 fr. 10 c. ; l'amortissement de cette somme restait ainsi à la charge de l'exploitation des divers exercices de l'année 1874 à l'année 1879.

Mais, concurremment avec les nouveaux accords intervenus au sujet du renouvellement de vos contrats dans la Méditerranée et dans l'Océan, nous avons obtenu par sentence arbitrale la liquidation d'une indemnité pour réparation du dommage causé à votre compagnie par l'interruption de quelques-uns de nos services en 1870 et en 1871.

Il nous a été alloué de ce chef une somme de 2.103.811 78

L'emploi naturel de cette rentrée nous a paru être d'en compenser le montant jusqu'à due concurrence, avec le découvert créé par les circonstances que nous venons de remettre sous vos yeux, et c'est ainsi que vos comptes à amortir se trouvent allégés d'une somme importante. Grâce à cette opération, l'exercice en cours a pu être dégrevé des prélèvements que son compte de profits et pertes eût été forcé de subir, et les plus prochains exercices seront également déchargés des parts contributives qui devaient leur incomber.

PASSIF

Trésor créancier

Le compte créancier du Trésor a été réduit des deux annuités afférentes aux exercices 1874 et 1875, qui étaient dues à l'État, à valoir sur le remboursement du prêt de 12.610.000

Ce compte, qui figurait encore l'année dernière au passif du bilan pour 3.152.500 03

ne présente plus au 31 décembre 1875 qu'un solde de 1.050.833 37 formant la dernière annuité dont vous soyez débiteurs envers l'État.

Moyennant le paiement de cette somme, le prêt, qui vous avait été consenti lors de la création de vos services de l'Indo-Chine, se trouvera intégralement remboursé.

D'accord avec le Trésor public, le versement des 2.101.666 66

dont il s'agit, s'est opérée par compensation avec l'indemnité que vous avait allouée la sentence arbitrale dont nous vous avons entretenus, et nous n'avons encaissé que la différence, soit 5.145 fr. 12.

Fonds d'amortissement

Vos prélèvements divers pour dépréciation et amortissements s'élèvent ensemble, d'après la situation mise sous vos yeux, à la somme de 49.271.115 02

Ces mêmes prélèvements étaient inscrits au bilan de l'année dernière pour 49.099.579 50

Il en résulte un excédant de 201.535 43

Mais la somme de 49.271.115 fr. 02 c. se décompose comme il suit :

Prélèvements pour compenser la dépréciation du matériel naval 42.922.555 22

Prélèvements applicables à diverses valeurs sujettes à dépérissement : Immeubles, établissement, outillage 6.348.559 80

Total égal 49.271.115 02

Si le chiffre de 42.922.555 22

est inférieur de 447.799 47

à celui qui figurait au bilan de 1874, malgré la dotation dont le fonds a bénéficié en 1875, c'est que, ainsi que nous l'avons indiqué au début de ce rapport, nous avons dû distraire du compte d'amortissement du matériel naval la contre-valeur des cinq bâtiments qui ont cessé de faire partie de votre flotte et ont été rayés de l'inventaire de votre actif au 31 décembre dernier.

Le prélèvement fait à titre d'amortissement des navires, soit 5 % de la valeur de ceux non amortis, a été de 4.335.713 88

Vous avez prélevé, en outre, sur les produits de l'année, à titre d'amortissements divers, une somme de 649.334 90
Ensemble 4.985.048 76
Par contre, vous avez dû débiter vos comptes d'amortissement de 4.783.513 33
montant de la valeur amortie des navires dont la radiation avait été opérée.
Différence égale à celle que nous vous avons signalée 201.535 43

Assurances

Vos réserves d'assurances étaient au 31 décembre 1874 de 5.482.209 82
Suivant le compte que nous vous présentons, elles sont réduites de 61.100 41
et figurent au bilan de 1875 pour 5.421.108 39
malgré une dotation à nouveau d'environ 1.060.000 00
En dehors des charges usuelles résultant des primes payées pour la portion de risques que nous faisons couvrir par les Compagnies d'assurances, la réserve, dont nous vous entretenons, a eu à faire face à de lourdes dépenses dont les principales avaient leur origine dans des faits antérieurs à l'année 1875, mais dont la liquidation est échue à cet exercice. Ces dépenses ont atteint près de 700.000 00

Réserve statutaire et réserve spéciale

Sous le titre général de réserves figurait au bilan qui vous a été soumis l'an dernier, une somme de 3.064.970 fr. 83 c, composée de la réserve obligatoire de 5 % sur les bénéfices nets de chaque exercice, prescrite par l'article 39 des statuts pour 2.767.384 57

et d'une réserve spéciale produite par des intérêts de capitaux et montant à 297.592 26

Total égal 3.064.976 83

La réserve statutaire de 2.767.384 57

a été accrue du prélèvement afférent à l'exercice 1874, soit 221.283 65

et s'est trouvée ainsi portée au 31 décembre 1875 à 2.988.768 22

Si vous adoptez nos propositions, ce compte devra recevoir à nouveau imputation à son crédit d'une somme de 221.312 96

qui en élèvera le chiffre à 3.210.081 18

Quant à la réserve spéciale de 297.592 fr. 26 c, il en a été fait emploi pour divers amortissements.

Obligations

La situation mise sous vos yeux, lors de votre dernière réunion, établissait que la dette de la Compagnie résultant des obligations en circulation, s'élevait à 25.722.000 00

Au 31 décembre dernier, le résumé du bilan fait ressortir votre capital-obligations dans les mêmes conditions à 26.725.500 00

Le capital de votre dette s'est donc, durant l'année qui nous occupe, accru par le placement d'un certain nombre d'obligations, et déduction faite de celles qui ont été remboursées, d'une somme de 1.003.500 00

La ressource que s'est ainsi créée la Compagnie était nécessaire pour assurer le versement de la dernière annuité de 1.050.833 33

que nous aurons à acquitter au mois de juillet prochain, et dont nous vous avons rappelé l'origine en vous entretenant du compte créancier du Trésor ; cette réalisation d'obligations était prévue. Vous n'avez pas oublié, en effet, messieurs, que le stock de ces titres que nous avons réservé, sur les émissions autorisées par vous, avait précisément pour but principal de faire face à l'extinction de la créance de l'État.

EXPLOITATION

Itinéraires

Les parcours exécutés en service utile sur l'ensemble de vos lignes se présentent, en 1875, dans des conditions presque identiques à celles que vous avez relevées pour l'exercice précédent : 611.767 lieues marines en 1875, contre 611.712 en 1874.

Les itinéraires n'ont pas sensiblement varié. Une décision de M. le ministre des finances du 30 mars 1875 vous a autorisés à reporter, sur la prolongation jusqu'à Odessa, de la ligne de Marseille à Constantinople, la subvention afférente à 5.726 lieues 2/3 qu'il a paru opportun de supprimer sur la ligne de Thessalie, réduite ainsi à un service de quinzaine. Cette substitution n'a, d'ailleurs, qu'une portée transitoire, par suite du remaniement général des itinéraires dont nous aurons à vous entretenir dans la dernière partie de ce rapport.

Les parcours obligatoires, réglés par les contrat actuellement en vigueur, s'élevant annuellement pour l'ensemble des trois réseaux de la Méditerranée et de la mer Noire, de l'Indo-Chine et de l'océan Atlantique, à 424.306 lieues, l'excédent de 187.461 lieues, qui complète les parcours utiles de 1875, représente l'ensemble de la navigation que vous exécutez librement et sans subvention, comme vous l'avez fait depuis l'origine, soit pour accroître le nombre des voyages périodiques de votre itinéraire officiel ; soit pour assurer au commerce de plus larges voies d'expansion. Les parcours facultatifs s'appliquent principalement au service de l'océan Atlantique désormais doublé, au service hebdomadaire de la ligne d'Alger, au service intercalé de deux en deux semaines entre les départs obligatoires de la ligne d'Égypte pour donner à cette ligne la périodicité hebdomadaire; à la la ligne facultative du Levant (de Marseille à Constantinople par Salonique), enfin à un service de correspondance avec vos paquebots de l'Indo-Chine entre Marseille et Londres. Ces parcours n'ont différé que par les détails des mouvements exécutés sur les mêmes lignes en 1874 et qui figuraient au compte de navigation de cette dernière année pour le chiffre presque identique de 187.406 lieues marines. Toutefois, à compter du mois d'août, nous avons suspendu les voyages sur la ligne Méditative du Levant, dont le trafic, sous l'influence de la stagnation d'affaires qui s'est fait sentir dans tout le bassin oriental de la Méditerranée, ne justifiait plus nos efforts pour le desservir.

1.292 lieues parcourues en trajets accessoires pour les essais de paquebots nouvellement armés ou réparés et pour le va-et-vient habituel des navires de Marseille à La Ciotat, portent à 613.059 lieues l'activité totale de la navigation accomplie sous votre pavillon en 1875.

55 de vos paquebots ont pris part, jusqu'à concurrence de 607.935 lieues, à cette activité, réalisant ainsi l'utilisation moyenne assez élevée de 11.000 lieues marines. Les 4.403. lieues, qui complètent les parcours en service de l'année, ont été fournies par trois navires successivement affrétés sur la ligne de Batavia, à la suite de l'échouage de la *Néva*.

Les vitesses réalisées se sont encore améliorées en 1875. Vos paquebots de la ligne directe de La Plata ont atteint la moyenne de 11 n. 75 ; ceux de la ligne principale de Chine, 11 n. 25 ; ceux des grandes lignes de la Méditerranée près de 11 nœuds. La moyenne générale embrassant tous les parcours, y compris le service des lignes d'embranchement commercial, n'a pas été moindre de 10 nœuds 1/2. L'an dernier, cette moyenne était de 10 n. 23. Votre navigation reste donc partout en progrès.

Trafic

STATISTIQUE DES TRANSPORTS EN 1875

- 1° Transport des personnes : voyageurs sur l'ensemble des lignes ;
- 2° Mouvement des marchandises : 3.873.975 colis représentant un poids de 321.411 tonnes.
- 3° Espèces et valeurs : 257.944.994 francs.

En 1874, vos paquebots avaient transporté 156.746 voyageurs, 315 tonnes de marchandises et 252 millions 1/2 de francs.

La comparaison n'est pas en faveur de 1875; car, s'il y a eu une légère progression (2 %) sur les quantités de marchandises et de numéraire, la modicité du fret à plus que compensé cette plus-value numérique, et nous avons d'ailleurs à constater une réduction de 4 % sur le nombre des voyageurs.

Cette réduction a particulièrement affecté les lignes de l'océan Atlantique et de l'Indo-Chine. Nous ne défendons pas d'espérer que le ralentissement du mouvement des passages d'entrepont, qui a fourni pendant plusieurs années à votre exploitation transatlantique un de ses plus fructueux éléments, cessera prochainement avec les circonstances transitoires qui l'ont occasionné. Dans le réseau de l'Indo-Chine, la principale réduction s'est produite sur l'embranchement de Maurice.

Produit commercial

Les recettes commerciales de 1875 sont inférieures de 2 1/3 % à celles de 1874. Il n'y a d'accroissement à relever que sur les lignes du Brésil et de La Plata où, malgré une moins-value de 7 3/4 % du produit des passages, la progression continue du transport des marchandises qui, après avoir gagné 16 % en 1874 sur 1873, gagne encore en 1875 15,97 % sur 1874, laisse l'ensemble de l'exploitation transatlantique en progrès de 4 3/4 %.

Dans la Méditerranée et la mer Noire, le produit commercial a fléchi de 5 3/4 %. Le trafic en marchandises a rendu 9 % de moins qu'en 1874. La famine qui a sévi dans l'Asie mineure, la cessation, pendant une partie de l'année, des exportations de céréales de la mer Noire et de la Thessalie, la crise générale qui pèse depuis plusieurs mois sur les contrées du Levant, expliquent cette décroissance dont l'effet a pu être heureusement atténué par une reprise du mouvement des passagers observée particulièrement sur les lignes de Constantinople et d'Égypte.

Une amélioration sensible s'est manifestée sur la ligne d'Alger que vous continuez à desservir hebdomadairement sans subvention. Le produit des passages s'y est accru de 30 %, celui des marchandises de 50 %. C'est un encouragement à persévérer.

Les lignes de l'Indo-Chine ont perdu 3 1/4 %. Mais nous répéterons que la moins-value, qui a principalement porté sur le produit des passages, s'applique en majeure partie à l'embranchement de Maurice et de la Réunion.

Nonobstant la décroissance de l'ensemble des produits commerciaux à laquelle s'ajoute une légère diminution du rendement des subventions, diminution résultant normalement des prévisions de vos contrats, le compte de recettes se solde à peu près dans les mêmes conditions que l'an dernier. Des recettes accessoires d'exploitation ramènent la différence à la somme de 288.000 francs, que vient compenser, en dernière analyse, une économie à peu près égale sur les dépenses de 1875 comparées à celles de l'exercice précédent.

Dépenses

La comparaison des dépenses, comme celle des recettes, entre les deux exercices, est rendue facile par cette circonstance assez rare qu'elles s'appliquent à des parcours identiques. Si la situation générale du commerce avait été plus favorable, nous aurions eu à vous présenter de bons résultats en fin d'année, car, indépendamment d'une épargne sur les frais d'agence à l'extérieur, sur divers frais d'exploitation, sur les frais généraux à Paris, à Marseille, à Bordeaux et à La Ciotat, nous avons eu la satisfaction d'enregistrer en 1875 une économie considérable sur la dépense en combustible.

Le résultat a eu trois causes : d'abord la réduction des quantités de charbon consommées ; c'est le résultat des machines à haute pression et du soin apporté par vos états-majors à faire rendre aux appareils économiques que nous leur avons confiés, les effets que vous vous êtes proposés d'atteindre au prix de grands sacrifices ; en second

lieu, la réduction notable du prix d'achat des charbons ; enfin, un certain abaissement du cours des frets des navires charbonniers.

Mais il n'y a pas en navigation d'avantages qui n'entraînent une contrepartie de charges. L'entretien de votre flotte, soumise à une forte utilisation, a nécessité, comparativement à 1874, une augmentation de quelque importance. L'amortissement et l'assurance de cette flotte, dans laquelle entrent chaque année des navires neufs de plus grand échantillon, ont exigé des prélèvements plus élevés que ceux de 1874. Il a été juste, en outre, de faire participer, dans une plus large mesure, vos capitaines, vos mécaniciens, vos officiers, au bénéfice ayant pour cause l'épargne réalisée sur la consommation du combustible.

Ainsi compensées, les économies obtenues sur toutes les parties de la gestion où l'épargne était possible, se trouvent ramenées pour l'ensemble des dépenses de l'année à fr. 286.748 80.

et, balance faite avec la différence de 288.162 79

relevée sur les recettes, l'exercice se clôt dans les mêmes conditions qu'en 1874.

Nous devons mentionner, pour ne rien omettre des faits qui affectent vos intérêts d'exploitation, que dans le compte des dépenses de 1875, le péage de transit par le canal de Suez compte encore pour plus de 500.000 francs en excédent de ce que vous aurait coûté le droit de passage tel qu'il était perçu, en vertu du firman de concession, avant le 1^{er} juillet 1872. En 1873, l'excédent analogue à votre charge atteignait 700.000 fr. 11 s'était légèrement atténué en 1874 par l'effet, à compter du 1^{er} mai, du règlement intervenu à Constantinople, sur la proposition de la commission internationale. Mais en 1874, comme en 1873, le surcroît de dépense résultant du péage avait fait fléchir de 5 fr. la quotité du dividende distribué en fin d'exercice. La même conséquence se produit nécessairement cette année.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE

L'exercice 1875 se présente comme rendement final dans les conditions suivantes :

Recettes de toute nature 51.382.272 63

Dépenses de toute nature, y compris les prélèvements pour amortissements et assurances 45.647.069 68

Excédent de recettes 5.735.202 95

À déduire : pour servir l'intérêt des obligations 1.308.943 75

Solde en bénéfice 4.426.259 20

Nous vous proposons de prélever, aux termes de l'article 35 des statuts, 5 % du montant de ce bénéfice, pour venir en accroissement du fonds de réserve statutaire, soit 221.312 96

et de fixer à 35 fr. par action, dont 15 francs déjà payés à-compte en décembre dernier, le dividende de l'exercice 1875 4.200.000 00

Le reliquat 4.946 21

devant entrer, sauf liquidation, dans les comptes de profits et pertes de 1876.

Total égal 4.426.259 20

III RÈGLEMENT À NOUVEAU

Des conditions d'exploitation de toutes les lignes postales concédées à la Compagnie.

Messieurs,

À l'époque de votre dernière réunion, l'Assemblée nationale examinait s'il y avait intérêt pour l'État à résilier, à l'issue de la douzième année d'exploitation échéant le 22 juillet 1876, la concession de vos lignes postales de l'Indo-Chine et de la Méditerranée.

La discussion s'engageait sous l'influence de préoccupations défavorables à votre entreprise. La marine marchande, atteinte par la suppression des surtaxes de pavillon, écoutait les suggestions erronées qui lui montraient dans l'existence de la navigation postale subventionnée l'une des causes principales de son malaise.

Au même moment, l'agitation produite autour de la question du péage de transit dans le canal de Suez nous signalait comme animés d'un esprit d'hostilité contre une œuvre dont la France s'honore.

D'un côté comme de l'autre, ces préoccupations s'égarèrent.

Certainement, nous avons revendiqué, comme c'était notre devoir envers vous, le maintien des garanties solennellement promises aux armateurs par le firman de concession du canal. Mais nous n'avons jamais méconnu l'intérêt vital qui s'attachait pour la navigation du monde entier à ce que cette grande création fût dégagée de ses embarras transitoires et qu'elle entrât dans la voie du succès définitif et de la prospérité qu'elle mérite. Il nous sera permis, puisque la solution de ces dernières difficultés paraît actuellement prochaine, de rappeler que nous avons été les premiers à indiquer les mesures de transaction qui ont pu concilier les ménagements dus à l'entreprise du canal avec le respect des contrats.

La marine marchande, dont les intérêts sont les vôtres, a surtout à souffrir des progrès de la concurrence des pavillons étrangers contre lesquels vous soutenez vous-mêmes une lutte difficile. Ce n'est pas en portant atteinte à l'organisation du service postal maritime comme instrument commercial qu'on préserverait le pavillon national de la dépossession qu'il redoute. L'intérêt public qui domine, c'est de ne pas abandonner aux pavillons étrangers la mise en circulation des produits de l'industrie du pays ; et l'intervention de la navigation postale est assurément, à ce point de vue, un des éléments de défense les plus efficaces.

La vérité est aussi que la France a plus besoin que jamais d'activer par tous les moyens en son pouvoir l'expansion de son activité industrielle. L'expérience a prouvé, et les statistiques officielles en font foi, que dans toutes les régions que la navigation postale française a desservies, les échanges avec la France se sont rapidement et largement développés. Dans l'Indo-Chine, comme en Amérique et dans tout le bassin de la Méditerranée, la même progression a été observée ; et ce n'est pas au moment où, acceptant la loi de la liberté commerciale, elle abaissait devant les produits étrangers ses barèmes de douane, que la France pouvait négliger un aussi puissant moyen de favoriser l'exportation de ses propres produits.

Ces considérations ont prévalu. Elles s'appuyaient, d'ailleurs, de l'impression favorable qu'ont laissée les services rendus par votre exploitation dans le cours de vingt-quatre années pendant lesquelles l'État a non seulement obtenu la scrupuleuse exécution des engagements contractés envers lui, mais a toujours trouvé en vous des auxiliaires dévoués aussi bien pour les besoins de la guerre que pour les entreprises de la paix. Le dernier mot de la discussion devant l'Assemblée nationale a été le témoignage rendu à votre compagnie au nom de la marine militaire par une voix autorisée ; et la ratification par le vote presque unanime de l'assemblée de la convention passée le 15 juillet, entre M. le ministre des finances et vos représentants, reste pour vous comme pour nous-mêmes, une justification décisive.

C'est la convention du 15 juillet 1875, approuvée par la loi du 2 août suivant, dont nous avons, messieurs, à vous faire connaître les dispositions.

La convention embrasse toutes les lignes du service postal dont l'exploitation vous a été successivement confiée, et détermine à nouveau les parcours obligatoires, fixe à la date commune du 22 juillet 1888 l'échéance de toutes les concessions, et règle la quotité des subventions qui rétribueront ces services dont le remaniement doit être opéré à compter du 22 juillet prochain.

Dans la Méditerranée, les parcours maintenus, comportant annuellement 146.553 lieues marines $\frac{1}{3}$, se répartissent entre les lignes de Constantinople, d'Égypte et de

Syrie, destinées à assurer sur les points principaux du bassin oriental un service hebdomadaire.

Les lignes de Thessalie, du Danube et de Trébizonde, considérées comme ayant plutôt un intérêt commercial, ne font plus partie de l'itinéraire obligatoire et cessent d'être subventionnées.

Le service transatlantique comporte un parcours annuel de 99.552 lieues marines réparties entre deux lignes (dont l'une directe), de Bordeaux à Buenos-Ayres et retour, desservies par quinzaines avec départs alternatifs.

L'itinéraire des lignes de l'Indo-Chine est maintenu. Il embrasse (les conditions actuelles de départ restant les mêmes) un parcours annuel de 221.077 lieues marines 2/3 réparties entre la ligne principale de Marseille à Shanghai et les lignes annexes d'Aden à Maurice, de Galle à Calcutta, de Singapore à Batavia et de Hongkong à Yokohama.

La date choisie pour l'échéance commune de toutes les concessions, 22 juillet 1888, est le terme précédemment assigné pour celle de l'Indo-Chine.

La subvention appliquée aux services de l'océan Atlantique et de la Méditerranée et fixée en bloc, est réduite annuellement d'un million.

La subvention annuellement afférente aux services de l'Indo-Chine, cessant d'être servie selon l'échelle décroissante précédemment déterminée, sera payée en annuités égales.

Telles sont, dégagées des stipulations accessoires, les principales conditions de la convention du 15 juillet, dont il nous reste à vous lire un article qui a son importance pour la bonne conduite de vos intérêts.

« Art. 7. — Trois ans au moins avant l'expiration de la concession, l'État, si la Compagnie le demande, devra faire connaître les conditions dans lesquelles il entend renouveler un accord pour la continuation des services réglés par la présente convention ou notifier sa renonciation à ces services. »

Deux résultats principaux se dégagent du contrat que nous venons d'analyser, et nous voudrions, messieurs, que vous pussiez, d'accord avec nous, les considérer comme se compensant l'un l'autre. L'État gagne un million par année sur la subvention afférente à l'ensemble des services de la Méditerranée et de l'océan Atlantique. Vous obtenez pour ces deux services, dont l'exploitation devait prendre fin en 1881, une prolongation de concession de sept ans. Le ministre, cherchant à réaliser pour le budget un allègement immédiat, nous demandait, et avec lui la commission de l'Assemblée, une réduction de plus d'un million en échange de la renonciation pure et simple de l'État au droit de résiliation du contrat de l'Indo-Chine et de la Méditerranée. Il nous était impossible de souscrire à une telle combinaison ; et quel qu'eût été notre regret d'opposer un refus au désir manifesté par la commission parlementaire de voir maintenir votre organisation à ce prix, nous aurions préféré subir les conséquences de la résiliation.

Mais le bon vouloir qui nous était témoigné nous a conduits à chercher dans la prolongation de durée de tous vos services jusqu'à l'échéance de la concession la plus éloignée, la compensation de la réduction exigée. La substitution du système des annuités fixes à l'échelle décroissante pour le paiement de la subvention afférente à l'Indo-Chine offrait un moyen de dégrever pour quelques années le Trésor sans préjudice pour vos intérêts, l'annuité étant calculée de manière à vous laisser indemnes au terme de la concession ; et, après une discussion prolongée, nous avons accepté en votre nom les conditions consacrées par la convention du 15 juillet.

Les événements qui s'annoncent en Orient prouveront bientôt peut-être combien le gouvernement a été sagement inspiré en ne laissant pas entamer le système des communications postales sur les lignes de la Méditerranée qui conduisent

périodiquement le pavillon français à Constantinople, à Alexandrie, au Pirée, à Smyrne, à Beyrouth.

De notre côté, pour obtenir la prolongation jusqu'en 1888 de l'ensemble des services concédés, nous avons accepté une autre charge dont nous ne devons pas vous laisser ignorer l'importance. Les parcours obligatoires dans l'océan Atlantique et dans la Méditerranée seront portés, par l'effet du nouveau traité, de 203.228 lieues à 246.110 lieues marines. Mais si l'engagement d'exécuter annuellement un excédant de parcours de 42 882 lieues constituait à nos yeux une lourde obligation, une considération que vous apprécierez nous a décidés à la subir. En fait, depuis plusieurs années, nous avons dû spontanément subvenir au même surcroît de navigation pour défendre votre trafic contre les concurrences étrangères.

[RÉTROSPECTIVE]

Quelques explications, tirées d'un rapide examen du passé de votre exploitation, vous aideront à bien saisir les causes de cette nécessité qui s'est imposée plus d'une fois à notre gestion et avec laquelle vous aurez toujours à compter.

Dans les premières années de votre entreprise, la tâche était relativement facile. L'État, en vous concédant le service postal du Levant, avait voulu, sous la pression de l'intérêt privé, multiplier et rendre plus fructueuses entre la France et toutes les contrées limitrophes de la Méditerranée, les relations commerciales que la gestion officielle se reconnaissait impuissante à développer. Vous avez promptement réalisé ce programme. La guerre de Crimée aidant, vos paquebots, à la fin de 1857, avaient successivement étendu le rayon de leur navigation périodique aux principaux ports de l'Italie, de la Grèce, de la Turquie, des deux rives de la mer Noire, de l'Archipel, des côtes de Syrie, de l'Égypte, de l'Algérie — de la Tunisie au Maroc —, et enfin de l'Espagne.

Une seconde période s'ouvre en 1858 pour finir en 1867. Il s'agit alors de faire participer vos paquebots à la navigation à longue portée. Soumissionnée en 1858, l'entreprise de la première ligne transatlantique est inaugurée en 1860, précédant de deux ans l'ouverture de la première ligne de navigation à vapeur française dans les mers au delà du cap de Bonne-Espérance ; car l'isthme de Suez n'était pas encore percé. Le service postal français réussissait à Saïgon, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Batavia, et bientôt à Yokohama, comme il avait réussi à Lisbonne, à Rio-Janeiro, à Montevideo, à Buenos-Ayres de même qu'à Constantinople et Alexandrie. Lyon disputait déjà à Londres le marché des soies de Chine et du Japon, comme Bordeaux le marché des laines de La Plata. Mais l'œuvre était incomplète et c'est dans la troisième période commençant en 1868, qu'elle devait prendre tout son développement.

Nous assignerons son vrai caractère à cette troisième phase en disant qu'elle est principalement une période de lutte contre la concurrence étrangère.

Depuis plusieurs années, se poursuivait la recherche des combinaisons qui, rendant le steamer plus apte à naviguer au long cours, en ajoutant à sa capacité utile, réduiraient simultanément la consommation du combustible, véritable obstacle au développement sur une large échelle de la navigation à vapeur. La rigidité des constructions en fer avait permis d'allonger les carènes jusqu'à dépasser dix fois en longueur la largeur du navire au maître couple. L'introduction des condenseurs à surface dans les appareils en service et plus tard la substitution aux machines à haute pression ont complété la solution du problème. L'ouverture imminente en 1868 du canal de Suez, dont le succès, longtemps mis en doute, commençait à prendre crédit, fut un nouveau stimulant à l'esprit d'entreprise des armateurs désireux de mettre à profit l'énorme abréviation de parcours rendue possible entre l'Europe et les mers d'Asie par le nouveau Bosphore que la navigation à voiles était hors d'état d'utiliser. Sous la pression de cet intérêt, la révolution, qui tend à substituer partout les navires à vapeur aux navires à voiles et à construire les nouveaux navires dans les plus larges proportions possibles, s'est rapidement accusée. Le canal à peine ouvert, des flottes de steamers commencèrent à

transiter. Elles s'accroissent d'année en année; et, dès les premiers temps qui ont suivi ce grand événement, votre exploitation, malgré la subvention qui la soutient, aurait pu succomber dans la lutte. Mais vous aviez compris que l'heure était passée des transports de cargaisons de grande valeur taxées à un fret élevé et partagées par le commerce entre la Compagnie postale anglaise et la vôtre, et nous avons obtenu de vous l'autorisation de hâter deux mesures devenues nécessaires : le doublement des lignes de l'Indo-Chine et la construction d'une flotte nouvelle qui se prêtât au transport fréquent et rapide de grandes quantités de marchandises à fret limité.

Le doublement du service dépendait de l'État qui en a reconnu l'opportunité en 1868, mais n'a pas manqué d'escompter les facilités que votre navigation emprunterait au transit par le canal, et, par suite, a réduit de 30 % environ dans leur ensemble les subventions accordées à l'entreprise ainsi doublée.

Pour construire la flotte nécessaire, il fallait y appliquer les ressources disponibles, tant sur le produit des obligations dont vous aviez autorisé l'émission que sur les prélèvements fournis annuellement par l'exploitation pour l'amortissement des navires. Nous n'avons pas hésité à y pourvoir, déterminés en cela par une autre nécessité à laquelle il était urgent de faire face. La suppression des surtaxes de pavillon attirait dans vos ports d'attache, à Bordeaux comme à Marseille, de puissants steamers anglais décidés à vous disputer à tout prix le trafic que votre navigation avait créé et qui s'offrait assez ample pour alimenter d'autres entreprises françaises à côté de la vôtre. C'est ainsi qu'à Bordeaux une compagnie de Liverpool envoyait jusqu'à quatre fois par mois ses paquebots expédiés périodiquement au Brésil, dans La Plata et au Chili. Nous n'avions qu'un moyen de défendre voire pavillon, c'était de doubler les ordinaires en y faisant concourir des navires du plus puissant échantillon. Nous l'avons fait sans y être obligés par vos contrats avec l'État, et c'est pourquoi, tout en regrettant d'aliéner une liberté dont nous connaissons le haut prix, nous avons pu nous résoudre à accepter le doublement à titre obligatoire, lorsqu'il vous aidait à obtenir pour sept ans la prolongation de la concession des lignes transatlantiques qui devait arriver à terme en 1881. La même raison s'appliquait au surcroît de parcours que nous avons accepté dans la Méditerranée.

À l'appui de ces explications, nous ajouterons quelques chiffres qui vous permettront, Messieurs, de suivre la direction d'ensemble donnée à votre exploitation depuis l'origine et d'en mieux connaître la situation présente, afin d'en tirer d'utiles renseignements pour l'avenir.

En 1851, votre itinéraire se limitait à 105.000 lieues, vos 16 navires transportaient 9.338 tonnes de marchandises.

En 1857, terme de la 1^{re} période, vous comptiez 48 navires, 309.600 lieues parcourues, 68.839 tonnes transportées.

En 1867, terme de la 2^e, 62 navires, 500.000 lieues, 160.000 tonnes.

En 1875, c'est-à-dire à la fin de la dernière période, 55 navires, 612.000 lieues et 320.000 tonnes.

Par une loi inverse, le taux des frets a décliné dans des proportions non moins frappantes. De 217 francs par tonne en 1852, le fret moyen est descendu en 1875 à 38 fr. 12 c. dans la Méditerranée. Dans l'océan Atlantique, il a fléchi jusqu'à 60 fr. ; dans l'Indo-Chine jusqu'à 122 fr. 97 c, rémunérations bien insuffisantes lorsqu'elles s'appliquent à d'aussi longs parcours.

Il fallait donc de grands navires munis de grandes cales pour racheter par la quantité des marchandises transportées la modicité du taux du fret.

Dans cet ordre d'idées, la comparaison qui va suivre montre avec quelle persévérance ce résultat a été poursuivi :

En 1861, dans votre flotte, le navire moyen était de la force de 182 chevaux et de 800 tonneaux de déplacement ;

En 1857, de 255 chevaux et de 1.441 tonneaux ;

En 1867, de 300 chevaux et de 1.850 tonneaux ;

En 1876, il est de 375 chevaux et 3.000 tonneaux.

Et si nous prenons comme exemples certaines unités-type, au lieu de moyennes, nous constaterons que, pour le service transatlantique, deux types ont été mis successivement en ligne, la *Guienne* en 1860, l'*Équateur* en 1875.

La *Guienne* était un navire de 450 chevaux et de 3.188 tonneaux de déplacement. Ses cales offraient un cube disponible de 991 mètres ; elles pouvaient recevoir en poids 355 tonnes de marchandises.

La *Guienne* a pour successeur l'*Équateur*, de 600 chevaux à haute pression et de 5.410 tonneaux de déplacement, offrant dans ses cales un cube disponible de 3 690 mètres et pouvant porter en poids 1.311 tonnes de marchandises.

Une progression analogue se relève dans la comparaison de l'*Impératrice* et du *Djemnah* mis en service en 1862 et en 1875 sur les lignes de l'Indo-Chine.

Pour mesurer l'effort imposé à vos ateliers par les travaux de constructions neuves et de transformations qu'a exigés, depuis 1868, la nécessité de reconstituer l'effectif naval dans les conditions requises par la lutte contre la concurrence étrangère, nous constaterons qu'avant la fin de l'année prochaine La Ciotat aura livré à l'exploitation 20 paquebots de la force collective de 8.290 chevaux et du déplacement total de 70.785 tonneaux construits en neuf ans, et que, dans la même période, vos ateliers ont dû pourvoir à la transformation de 17 paquebots, dont 2 ont été allongés et munis de nouvelles machines, 10 armés de nouvelles machines sans allongement, et 5 allongés en gardant leur ancien moteur. Ces constructions neuves et ces transformations auront coûté plus de soixante millions de francs.

C'est là, nous le répétons, un effort exceptionnel dont la réalisation n'a pu être obtenue qu'en y consacrant toutes vos ressources disponibles. Nous rappellerons que votre capital proprement dit n'y aurait pas suffi. Constitué à l'origine de 24 millions seulement, et porté en 1861 à 55, puis en 1868, à 60 millions de francs représentés par cent vingt mille actions, ce capital, au fur et à mesure des besoins d'extension des services et du développement ou du renouvellement de votre flotte, s'est accru du produit des obligations dont vous avez autorisé l'émission en trois séries jusqu'à concurrence de 30 millions de francs. Au capital-actions et obligations, il a fallu ajouter les sommes prélevées chaque année à titre d'amortissement sur les résultats de l'exploitation ; et ce n'est que par l'emploi opportun de ces moyens d'action additionnés, que vous avez réussi à surmonter les difficultés sans nombre qu'a traversées votre entreprise et dont une organisation qui n'eût pas reposé, comme la vôtre, sur la double base de l'initiative privée et d'un concours justement calculé de l'État, n'aurait pas pu triompher.

C'est pendant ces dernières années que cette organisation a subi les plus dangereuses épreuves et nous sommes heureux de constater, parce que c'est un gage de sécurité pour l'avenir, qu'elle en sort consolidée.

Avant la fin de l'année prochaine, votre flotte, en grande partie renouvelée, comprendra soixante paquebots de la force collective de 22.580 chevaux et réunissant 180.117 tonneaux de déplacement. L'effectif de vos grandes lignes sera entièrement constitué des navires de premier rang, de grande marche, d'ample tonnage, offrant largement au transport des correspondances, à l'installation des voyageurs, au mouvement des marchandises, les conditions requises de sécurité, de confort et de bonne appropriation.

Pour entretenir et ravitailler cette flotte, que montent des capitaines et des officiers éprouvés de toute spécialité, que dirigent les habiles collaborateurs associés depuis vingt ans à nos efforts, à Marseille, à Bordeaux et à La Ciotat, aussi bien qu'à Paris, et qu'assiste tout un personnel dévoué dans vos agences, vous avez, en complet état de fonctionnement, en France et à l'extérieur, sur tous les points desservis par votre navigation, les ateliers, les établissements, les approvisionnements nécessaires. Le bilan

de 1876 vous laissera dégagés de l'avance de 12 millions faite en 1861 par l'État à votre compagnie pour aider à la formation de son capital, et allégés des frais de « premier établissement » de vos grandes lignes entièrement amortis. Vos itinéraires récemment remaniés sont fixés pour une période de douze années pendant laquelle la subvention de l'État vous est garantie par un contrat qui a reçu la sanction de la loi.

Il semble, messieurs, sauf les événements imprévus avec lesquels il faut toujours compter, que pendant la nouvelle période qui va s'ouvrir, votre conseil d'administration doive avoir à maintenir plus qu'à créer. Il sera plus libre que par le passé de garder en réserve, à l'état de ressources disponibles, une part assez large des prélèvements annuels d'amortissement que vous continuerez à faire sur les résultats de l'exploitation ; et, vienne l'année 1885 où l'État, selon l'engagement pris par la convention du 15 juillet 1875, devra faire connaître, sur votre demande, s'il désire vous continuer la concession du service postal, vous serez dans une position favorable pour prendre le parti que vos intérêts vous paraîtront commander.

C'est en vue de préparer ce résultat que nous continuerions à diriger nos efforts, messieurs, si vous nous faisiez l'honneur de nous renouveler les pouvoirs que nous remettons aujourd'hui entre vos mains.

En résumé, messieurs, nous avons l'honneur de vous soumettre les résolutions suivantes :

Première résolution

Les comptes de l'exercice sont approuvés.

Deuxième résolution

Le dividende de l'exercice est fixé à 35 fr., par action, savoir :
15 fr. déjà payés en vertu des pouvoirs donnés au conseil d'administration par l'article 40 des statuts ;
20 fr. payables à partir du 1^{er} juin prochain ;
Le reliquat de 4.946 fr. 24 c. sera porté au crédit de l'exercice 1875 et entrera, sauf liquidation de cet exercice, dans les comptes de profits et pertes de 1876.

Troisième résolution

Sont nommés membres du conseil d'administration pour neuf ans, à partir du 1^{er} janvier 1877, conformément au dernier § de l'article 16 des statuts, MM...

« Les résolutions proposées ont été adoptées par l'assemblée générale des actionnaires qui a réélu, à l'unanimité, le conseil d'administration tel qu'il était composé. »

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Assemblée générale des actionnaires du 29 mai 1877
(*Le Journal des finances*, 16 juin 1877)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

.....

BILAN ACTIF

En tête du bilan, dont vous avez le résumé sous les yeux, est inscrit le matériel naval. Ce premier chapitre comprend, comme les années antérieures, la valeur à l'état de neuf du matériel à flot et en chantier. Mais, afin de donner prise à aucune confusion et

de mieux faire ressortir le jeu du compte d'amortissement tel que nous avons eu l'occasion de vous l'expliquer avec détails dans l'un de nos précédents rapports, nous avons fait figurer immédiatement au-dessous de ce chiffre la portion de la valeur de ce matériel amortie à la date du 31 décembre, dernier.

C'est ainsi que les valeurs d'origine de vos navires qui, à la fin de 1876, s'élevaient à la somme de 110.914.396 39

doivent être atténuées de 45.792.424 71
montant des amortissements déjà opérés et être ramenées au chiffre de 65.121.971 68

pour vous fournir une évaluation approchée de la valeur actuelle de votre flotte. — En d'autres termes, si vous deviez céder votre matériel naval, il suffirait que cette aliénation produisît la somme ci-dessus de 65.121.971 69

pour liquider sans perte cette portion importante de votre actif. Dans des conditions normales, aucun mécompte ne semblerait à redouter sur cette partie de notre liquidation.

Au 31 décembre 1875, la valeur brute de ce matériel était de 108.566.334 14
les amortissements effectués de 42.923.535 22
et la valeur nette de 65.643.778 92

La différence en moins entre la valeur nette du matériel naval au 31 décembre 1876 et cette même valeur à la clôture de l'exercice précédent, soit 521.807 24

représente l'excédent des prélèvements dont votre fonds d'amortissement a été appelé à profiter en 1876 sur les diverses variations qu'avaient subies à la date du 31 décembre dernier, les valeurs de vos navires tant à flot qu'en construction ou en armement, par rapport à ce qu'elles étaient à la fin de l'année 1875.

Le fonds d'amortissement a, en fait, été crédité de 4.411.128 41
prélevés sur les résultats de l'exploitation. Mais, d'autre part, ce fonds qui, à la fin de 1875, s'élevait, ainsi qu'il a été dit, à 42,922.555 fr. 22 a dû subir une réduction de 1.541.258 fr. 92 par suite de la radiation, tant de la valeur amortie du « *Cydnus* » qui, arrivé au terme de sa navigation utile, a été démolie, que de celle de la machine du « *Meïnam* » à laquelle nous avons jugé avantageux de substituer un appareil mécanique à haute pression.

En sorte que, malgré la dotation ci-dessus indiquée, de 4.411.128 fr. 41 c, l'accroissement du fonds d'amortissement au 31 décembre dernier, par rapport au chiffre pour lequel il figurait au bilan de 1875, ne se traduit que par une surélévation de 2.869.869 49

D'un autre côté, la mise en service des navires le *Parana* et la *Seyne*, déduction faite de celle du *Cydnus* et en tenant compte d'une légère augmentation dans la dépense appliquée à vos constructions en voie d'achèvement, ont ajouté à la valeur brute de votre matériel à flot et en chantier une somme de 2.348.062 25

Différence 521.807 24

qui représente ainsi effectivement l'écart entre les valeurs nettes de votre matériel naval à la fin de chacun des deux exercices auxquels nous nous reportons. Le *Parana*, sorti de vos chantiers de La Ciotat et destiné à compléter le nombre des grands navires nécessaires au roulement régulier du matériel naval qui est appelé à desservir vos lignes bimensuelles du Brésil et de La Plata, a effectué son premier départ le 20 septembre 1876.

Quant au navire la *Seyne*, qui avait été construit par la Société des forges et chantiers de la Méditerranée, il y a quelques années, nous nous en sommes rendus acquéreurs à la suite d'une adjudication qui a eu lieu au Havre au mois de mars 1876.

Le remplacement dans nos ateliers des appareils évaporatoires par des chaudières neuves, la mise en état de toutes les pièces de la machine, enfin l'appropriation des emménagements aux exigences de nos services méditerranéens, ont fait de ce bâtiment un instrument répondant parfaitement à nos besoins, et nous avons la confiance que

vosre exploitation tirera un parti fructueux de son utilisation. Ce n'est d'ailleurs qu'à la date du 23 septembre 1876 que la *Seyne* a fait son premier voyage.

Approvisionnements

(Dépôts de charbon. Rechange. Travaux en cours.)

Les approvisionnements de toute nature que vous possédiez à Marseille, à La Ciotat, à Bordeaux et dans les agences de vos diverses lignes, ainsi que les travaux en cours, sont inscrits au bilan de 1876 pour une valeur de 13.406.262 36

Au bilan de 1875, le même chapitre atteignait une somme de 15.173.937 42

soit, en 1876, un chiffre inférieur à celui de l'année précédente de 1.767.675 06

Les travaux en cours dans vos ateliers, au 31 décembre dernier, présentent une réduction d'un million, par rapport à ce qu'ils étaient à la fin de 1875.

D'un autre côté, la diminution de la mise dehors de fonds nécessitée par vos approvisionnements de combustible que nous vous signalions lors de notre dernière réunion, s'est encore accentuée pendant l'exercice qui nous occupe avec l'abaissement persévérant du prix de la houille ; de là est résulté une moins-value dans la valeur de votre stock charbons de plus d'un million, moins-value ramenée sur l'ensemble de vos approvisionnements à 750.000 fr. par un accroissement dans les provisions de vins que nous avons jugé prudent de nous assurer.

Outillage, mobilier et appareils. — Immeubles et établissements

Les valeurs comprises sous ces dénominations figurent au bilan, pour 15.412.584 42

Au bilan de 1875, elles étaient portées pour 15.790.162 16

Diminution 377.577 74

Cette réduction porte dans des proportions à peu près égales sur les trois groupes qui composent ce chapitre de votre actif. La liquidation du solde de l'outillage de l'ancien atelier de Suez y entre pour environ 120.000

Les dépréciations que nous faisons subir chaque année par voie de réestimation au mobilier et aux appareils dont sont dotés vos agences, ont amené une moins-value, dans cette partie, de vos inventaires, de près de 135.000

Enfin, vos immeubles ont dû être diminués en chiffres ronds d'une somme de 130.000

prix de l'aliénation par nous consentie d'une petite partie des terrains que vous possédez à Shanghai.

Valeurs de caisse et de portefeuille

En regard des atténuations que nous venons de vous signaler, vous constaterez un accroissement notable dans le chiffre de nos valeurs de caisse et de portefeuille.

Au bilan, que vous avez sous les yeux, ce chapitre figure pour une somme de 9.749.903 80

Au bilan de l'année dernière, ces valeurs dont il s'agit n'étaient inscrites que pour 8.049.411 79

Excédent 1.700.491 83

Sur cette somme, un peu moins de la moitié seulement provient de la négociation d'un certain nombre de vos obligations 5 % qui étaient encore à la souche.

Balance des comptes débiteurs et créanciers

Cette balance se solde par un chiffre de 1.564.859 97

Ainsi que vous le savez, elle se compose d'une série d'éléments complexes parmi lesquels se trouvent les comptes d'ordre ; l'analyse du jeu de ces comptes serait

dépourvue d'intérêt ; nous nous bornons à constater que les comptes débiteurs présentent une augmentation de 872.417 31

et les comptes créanciers une atténuation de 205.776 70

La plus-value des comptes débiteurs tient, pour la plus grande partie, à l'accroissement des effets à recevoir qui y entre pour 650.000 fr.

Quant à la réduction de 200.000 fr. des comptes créanciers, nous noterons parallèlement une diminution d'environ 50.000 fr. dans le montant des effets à payer par nous.

PASSIF

Les années précédentes, le premier article du passif de la situation résumée mise à votre disposition, mentionnait la créance du Trésor et comprenait les annuités restant à payer sur le prêt de 12.610.000 fr. que l'État nous avait consenti au moment de la création des lignes de l'Indo-Chine. Le dernier terme de cette dette a été acquitté le 21 juillet 1876, conformément aux stipulations de la convention de 1861, et, par suite, le compte créancier du Trésor, intégralement soldé, a cessé de figurer dans nos bilans.

Amortissements divers, outillage, immeubles et établissements, etc.

En dehors du fonds d'amortissement spécial à votre flotte et destiné à compenser l'usure et la dépréciation du matériel naval, vous vous êtes toujours imposé la règle d'opérer annuellement divers prélèvements applicables aux immeubles et aux valeurs sujettes à dépérissement qui entrent dans votre actif.

À ce titre, figure sur le résumé du bilan qui vous a été distribué, une somme de 6.990.298 98

Celle inscrite au même titre sur le bilan de l'an dernier n'était que de 6.348.559 80

La différence de 641.739 18

représente le montant de la contribution fournie par les produits de l'exercice 1876 à ces utiles réserves.

Assurances

Vos réserves d'assurances sont encore au 31 décembre 1876 de 5.404.147 29

À la fin de l'exercice 1875, elles s'élevaient à 5.421.109 39

et présentaient ainsi un léger excédent de 16.962 10

sur le chiffre du dernier bilan.

Aucun sinistre n'est venu grever notre exploitation de 1876 de charges qui méritent de vous être signalées. Nous nous sommes, en conséquence, bornés à imputer aux dépenses de l'exercice le montant des primes payées pour la portion de risques que nous faisons couvrir par les Compagnies d'assurances en même temps que la part devant être supportée par notre compagnie dans un règlement d'avaries communes.

Réserve statutaire

Au 31 décembre dernier, le chiffre de la réserve statutaire est de 3.210.081 18

Au 31 décembre précédent, cette réserve figurait pour 2.988.968 22

Conformément à votre décision du 27 mai 1876, elle a reçu imputation du prélèvement de 5 % sur les bénéfices de l'exercice 1875, soit 221.312 96

Total égal 3.210.081 18

L'approbation donnée par vous aux comptes que nous avons l'honneur de vous soumettre lui apportera une nouvelle dotation de 221.127 73

imputable sur le solde à répartir des résultats de l'exercice 1876 et élèvera ainsi sa valeur à la somme de 3.432.208 91

Cette réserve et le fonds d'assurances de 5.404.147 29

dont le montant réuni s'élève à 8.836.356 20

mettent ainsi dans vos mains une ressource précieuse, d'une certaine importance, pour parer à toute éventualité.

Obligations

La valeur des obligations de notre compagnie en circulation est portée au bilan de 1876, pour 27.469.000 00

Au 31 décembre 1875, le résumé du bilan faisait ressortir votre capital-obligations dans les mêmes conditions à 26.725.500 00

L'accroissement du capital de votre dette qui ressort de l'écart entre ces deux sommes est dû, ainsi que nous vous l'avons dit en vous entretenant de nos valeurs de caisse et de portefeuille, à la réalisation d'un certain nombre de titres laissés provisoirement à la souche, réalisation compensée jusqu'à concurrence de 500.000 francs environ, par le retrait de la circulation et le remboursement des obligations sorties au tirage et annulées en 1876.

II

EXPLOITATION

Itinéraires

Dans notre rapport de l'année dernière, nous vous avons fait connaître les engagements contractés en votre nom avec l'État le 15 juillet 1875, pour fixer à nouveau, à compter du 22 juillet 1876 jusqu'à l'issue de la concession du service postal ramenée, pour les trois réseaux de vos services, à l'échéance commune du 22 juillet 1888, les itinéraires de vos parcours obligatoires.

Ces engagements ont été exécutés à la date indiquée et ont produit ainsi leur effet pendant le 2^e semestre de 1876. Dans la Méditerranée, vous avez à fournir annuellement une navigation de 146.553 l. m. 1/3

Dans les mers de l'Indo-Chine, entre Marseille, Shanghai et Yokohama 221.077 2/3

Enfin dans l'océan Atlantique, entre Bordeaux, le Brésil et La Plata 99.552 00

Ensemble 467.183 l. m. 00

Antérieurement au 22 juillet 1876, vos parcours obligatoires étaient limités à 423.973 l. m. 2/3. L'augmentation de 43.209 l. m. 1/3 porte tout entière sur les lignes transatlantiques dont le service, déjà doublé en fait depuis quelques années, a été consacré par la convention de 1875 dans ses proportions actuelles comportant un départ obligatoire de Bordeaux tous les quinze jours. Dans le réseau méditerranéen, la Compagnie a été exonérée des lignes de la mer Noire qu'elle ne continuera à desservir qu'autant qu'elle y trouvera un intérêt de trafic. Les lignes de l'Indo-Chine conservent leurs anciens parcours.

Pendant l'année 1876, régie jusqu'au 22 juillet par les conventions antérieures, vous étiez engagés envers l'État à parcourir sous le pavillon postal 415.577 lieues. Les parcours réellement exécutés s'élèvent à 606.378 lieues marines. L'excédent représente, jusqu'à concurrence de 135.000 lieues, la navigation accomplie librement, mais en voyages périodiques venant, compléter les lignes obligatoires, entre Marseille, l'Égypte, Algérie, Barcelone et Londres, entre Bordeaux, le Brésil et La Plata, entre Constantinople, Salonique, Odessa, les ports du Danube et Trébizonde, enfin entre Singapore et Batavia.

Le complément de 29.139 lieues s'applique à 28 voyages hors tour, dont 18 ont dû être faits pour remplacer, à Constantinople et à Singapore, Hong-Kong et Yokohama, les navires en station, et les 10 autres, pour répondre à l'appel du commerce à Alexandrie, dans les ports de Syrie, à Barcelone et à Londres. Le remplacement des navires dans les stations lointaines de l'Indo-Chine, échéant en 1876 dans des proportions plus fortes que les années précédentes, a constitué une assez lourde charge d'exploitation.

Nous mentionnerons enfin, pour ne rien omettre des mouvements d'une activité qui se traduit en dépenses, les 4.567 lieues dont le parcours hors service a été nécessité par les voyages d'essai et le va-et-vient des paquebots envoyés de La Ciotat à Marseille et à Bordeaux ou rappelés aux ateliers pour y être entretenus ou réparés. En 1875, cette navigation accessoire n'avait pas dépassé 1.292 lieues. L'excédent à la charge de 1876 tient au nombre relativement élevé de grandes réparations auxquelles l'exercice a eu à pourvoir. Nous ne comparerons, au surplus, selon nos traditions, quand nous aurons à examiner les produits ou les dépenses par lieue, que les parcours exécutés en service. En 1875, ces parcours s'étaient élevés à 611.767 lieues. Ils sont de 606.378 lieues en 1876.

55 de vos paquebots ont concouru à l'ensemble de la navigation en service. Un seul affrètement a été nécessaire pendant l'année. La part de parcours dévolue au navire transitoirement affrété, sur la ligne de Batavia, n'a pas dépassé 1.101 lieues. L'utilisation donnée par votre matériel donne, comme en 1875, le parcours moyen de 11.000 lieues par paquebot, chiffre élevé comme moyenne générale.

Les vitesses réalisées maintiennent et dépassent même les bons résultats constatés en 1875. Les paquebots de la ligne directe du Brésil ont atteint la moyenne annuelle de 11 n. 84 par heure de marche. Les paquebots de la ligne principale de Chine 11 n. 25. Ceux des lignes postales de la Méditerranée 11 nœuds.

L'an dernier, nous relevons la moyenne générale de 10 n. 50 pour l'ensemble des services de la Compagnie. Elle est cette année de 10 n. 68.

Ajoutons que la navigation s'est accomplie partout avec une entière régularité qu'aucun accident n'a déparée.

TRAFIC

Statistique des transports en 1876

1° Transport des personnes : 101.913 voyageurs sur l'ensemble des lignes;

2° Mouvement des marchandises : 4.147.015 colis représentant un poids collectif de 340.044 tonnes ;

3° Espèces et valeurs : 277.830.630 fr.

En 1875, vos paquebots avaient porté 108.000 passagers, 321.400 tonnes de marchandises, 258 millions de valeurs.

La perte de 6 1/4 % sur le nombre de voyageurs transportés porte exclusivement sur la Méditerranée et s'applique aux lignes de Barcelone et de la mer Noire. Le rétablissement, en Espagne, de la circulation par les chemins de fer devait avoir pour conséquence de nous reprendre une notable proportion des voyageurs qui recouraient forcément pendant la guerre à la voie maritime.

Nous devons nous tenir satisfaits d'avoir pu conserver 64 % de ce mouvement qui, ajouté au transport des marchandises, laisse encore à votre petite ligne d'Espagne un intérêt fructueux d'exploitation. Les autres lignes de la Méditerranée ont accru leur mouvement de voyageurs de près de 4 %.

Sur les lignes de l'océan Atlantique, un commencement de reprise de l'émigration des passagers engagés pour la colonisation du Brésil et de La Plata déterminé une amélioration de près de 2 1/2 %.

Dans les mers de l'Indo-Chine, la circulation des voyageurs accuse, comme nombre, un progrès de 4 1/2 %.

Le transport des marchandises, stationnaire sur les lignes transatlantiques, où il avait pris, en 1875, un développement marqué, reçoit en 1876 un accroissement de 6 1/2 % dans la Méditerranée, de 8 1/4 % sur les lignes de l'Indo-Chine. Sur l'ensemble, la progression, relativement à 1875, a été, comme quantité, de près de 7 %.

Malheureusement, le prix du fret, ainsi que nous le verrons en examinant le rendement commercial, a subi une répression qui annule le bénéfices des accroissements de nombre et de quantité.

Sur le trafic des espèces, il y a eu progrès, comme valeurs transportées, de 7 1/2 %. Il a profité au service de l'Indo-Chine et aux lignes transatlantiques.

Produit commercial

Envisagé absolument en regard des résultats du précédent exercice, le produit commercial de l'ensemble des services présente, en 1876, une moins-value de 1.84 % ; mais la différence devient à peu près nulle si l'on tient compte des parcours respectivement accomplis dans les deux exercices comparés.

Ainsi, les lignes de la Méditerranée sembleraient ne donner qu'un accroissement insignifiant (3/4 %) ; mais dans le compte des recettes de 1875 figuraient les produits de l'ancienne ligne entre Marseille et Constantinople par Salonique que nous avons dû renoncer à desservir depuis dix-huit mois. Déduction faite de cet élément qui vicierait la comparaison entre les deux exercices, on constate, dans la Méditerranée, une augmentation de 5 1/4 %. Cette plus-value provient tout entière des développements du trafic en marchandises dont les produits se sont accrus de près de 11 %, l'augmentation s'accusant principalement sur les lignes de Syrie, de Thessalie, du Danube et de Trébizonde.

Par contre, le produit du mouvement des passagers, dont nous avons déjà signalé la décroissance numérique sur les lignes de la mer Noire et sur celle de Barcelone, offre une moins-value de 9 1/4 %. Les lignes de Constantinople et d'Égypte ont eu leur part de cette dépression qui n'a pas atteint les lignes de Syrie ni celle d'Alger. Sur cette dernière ligne, le produit du mouvement des voyageurs qui s'était accru de 30 % en 1875, relativement à 1874, a progressé encore de 20 % en 1876. Les lignes circulaires de Syrie ont gagné 11 1/4 %.

Le revenu commercial des lignes de l'Indochine a perdu dans son ensemble 4 1/4 %.

La réduction des recettes sur la circulation des passagers, à été relativement à 1875, d'un peu plus de 6 %, s'appliquant principalement à la grande ligne et à l'embranchement du Japon.

La réduction sur le rendement du trafic en marchandises est de 3 1/2 %. Elle intéresse la grande ligne, et l'embranchement de Calcutta. Les embranchements du Japon, de Batavia et de Maurice ont, au contraire, sensiblement progressé.

Le fait qui frappe le plus, quand on étudie le trafic de ce grand réseau de l'Indo-Chine, c'est qu'en 1876, la baisse des produits a coïncidé avec l'augmentation des transports ; car nous avons constaté que le nombre des passagers s'y était accru de 4 1/2 % et la quantité des marchandises de 8 1/4 % relativement au précédent exercice. La crise commerciale qui pèse encore sur ces régions s'est unie à la multiplicité des concurrences pour déterminer un nouvel abaissement du taux du fret dont votre exploitation, comme toutes les entreprises de navigation, a subi les conséquences.

Le produit des lignes transatlantiques est de 1/2 % au dessous des résultats de 1875. Là encore, il y a eu baisse du fret ; car le trafic en marchandises perd 1 %, quand nous savons qu'il y a eu 2 1/4 % d'accroissement des quantités transportées.

En dernière analyse, la comparaison des recettes commerciales des deux exercices, envisagée au point de vue du produit par lieue parcourue, ne fait ressortir au préjudice de 1876, sur le revenu commercial, qu'une moins-value de peu d'importance. Calculée absolument, la différence, ainsi que nous l'avons dit, est de 1,84 %.

Dépenses

Sur l'ensemble des dépenses, nous avons réalisé, relativement à 1875, une réduction absolue de 2 1/2 %. Si l'on envisage les dépenses au point de vue des parcours respectifs, il y a encore, sur le coût de la lieue parcourue, une différence en moins de 1,97 %.

La dépense en charbon, déjà fort réduite en 1875, relativement aux exercices précédents, a été encore amoindrie de 9 %. L'épargne sur la consommation rendue

possible à la fois par l'emploi plus étendu de machines économiques et par les efforts persévérants de vos mécaniciens et de vos capitaines a concouru avec la décroissance du prix de revient du combustible et l'abaissement du cours des frets des navires charbonniers à produire cet important résultat.

Sur la dépense des équipages, nous relevons une économie de près de 2 %, sur les frais d'agences en France et à l'extérieur de 1 1/2 %.

Cet ensemble de réductions se serait traduit en un meilleur rendement de l'exercice, si nous n'avions eu à compter, en 1876, avec deux nécessités coûteuses : le remplacement de plusieurs navires stationnaires dans les ports lointains de l'Indo-Chine et un surcroît de grandes réparations. Le roulement des changements de chaudières qui doivent être remplacées sur chaque navire après un nombre calculé d'heures de chauffe, a imposé à l'exercice dix grandes réparations qui ont grossi la part des frais d'entretien relativement aux deux dernières années.

Dans les dépenses de 1876, figure, comme pour les exercices précédents, le péage du canal de Suez. Il s'est élevé à 1.790.955 fr. 52. Indépendamment de la taxe normale de 10 francs, appliquée au tonnage accru, de 10 % environ qu'a établi une entente internationale, conformément à l'avis de la commission de Constantinople, et, en outre des droits de pilotage et du péage spécial aux passagers, vos paquebots ont acquitté jusqu'ici la surtaxe de 3 francs par tonne transitoirement accordée à la Compagnie du canal par suite du même avis. Le montant de cette surtaxe compte dans le péage de 1876 pour 387.578 fr. 41.

Cette charge a été acceptée par les navigateurs comme une obligation légale ; mais il a été entendu qu'ils en seraient successivement exonérés à mesure que s'accroîtrait le tonnage profitant du transit. En dernier lieu, un arrangement, revêtu de la sanction de toutes les puissances représentées à la commission de Constantinople, ratifié par la Porte-Ottomane et publié par la Compagnie du Canal, a stipulé que la surtaxe serait réduite à 2 fr. 50 à compter du 1^{er} avril 1877 et appliquée dans ces conditions jusqu'au 1^{er} avril 1879 ; qu'alors elle serait réduite à 2 fr. pendant, les années 1879 et 1880 et décroîtrait successivement jusqu'à suppression totale en 1884. Nous prenons note de cette transaction qui fixe à nouveau vos obligations. Elle aurait pour effet d'alléger vos dépenses pour chacune des deux premières années d'une somme de 64.595 fr. 33 dans le cas, bien entendu, où le tonnage de vos navires présentés au passage serait le même que celui qui a été taxé en 1876.

Comparaison des recettes et des dépenses

Les dépenses de 1876, comparées à celles de l'exercice précédent, présentent une différence totale en moins de 1.340.856 93

La moins-value totale des recettes, y compris la réduction pour cette année de 476.883 fr. 06 c, sur la subvention de l'État, résultat de l'application de la convention du 15 juillet 1875, est de 1.334.570 35

c'est-à-dire que, sauf la différence de 3.713 42

la diminution des dépenses de l'exploitation et la décroissance subie par les produits se balancent relativement, aux résultats de 1875 qui nous avaient permis de vous proposer la distribution d'un dividende de 35 francs par action.

C'est la même proposition que nous avons l'honneur de vous soumettre pour l'exercice 1876 et peut-être ne la jugerez-vous pas trop défavorable dans les circonstances où elle vous est présentée.

Les événements qui sont venus récemment troubler le bassin oriental de la Méditerranée rendent bien difficile toute appréciation sur les résultats de l'exercice en cours.

Le Danube et le nord de la mer Noire sont, dès à présent, fermés à notre navigation, et nous ne saurions éviter que le contrecoup des circonstances de guerre que nous

traversons ne réagisse sur les recettes des lignes qui desservent cette portion de notre réseau méditerranéen.

Nous vous ferons, toutefois, remarquer que, si la ligne de Constantinople et ses embranchements embrassent un parcours d'environ 80.000 lieues, les lignes annexes qui sont, seules, directement, atteintes, n'entrent dans ce total que pour 30.000 lieues, alors que l'ensemble de vos services n'atteint pas annuellement, ainsi qu'il vous a été expliqué dans le cours de ce rapport, moins de 600.000 lieues marines.

Il convient sans doute, aussi de tenir compte des déplacements dans les opérations commerciales que la guerre amène habituellement avec elle ; la plus grande partie des besoins de la consommation ne disparaît, pas, en effet, avec les complications que la guerre engendre, et il est naturel que le commerce aille demander aux régions laissées en dehors des événements les produits que ne peuvent lui fournir les contrées occupées par les armées.

On peut donc espérer, grâce à la diffusion et à la variété de vos services, trouver dans les autres contrées où s'exerce nôtre activité, certaines compensations aux difficultés que nous rencontrons dans les parages qui avoisinent Constantinople.

Liquidation de l'exercice

L'exercice 1876 se présente, comme rendement final, dans les conditions suivantes :

Recettes de toute nature. 50.037.702 28

Dépenses de toute nature, y compris les prélèvements pour amortissements et assurances 44.284.961.25

Excédent des recettes 5,752.741 03

À déduire :

Pour servir l'intérêt des obligations 1.330.186 25

Solde en bénéfices 4.422.554 78

Nous vous proposons de prélever, aux termes de l'article 35 des statuts, 5 % du montant de ce bénéfice pour venir en accroissement du fonds de réserve statutaire soit 221.127 73

Et de fixer à 35 fr. par action, dont 15 déjà payés, à-compte en décembre dernier, le dividende de l'exercice 1876 4.200.000 00

Le reliquat 1.427 05

devant entrer, sauf liquidation, dans les comptes de profits et pertes de 1877. -

Total égal 4.422.554 78

En résumé, Messieurs, nous avons l'honneur de vous soumettre les résolutions suivantes :

Première résolution

Les comptes de l'exercice 1876 sont approuvés.

Deuxième résolution

Le dividende de l'exercice 1877 est fixé à 35 fr. par action, savoir :

15 fr. déjà payés en vertu des pouvoirs donnés au conseil d'administration par l'article 40 des statuts ; 20 fr. payables à partir du 1^{er} juin prochain.

Le reliquat de 1.427 fr. 05 sera porté au crédit de l'exercice 1876 et entrera, sauf liquidation de cet exercice, dans les comptes de profits et pertes de 1877.

[Naufrage du *Gange* à Londres]
(*Le Temps*, 14 janvier 1878)

Londres, 12 janvier, 8 h. 10.

Le steamer *Gange*, appartenant aux Messageries maritimes, a coulé bas aujourd'hui dans la Tamise, près de Gravesend, à la suite d'une collision avec un autre vapeur.

[Grève des chauffeurs marseillais]
(*Le Temps*, 9 avril 1878)

Le *Petit Marseillais* donne les détails suivants sur la grève des chauffeurs.

Les chauffeurs maintiennent les conditions qu'ils ont stipulées sur leur programme ; quelques-uns pourtant, ne considérant que leur intérêt personnel menacé et atteint même déjà par cette grève, ont demandé leur embarquement et sont partis sur les paquebots qui ont levé l'ancre hier.

Ceux qui ont demandé leur débarquement sont au nombre de 80 environ.

Leur remplacement a été fait par les soins du contrôleur des armements de la compagnie.

D'ailleurs, plusieurs sont restés à bord, malgré la grève ; les autres ont été recrutés parmi les chauffeurs qui sont en ce moment sans travail à Marseille.

Samedi matin, le personnel des machines du *Menzaleh* est allé au bureau de la marine signifier son débarquement, M. le commissaire de l'inscription maritime a harangué ces ouvriers et les a engagés à ne pas persister dans leur idée de grève, leur représentant que cette attitude, en les privant de travail, était le plus grave préjudice qu'ils pouvaient porter à leurs intérêts, qu'eux. et leurs familles en souffriraient les premiers. Ces ouvriers ont compris la vérité de ces honnêtes paroles, mais ils ont obéi au mot d'ordre de leur programme et, bien que navrés de cette grève, ils ont persisté à demander leur débarquement.

On s'occupe activement dans les bureaux de l'armement des Messageries maritimes du remplacement des chauffeurs et soutiers grévistes.

[Grève des chauffeurs marseillais]
(*Le Journal des débats*, 15 avril 1878)

La grève des chauffeurs. continue à Marseille dans les mêmes conditions. Les chauffeurs ne veulent rien retrancher à leur programme, et les Messageries maritimes, qui ont renoncé à la réduction du personnel qu'on leur reprochait, ne consentent pas à augmenter la solde.

Trois nouveaux paquebots, dit Le *Petit Marseillais*, ont été abandonnés par le personnel de leurs machines ; ce sont l'*Ava*, le *Donai* et la *Seyne*. La grève est connue hors de Marseille, et les chauffeurs sans travail de Toulon, d'Agde, de Cette, les congédiés de la marine arrivent et sollicitent du travail.

La Compagnie des Messageries maritimes a ainsi réarmé complètement sept paquebots et a passé avec les personnels nouveaux des machines des engagements de plusieurs mois.

Ces paquebots sont le *Moeris*, qui avait 20 chauffeurs ou soutiers grévistes; le *Menzaleh*, qui en avait 12 ; l'*Erymanthe*, 22 ; le *Péluse*, 20 ; le *Cambodge*, 24 la *Seyne*, 17; et le *Donai*, 24 Ces chiffres forment un total de 139 grévistes qui ont été remplacés par de nouveaux chauffeurs.

En définitive, bien que la grève persiste, les services et les départs des paquebots sont assurés.

[Grève des chauffeurs]
(*Le Temps*, 23 avril 1878)

L'*Égalité*, de Marseille, constate que la grève des chauffeurs est loin d'être terminée. Les personnels de l'*Indus*, du *La-Bourdonnais*, du *Scamandre*, des Messageries maritimes et de l'*Asie*, de la Compagnie Fraissinet, sont débarqués.

Le comité des ouvriers chauffeurs avertit les chauffeurs grévistes qu'ils seront, pendant la durée de la grève, assurés de secours suffisants pour eux et pour leurs familles.

L'*Égalité*, dit en outre que les Compagnies enrôlent de nouveaux chauffeurs, mais que ceux-ci, encore inexpérimentés, ont déjà causé plusieurs accidents.

(*Le Temps*, 29 juillet 1878)

L'administration des Messageries maritimes nous communique la dépêche suivante :
La Compagnie des Messageries maritimes vient d'établir un service de navigation à vapeur entre l'Égypte, l'île de Chypre et la côte de Syrie. [...]

LÉGION D'HONNEUR
(*Le Journal des débats*, 25 octobre 1878)

Chevalier

Odinet, armateur, directeur, au Havre, des Messageries maritimes qui ont obtenu une médaille d'or. A opéré de nombreux sauvetages.

Compagnie des Messageries maritimes.
Assemblée du 29 mai 1879
(*Le Capitaliste*, 4 juin 1879)

Le rapport sur l'exploitation de 1878 établit que les recettes de toutes natures se sont élevées, en 1878, à 47.581.296 92

Le solde de l'exercice 1877, à 76.964 25

Soit ensemble 47.658.201 17

Les dépenses se sont élevées à :

Frais d'exploit. 33.860.843 46

Frais généraux 1.408.873 32

Amortissements et assurances 6.763.703 38

Intérêt des obligations 1.160.820 00

43.194.240 16

Soit un bénéfice net de 3.464.021 01

réparti de la manière suivante :

1.800.000 à-compte de 15 fr. payé en déc.

2.400.000 divid. complémentaire de 20 fr.

233.201 05 à la réserve statutaire.

40.819 95 à reporter à l'exercice suivant.
Le solde complémentaire de 20 fr. sera mis en paiement à partir du 1^{er} juin.

Messageries maritimes.
(*Le Capitaliste*, 2 juin 1880)

Les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes, dans leur assemblée générale tenue samedi, ont approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre dernier, et fixé le dividende de cet exercice à la somme de 35 fr. par action.

Sur cette somme, il a déjà été payé un acompte de 15 fr. ; le solde sera mis en paiement à partir du 1^{er} juin prochain.

Un reliquat de 80.369 fr. 81 est reporté à nouveau.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
A.G. du 28 mai
(*Le Journal des chemins de fer*, 4 juin 1881)

.....
Matériel naval : sortie de la *Saintonge* dont la coque a été vendue pour être démolie.
.....

EXPLOITATION
Itinéraires

En 1879, les parcours généraux à la charge de l'Exploitation avaient été de 586.314 lieues marines. Ils se sont élevés en 1880 à 593.374 lieues, dont 461.183 appliquées à l'exécution du service postal obligatoire, 108.389 à des voyages facultatifs, mais périodiques, pour compléter dans l'intérêt du trafic, les itinéraires réguliers, et 18.153 aux traversées supplémentaires nécessitées par le remplacement de navires en station à Constantinople, à Hong-Kong et à Port-Louis de Maurice. Les parcours généraux en service régulier ont été presque identiquement les mêmes pendant les deux exercices. L'excédent de 7.312 lieues à la charge de 1880 s'explique par le surcroît des parcours supplémentaires dans les mers de l'Indo-Chine. Nous ne mentionnons que pour mémoire 1.162 lieues parcourues hors service, soit en voyages d'essai, soit pour le va-et-vient, entre Marseille et La Ciotat, des navires envoyés en réparation.

51 de vos paquebots ont concouru jusqu'à concurrence de 592.238 lieues, à l'accomplissement des parcours généraux de l'exercice, fournissant ainsi un travail moyen, par navire, de 11.612 lieues, contre 11.500 en 1879. C'est l'utilisation la plus élevée qu'ait atteinte jusqu'ici votre exploitation. Le complément insignifiant de 1.468 lieues a été exécuté par quatre steamers successivement affrétés à Batavia en remplacement du paquebot de la ligne, transitoirement retenu au port pour y être réparé.

Les vitesses moyennes réalisées en cours de navigation, en 1880, constituent un nouveau pas en avant, eu égard aux résultats des exercices précédents : 11 nœuds 96 à l'heure sur les lignes transatlantiques, 11 nœuds 74 sur la ligne principale de Chine, 11 nœuds 01 de moyenne générale sur l'ensemble des trois réseaux, y compris les lignes purement commerciales. En 1879, la moyenne générale atteignait déjà 10 nœuds 82. Si la présence, dans votre effectif en service, de navires munis d'appareils perfectionnés influe nécessairement sur ces accélérations de vitesse qui ont coïncidé cette année,

comme la précédente, avec une moindre consommation proportionnelle de combustible, nous aimons à en reporter une juste part sur vos capitaines et mécaniciens.

Le service s'est fait partout en 1880, dans des conditions de régularité parfaite qu'un seul incident a troublé : l'arrêt de cinq jours infligé par la Douane espagnole de Vigo à votre paquebot le « Congo » pour une erreur d'écritures que votre capitaine avait spontanément dénoncée aux autorités locales. Vous savez qu'à la suite de l'active intervention du gouvernement français, le paquebot a été relâché et l'amende de près d'un million de francs exigée par la Douane réduite à 900 francs.

[MULTIPLICATION DES QUARANTAINES]

Nous regrettons aussi d'avoir à mentionner l'obligation qui nous a été encore imposée cette année, par l'établissement des quarantaines contre la fièvre jaune dans La Plata de cesser pendant sept mois, de novembre 1879 à juin 1880, de faire toucher à Rio-Janeiro, à l'aller, les paquebots expédiés de Bordeaux le 5. Ces quarantaines tendent malheureusement à se reproduire tous les ans, non sans grave dommage pour les intérêts généraux du commerce et pour le trafic des entreprises régulières de navigation. Le seul correctif possible à ces entraves a été consacré par le ministère des Postes et télégraphes, sur la demande de la Chambre de commerce de Bordeaux, appuyée par le département du commerce. Il consiste à suspendre une fois sur deux départs, pendant la durée des quarantaines, la relâche du paquebot à Rio-Janeiro, de manière à ce qu'il puisse être admis en libre pratique à Montevideo et à c'est ce qui se faisait déjà pour les paquebots anglais. Les relations de l'Europe avec les grands ports du Brésil, d'une part, et ceux de La Plata, de l'autre, restent ainsi desservis alternativement et le double intérêt du commerce se trouve sauvegardé autant qu'il peut l'être sous le régime des rigueurs sanitaires dont il faut souhaiter la réduction aux justes limites qu'impose réellement la défense de la santé publique.

Nous avons rappelé au début de ce chapitre que les parcours obligatoires du service postal avaient été maintenues en 1880, comme en 1879, à 467.183 lieues marines : c'est le chiffre fixé par la Convention du 15 juillet 1875. Deux nouvelles conventions que nous avons signées cette année, en votre nom, auront pour effet, dans un avenir prochain, d'ajouter à ces parcours obligatoires, d'abord 17.682 lieues marines à compter du 1^{er} janvier 1882, entre la Cochinchine, Singapour et la Tonkin, et dix-huit mois après environ, si la seconde de ces conventions reçoit du Sénat, au point de vue des stipulations financières, la ratification déjà donnée par la Chambre des Députés, un complément annuel de 103.038 lieues marines, entre Marseille, La Réunion et Maurice, l'Australie, et la Nouvelle-Calédonie. Mais une des conséquences de l'exécution de cette seconde convention dont nous ne pourrions utilement vous exposer les conditions que lorsqu'elles auront reçu la consécration législative sera la suppression du parcours annuel de 21.576 lieues marines que vous impose actuellement le service de la ligne d'embranchement d'Aden à Port-Louis-de-Maurice.

La Convention que nous aurons à exécuter dès le 1^{er} janvier a été signée entre nous et le gouvernement colonial de la Cochinchine les 21 décembre 1880 et 9 février 1881. Elle concède à votre compagnie pour neuf ans et moyennant une subvention de 18 francs par lieue, un double service comportant :

- 1° 26 voyages par an, entre Saïgon et Singapour ;
- 2° 12 voyages par an, entre Saïgon et Haïphong du Tonquin et pour l'ensemble, ainsi que nous l'avons dit, un parcours annuel de 17.682 lieues.

Ce service exigera l'emploi de trois navires à vapeur de faible échantillon dont deux se trouveront facilement dans votre flotte et dont le troisième, en cours de construction, a dû être étudié au point de vue spécial de la navigation aux approches du Tonquin.

TRAFIC

Statistique des transports en 1880

1° Circulation des personnes : 116.967 voyageurs de toutes classes dont 4.928 embarqués sur réquisition du gouvernement, parmi lesquels 1.917 transportés gratuitement et 3.017 avec un rabais de 30 % sur les prix du tarif ;

2° Mouvement des marchandises : 5.142.606 colis équivalant à un poids collectif de 402.436 tonnes de 1.000 kilogrammes ;

3° Espèces et valeurs : 201.993.188 fr. (dont 3.472.000 transportés gratuitement pour le compte de l'État).

En 1879, les paquebots avaient transportés 114.197 passagers, 376.121 tonnes de marchandises et 258 millions et demi de valeurs. Nous avons donc à constater, à côté d'une réduction de 21 % sur le transport des espèces, qui ne joue dans nos opérations qu'un rôle secondaire, un accroissement de 2 1/2 % du nombre des voyageurs et de 4 % de la quantité des marchandises transportées.

Produit commercial

Pour la première fois depuis plusieurs années, au lieu de signaler un rendement proportionnellement inférieur, nous avons la satisfaction de noter un accroissement du produit commercial légèrement supérieur à l'augmentation numérique des transports.

Sur l'ensemble des trois grands réseaux, la produit total s'est élevé de 4 1/2 % relativement à 1879. Le produit du transport des voyageurs de 5 1/2 % celui des marchandises de 4 %.

L'augmentation la plus sensible, qui dénote un réveil du trafic, s'est produite sur les lignes du Brésil et de La Plata. Ce résultat est d'autant plus appréciable que vos échanges transatlantiques ont eu à s'opérer pendant sept mois sous l'influence de restrictions du service sanitaire.

Le réseau de l'Indo-Chine a gagné dans l'ensemble relativement à 1879. C'est surtout sur la fret de la grande ligne que s'est accusée la plus-value et qu'elle a eu une importance réelle. Elle a été plus marquée, encore sur les lignes secondaires de Batavia et de Maurice, considérées isolément et par rapport à l'exercice précédent mais eu égard aux parcours respectifs, elle reste bien inférieure comme résultat à ceux donnés par la ligne principale de Chine. La seule ligne du réseau qui ait souffert est celle du Japon. La ligne de Calcutta a gagné sur le produit des passagers et celui des marchandises ; celle de Londres aussi.

Par contre, la réseau de la Méditerranée se présente cette année avec une moins-value que devait faire craindre, d'ailleurs, l'état languissant de toutes choses dans les provinces de l'Empire ottoman.

La ligne de Constantinople est pourtant en gain relativement à 1879, sur le produit des passages ; celles d'Égypte sur le fret en marchandises. Les lignes circulaires de Syrie ont perdu sur la fret, celle de Thessalie sur le produit des passages. Les principales pertes ont atteint les lignes de Trébizonde et, par répercussion de la stagnation du Commerce en Asie Mineure, votre petite ligne commerciale de Barcelone. Votre ligne libre d'Alger a perdu aussi sur le fret en marchandises ; mais elle se maintient pour le produit des transports de voyageurs.

Dépenses

Les dépenses proprement dites de l'exercice, malgré l'excédent de parcours de 7.132 lieues qu'il a eu à supporter, se présentent à peu près dans les mêmes conditions que celles de 1879.

Si la bas prix des charbons et l'économie obtenue en cours de navigation sur la consommation du combustible ont eu pour conséquence certaines réductions de dépenses, la quote-part plus large de changements de chaudière et de grandes réparations qui incombait à l'exercice, l'augmentation des frais d'agence et des frais divers d'exploitation qu'a nécessairement déterminée le développement des opérations

de transport et de trafic, enfin les prélèvements que vous avez dû faire pour mettre le chiffre de votre fonds d'assurance en harmonie avec l'importance du capital exposé, ont à peu près absorbé l'épargne réalisée d'autre part.

Liquidation de l'exercice

Si vous voulez bien approuver nos propositions, la liquidation de l'exercice 1880 se présentera dans les conditions suivantes :

Dépenses de toute nature	47.057.774 49
Dépenses de toute nature (assurances et amortissements compris)	41.400.869 02
Excédent de recettes	5.657.405 41
À prélever pour intérêt payé aux obligations	1.131.339 10
Solde en bénéfice	4.526.066 37

Nous vous proposons, conformément à l'article 35 des statuts, de prélever 5 % de ce bénéfice 226.303 30

Et de fixer à 35 francs par action, dont 15 francs déjà payés a compte en décembre dernier, le dividende de l'exercice 1880 4.200.000 00

L'excédent 99.763 07

devant entrer, sauf liquidation, dans les comptes de profits et pertes de 1881.

Total égal 4.526.066 37

Ici, messieurs, s'arrêterait l'exposé que nous avons à vous soumettre, s'il n'était de notre devoir de vous entretenir des pertes douloureuses qu'a subies votre conseil d'administration depuis la dernière assemblée générale et de soumettre à votre ratification les choix que nous avons faits, aux termes de l'article 20 des statuts, pour le remplacement de nos regrettés collègues.

M. Amédée Revenaz est décédé le 19 octobre 1880, M. Oscar Galline le 18 février dernier.

M. Revenaz avait été l'un des principaux fondateurs de votre entreprise. Par son savoir, son expérience et la grande considération qui s'attachait à son nom dans le milieu des entreprises de transport à terre ³ et à la mer, M. Revenaz justifiait éminemment la confiance dont vous avez honoré pendant toute la durée de votre exploitation.

M. Galline était déjà président de la chambre de commerce de Lyon, quand vous avez confirmé en 1864 sa nomination comme administrateur de votre compagnie. Il n'avait pas cessé depuis lors de nous prêter, tant à Paris que dans le centre d'affaires où il occupait une si grande place, le concours le plus utile et le plus dévoué.

Les deux nouveaux administrateurs dont nous vous prions de ratifier la nomination ne sont pas des étrangers pour votre compagnie.

M. Alfred André, l'un des régents de la Banque de France, dont vous connaissez tous la grande situation dans les affaires ⁴, avait été, au début de sa carrière, attaché comme inspecteur à vos services qu'il connaît pour les avoir pratiqués avec autant de dévouement que d'aptitude.

M. Albert Rostand a été l'un des premiers organisateurs et jusqu'en 1857 le directeur de votre exploitation à Marseille.

Il était resté depuis lors au nombre de nos conseils et n'a jamais cessé de prendre un intérêt actif à nos travaux.

Nous avons cru devoir en même temps remplir une des vacances du cadre des administrateurs adjoints en appelant à siéger parmi nous à ce titre M. Charles

³ Amédée Revenaz (1803-1880) : polytechnicien, il était également administrateur du PLM, du PO et de la Route de Beyrouth à Damas.

⁴ Alfred André : à l'origine de la Banque Neufville. Administrateur du PLM.

Tranchant ⁵ que vous avez connu pendant de longues années secrétaire général de la compagnie et qui ne l'avait quittée en 1872 que pour remplir les fonctions de conseiller d'État auxquelles l'avaient appelé un vote de l'Assemblée nationale et qu'il a récemment résignées. Nous avons également l'honneur de soumettre ce choix à votre ratification. [...]

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
A.G. du 26 mai 1882
(*Le Journal des chemins de fer*, 3 juin 1882, p. 358 s)

.....
Dans le réseau de l'Indo-Chine, 104 voyages répartis entre les lignes d'embranchement déterminent une activité moyenne de 1.019 lieues.
.....

Service colonial de la Cochinchine

La colonie française de la Cochinchine, que desservent périodiquement tous les 14 jours vos paquebots de la ligne principale de Chine, a voulu multiplier ses relations périodiques avec l'Europe et la Chine et ouvrir une communication postale maritime avec le fleuve Rouge du Tonkin, en même temps qu'elle régularisait en la développant, l'activité de sa navigation fluviale intérieure.

La communication avec l'Europe pouvait être doublée en établissant une ligne de correspondance tous les 14 jours entre Saïgon et le passage à Singapore des paquebots de la ligne postale anglaise de Chine. Le gouvernement colonial désirait voir votre compagnie concourir à l'adjudication de ce service, comme à celle de la ligne à ouvrir entre Saïgon et Haïphong du Tonkin. Dans l'intérêt même du trafic de votre service de l'Indochine, nous n'avions pas à hésiter à répondre à cet appel et c'est ainsi que le 21 décembre 1880, à la suite de l'adjudication à laquelle nous avons pris part avec d'autres armateurs, votre compagnie a été chargée pour neuf ans à compter du 1^{er} janvier 1882 de l'exécution annuelle : 1° de vingt-six voyages de Saïgon à Singapore par Poulo-Condore et retour, comportant un parcours annuel de 11.042 lieues, et 2° de douze voyages de Saïgon à Haïphong et retour par Quin-Hon, Tourane et Cho-May (Hué), comportant annuellement 6.640 lieues marines.

Le service, d'après le cahier des charges, devait être accompli par trois bateaux à vapeur de quatre à cinq cents tonneaux de jauge réalisant en marche une vitesse minima de 9 nœuds à l'heure.

Le service a été inauguré à la date fixée par le contrat de concession. Deux paquebots détachés de voire effectif secondaire de l'Indo-Chine, le « Meïnam » et l' « Ilissus » et la navire à vapeur le « Saïgon », spécialement construit pour aborder les approches de la rivière du Tonkin, ont été officiellement reçus pour le service postal de la Colonie. — Le premier départ de Saïgon sur la ligne de Singapore a été fait le 10 janvier, et suivi le 14 du premier départ à destination d'Haïphong. Depuis lors, le service s'accomplit régulièrement.

Les résultats commerciaux se ressentent encore des difficultés inséparables d'un début, surtout dans la direction du Tonkin où les relations sont à créer ; mais la voie est maintenant frayée à des échanges qui semblent devoir se développer et autorisent à espérer un rendement suffisant. La subvention allouée par la Colonie pour les deux lignes et fixée uniformément à 18 francs par lieue est payable de mois en mois par le

⁵ Charles Tranchant (1826-1923) : conseiller général de Chauvigny (Vienne)(1867-1871), inspecteur général de l'Université, auditeur au Conseil d'État, conseiller municipal de Paris, conseiller général de la Seine.

Trésor colonial et ajoutera annuellement 318.276 francs au produit commercial dont vous devez surtout attendre la rémunération de ce service auxiliaire de votre navigation postale.

.....
Messieurs, nous ne pouvons terminer ce rapport sans constater une perte douloureuse qui vient de frapper votre entreprise et les membres de votre conseil d'administration.

M. Gérard West, qui avait pris part à la formation de notre compagnie et n'a pas cessé, depuis 1851, de siéger dans nos rangs, est mort le 20 avril dernier. Ce deuil est trop récent pour que nous ayons pu même songer au remplacement de notre regretté collègue ; mais nous tenions à devoir de lui donner devant vous un dernier souvenir. Vous savez tous quelle était la sûreté de caractère de M. West, l'aménité de sa relation, sa grande expérience des affaires. Ces qualités nous l'avaient rendu cher et nous sommes certains que vous vous associerez à nos regrets.

Liquidation de l'exercice

Si vous voulez bien approuver nos propositions, la liquidation de l'exercice 1881 se présentera dans les conditions suivantes :

Recettes de toute nature	48.146.044 94
Dépenses de toute nature (assurances et amortissements compris)	12.315.864 66
Excédent de recettes	5.850.150 18
À prélever pour le service obligations	1.378.193 75
Solde en bénéfice	4.451.956 43

Nous vous proposons, conformément à l'article 35 des statuts, de prélever 5 % de ce bénéfice au profit du compte « Réserve statutaire » et de fixer à 35 fr. par action (dont 15 déjà payés à compte en décembre dernier) le dividende de l'exercice 1881, soit 4.200.000 00

L'excédent 29.358 61
devant entrer, sauf liquidation, dans les comptes de Profits et pertes de l'exercice 1882.

Total égal 4.451.956 48

LÉGION D'HONNEUR

Ministère des postes et des télégraphes

(Journal officiel de la République française, 5 décembre 1882)

M. Lecat (Paul)[Niort, 1839-Marseille, 1920], sous-directeur des Messageries maritimes, à Marseille ; services exceptionnels, notamment à l'occasion de l'organisation du service de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie.

[« De 1858 à 1860, j'ai été attaché à la mission d'organisation du service postal entre la France, le Brésil et La Plata. De 1861 à 1863, à la mission d'organisation des lignes postales de l'Indochine. Enfin, j'ai été chargé, en dernier lieu, 1881-1882, de préparer l'organisation du service maritime avec l'Australie et la Nouvelle-Calédonie. »]

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

A.G. du 28 mai 1883

(Le Journal des chemins de fer, 2 juin 1883, p. 357 s)

.....

EXPLOITATION

Itinéraires

Les itinéraires du service postal n'ont subi depuis votre dernière réunion que deux modifications d'ordre secondaire. À compter du 6 juin 1882, nous avons été autorisés par M. le ministre des postes à substituer définitivement Colombo à Pointe-de-Galle comme point de correspondance des paquebots de Chine et de l'Inde. Colombo est la capitale de la colonie de Ceylan. C'est une place de commerce dont le port, amélioré récemment par d'importants travaux, offre aux paquebots plus d'espace, et une sécurité plus complète, en toute saison que le port de Galle. À la même époque, la relâche pratiquée depuis quelques mois à titre d'essai à Karikal sur la côte de Coromandel a été supprimée.

Les parcours obligatoires restent fixés pour les lignes de la Méditerranée, des mers de l'Indo-Chine et de l'océan atlantique à 445.612 lieues.

Nous avons inauguré le 10 et le 14 janvier 1882, les deux lignes du service colonial de la Cochinchine qui vous ont été concédées par le marché du 21 décembre 1880 et qui comportent ensemble, ainsi que nous avons eu l'honneur de vous l'expliquer l'an dernier, un parcours annuel de 17.682 lieues. 23 voyages au lieu de 26 exécutés sur la ligne de Saïgon à Singapore et 11 au lieu de 13 sur celle du Tonkin figurent ainsi au compte des parcours de l'exercice 1882 pour 15.996 lieues seulement.

Le 23 novembre, a eu lieu l'inauguration plus importante du service d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie. Nous y reviendrons dans la suite de ce rapport, après avoir résumé les résultats de l'exercice 1882 qui venait de s'achever au moment du premier départ. L'exercice 1883 aura pour la première fois à compter des parcours nécessités par ce nouveau service que la convention du 23 juin 1881 a fixé à 103.038 lieues.

L'ensemble des itinéraires du service postal embrassera, par suite, annuellement 566.332 lieues marines.

En 1882, pour desservir toutes vos lignes, tant obligatoires que facultatives, vos paquebots ont parcouru 601.500 lieues, soit 6.005 lieues de plus qu'en 1881.

Dans ce parcours total, les voyages réguliers comptent pour 582.999 lieues, et les voyages supplémentaires au nombre de 18, pour 18.501 lieues.

La suppression de la ligne commerciale de Barcelone, dont vos intérêts de trafic ne motivaient plus suffisamment l'entretien, et la suspension, en morte saison, de quelques voyages sur la ligne facultative de Trébizonde, ont réduit de 9.815 lieues, en cours d'exercice, les parcours afférents aux lignes de la Méditerranée. L'ouverture des lignes coloniales de Cochinchine ajoutait en même temps 15.996 lieues aux parcours du réseau de l'Indo-Chine.

Des 18 voyages supplémentaires, 12 intéressent la Méditerranée. Après le bombardement d'Alexandrie, les paquebots « Ava », « Péluse » et « Delta », sur la demande du Gouvernement, ont été expédiés en Égypte pour aider à l'évacuation de la ville incendiée. Trois voyages à la côte de Syrie ont complété la part prise par votre compagnie à cette œuvre de salut pour de nombreuses familles européennes. Les six autres voyages, dont cinq de Marseille à Constantinople et un en Thessalie, ont eu pour objet les besoins de votre clientèle commerciale et le remplacement de paquebots en station.

Des nécessités de même nature expliquent les six voyages extraordinaires exécutés dans les mers de l'Indo-Chine. Il a fallu conduire à Saïgon les trois navires à vapeur réclamés pour la création des lignes coloniales. De même, nous avons dû satisfaire par l'envoi d'un paquebot supplémentaire à la Réunion et à Maurice, aux besoins transitoires, nés pour les deux colonies, de la substitution du nouveau service d'Australie, dont Saint-Denis et Port-Louis devenaient des escales, à la ligne d'embranchement d'Aden à Maurice désormais supprimée. Un navire affrété, le « Baron-Sloet », a pourvu, sur la ligne de Batavia, au remplacement, pour un voyage, de l'« Emirne » en réparation. — Sauf déduction de 367 lieues afférentes au voyage du

paquebot affrété, le parcours général de 601.500 lieues a été exécuté par 54 de nos paquebots, qui ont ainsi donné une utilisation moyenne annuelle de 11.132 lieues par navire.

Les vitesses moyennes réalisées, en marche, sur l'ensemble des lignes de la Méditerranée, y compris les lignes commerciales, ont été de 10 nœuds 70. Elles ont atteint 11 nœuds 84 sur la ligne du Brésil et de La Plata, 12 nœuds 09 sur la ligne principale de Chine.

TRAFIC.

Statistique des transports

1° Circulation des personnes

120.412 voyageurs de toutes classes, dont 9,109 embarqués sur réquisition du Gouvernement, parmi lesquels 2.181 transportés gratuitement et 7.018 avec un rabais de 30 % sur les prix du tarif.

2° Mouvement des marchandises

4.927.113 colis réalisant un poids collectif de 396.520 tonnes de 1.000 kilog.

3° Espèces et valeurs

186.874.000 tonnes dont 5.910.000 francs transportés gratuitement pour le compte de l'État.

En 1881, vos paquebots avaient transporté 115.214 passagers, 420.800 tonnes de marchandises et 183 millions de valeurs.

En résumé, 1882 comparé à l'année précédente offre en regard d'une augmentation de 4 1/2 % du nombre de voyageurs et de 1 1/2 % des espèces et valeurs avec une diminution de 5 3/4 % de la quantité des marchandises transportées.

DÉPENSES

Les dépenses, dans leur ensemble, ne présentent, de leur côté, qu'une augmentation minime. Le surcroît de parcours et la mise en service sur la ligne de Chine, du « Natal » et du « Melbourne » préalablement à leur envoi en Australie, n'ont élevé que de 5.933 tonnes, comparativement à 1881, la consommation du combustible ; le prix de revient de la tonne de charbon déjà modéré les années précédentes, ayant pu être encore atténué de 0 fr. 76, l'exercice 1882 a enregistré une légère épargne sur ce chapitre.

En balance de frais plus élevés sous la rubrique : salaires et nourriture des équipages, le compte en 1882 présente une réduction des dépenses d'entretien des paquebots ; les frais d'avaries et pertes, nécessairement proportionnés aux chances d'opérations plus actives ; les frais d'agence qui n'échappent pas aux mêmes influences, la dotation convenable des comptes amortissement et d'assurance, dont nous vous avons fait connaître le fonctionnement et les ressources, en vous entretenant du Bilan, économies et excédents compensés, ne mettent en définitive, à la charge de l'exercice qu'une augmentation de dépenses de 9.126 50, en présence de la plus-value de 78.278 fr. des recettes du compte général d'exploitation.

[Crise, grèves...]

Dans ces conditions, l'exercice 1882 se présente en liquidation comme une année moyenne. L'exercice 1883 a commencé sous des auspices moins favorables. La crise industrielle et commerciale qui a longtemps pesé sur les transactions, les grèves que les entreprises de navigation ont récemment traversées à Marseille et dont votre compagnie n'est pas sortie sans sacrifices, malgré la conduite ferme et conciliante à la

fois qu'ont observée nos principaux collaborateurs, et à leur tête, M. Talon, qui dirige avec tant d'expérience et de dévouement votre exploitation depuis vingt-six ans, ces causes générales et ces difficultés locales, s'ajoutent aux suites encore sensibles des événements d'Égypte, ont nécessairement affecté, dans une certaine mesure, nos recettes des premiers mois de l'année 1883. Il serait toutefois prématuré d'en tirer, quant à présent, des conséquences au point de vue du rendement définitif de l'exercice.

.....

Inauguration du service d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie.

Aux termes de la convention du 15 janvier 1881, le service complet comportant treize voyages par année, c'est-à-dire un départ de Marseille et un retour de Nouméa toutes les quatre semaines, devait être en activité au plus tard deux ans après la promulgation de la loi qui a ratifié cette convention, c'est-à-dire le 28 juin 1883 pour dernier délai.

M. le ministre des postes et télégraphes qui a pris l'initiative de la création de la ligne postale d'Australie et qui attachait un vif intérêt à la voir promptement ouverte, nous avait fait souscrire un autre engagement. Comme la raison qui rendait les délais indispensables était la difficulté de produire simultanément en moins de deux ans les cinq grands paquebots dont il fallait disposer pour assurer, au début, l'exécution du service complet, nous avons accepté l'obligation d'inaugurer provisoirement, dès le 23 décembre 1882, un service transitoire ayant pour objectif trois voyages espacés entre eux par des intervalles de 56 jours et devant ainsi conduire jusqu'à la date fixée pour l'exécution du service complet.

Le contrat de concession obligeait votre compagnie à faire construire en France quatre des paquebots à créer. Fidèles à nos traditions de trente ans, nous avons tenu à tirer de vos propres ateliers tout le matériel naval de la nouvelle entreprise. Sous l'active direction de vos ingénieurs, toutes les ressources de La Ciotat ont été appliquées à ces travaux qui ont pu être rapidement terminés.

Construits dans les conditions voulues pour garantir la sécurité et la régularité des voyages de 8.000 lieues à grande vitesse, les cinq paquebots à mettre en ligne sont tous à la mer. Le service, organisé, dès le premier jour, sur des bases de périodicité définitive, a pu être inauguré huit mois avant la date obligatoire du contrat. Le premier départ a été exécuté par la « Natal », le 23 novembre, en présence du Ministre qui a voulu engager lui-même le pavillon postal, dans la voie qu'il lui avait frayée.

L'intérêt pris par le Ministre et par toutes les notabilités du port de Marseille aux débuts du nouveau service a été pour votre personnel un précieux encouragement. L'accueil sympathique qui attendait le « Natal » et les paquebots qui l'ont suivi dans toutes les escales de leur long itinéraire, et particulièrement à Sydney, a répondu à notre attente. La faveur du public australien s'est attestée au retour par l'embarquement de voyageurs assez nombreux et les résultats de trois premiers voyages, sans arriver au niveau qu'ils devraient atteindre pour rendre l'exploitation fructueuse, sont cependant de nature à laisser espérer que vous n'aurez pas à regretter l'adjonction de ce nouveau réseau à l'ensemble de vos services.

Messageries maritimes
(*Le Journal des finances*, 9 juin 1883)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires a eu lieu le 26 mai.
Elle a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1882 qui se soldent par un bénéfice net de 4.521.108 fr. Le dividende de cet exercice a été fixé à 35 fr. par action.

Un acompte de 15 fr. ayant été payé en décembre 1882, le solde du dividende, soit 20 fr. par titre, est mis en paiement depuis le 1^{er} juin courant.

L'assemblée a, de plus, attribué 226.055 fr. à la réserve statutaire et décidé le report à nouveau d'une somme de 95 fr. 052.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
A.G. du 2 mai 1884
(*Le Journal des chemins de fer*, 7 juin 1884, p. 374 s)

.....
Le 6 mars dernier, la Compagnie a perdu un de ses plus anciens, de ses plus dévoués et plus utiles serviteurs, notre regretté collègue, M. J[ules] Denion du Pin. Atteint d'un mal incurable dont la dénouement n'était que trop prévu, il luttait avec une telle énergie contre ses souffrances, il trouvait dans sa puissante volonté un tel surcroît de forces que nous aurions pu croire le conserver longtemps parmi nous. Deux heures avant sa mort, il était encore à son bureau des Messageries, dont les intérêts, si éprouvés pendant cette année, ont été jusqu'au bout l'objet de sa plus vive sollicitude.

Entré dans votre service d'inspection, le 4 novembre 1852, M. Denion du Pin, s'était fait remarquer, dès le début, par la fermeté, la sûreté de son caractère et de son jugement, son active intelligence des affaires, et cet esprit d'ordre et d'économie qui donnait à son concours un prix inestimable. Admis dans notre conseil comme administrateur adjoint, en 1857, et devenu administrateur titulaire en 1862, il remplissait depuis 21 ans les fonctions d'administrateur délégué. Sa fin prématurée est un deuil pour tous ses collègues. Elle laisse dans vos rangs un vide qui ne sera pas facilement comblé.

M. Denion du Pin était le gendre de notre excellent collègue, M. Gérard West, que nous avons eu le regret de perdre en 1882, et à qui nous n'avions pas encore donné de successeur. Nous avons dû, pour assurer la marche du service, faire des choix provisoires, rendus nécessaires par ces deux décès, et, conformément à l'article 20 des statuts, nous avons l'honneur de les soumettre à votre ratification.

Pour remplacer M. G. West, nous présentons à vos suffrages M. Octave Vésignié, ingénieur des constructions navales, entré au service de la compagnie en 1861 comme sous-directeur de vos Ateliers de La Ciotat, dont nous lui avons confié la direction en 1864. C'est sous l'habile et sage gestion de M. Vésignié que La Ciotat a produit depuis vingt ans la plupart des grands paquebots qui font l'honneur de votre flotte.

En remplacement de M. Denion du Pin, nous vous prions de ratifier la nomination de M. Amédée Lefèvre-Pontalis ⁶, ancien avocat et ancien député, formé à l'étude des questions de transport dont il a acquis, depuis huit ans, la pratique comme administrateur des Messageries nationales.

Enfin, Messieurs, nous vous proposons de remplir une des deux vacances qui existent dans le cadre des administrateurs adjoints en confirmant le choix que nous avons fait d'un économiste de talent, M. Octave Noël, qui occupe dans le service central de la

⁶ Amédée Lefèvre-Pontalis (1833-1901) : gendre, comme Jules Denion du Pin, de Gérard West. Député de Châteaudun (1871-1876), censeur du Crédit foncier colonial (1877-1887), censeur (1878) et commissaire aux comptes (1891) du CIC, administrateur de la Société générale (1886), administrateur du PLM, président des Mines de la Loire, actionnaire de la Compagnie lyonnaise indochinoise (1898)... Trois fils : Pierre (marié à la fille d'Ernest Dejardin-Verkinder, vice-président de la Société générale), diplomate ; Gérard, commissaires aux comptes de diverses sociétés, dont la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan; et Carl, instructeur à Saint-Cyr, décédé en 1900.

Banque de France, l'emploi de chef du bureau des études économiques et dont nous utiliserons les aptitudes ⁷.

Ces nominations, si vous voulez bien les ratifier, rendront à votre conseil une partie des forces qu'il a récemment perdues.

Avec le concours d'agents supérieurs aussi éprouvés et aussi dévoués que ceux qui ont charge de vos intérêts à Marseille, à La Ciotat et à Bordeaux, comme à Paris, du personnel de tout ordre qui les seconde en France et à l'étranger, et particulièrement par des officiers de choix qui commandent vos navires et composent vos états-majors, nous redoublerons d'efforts pour affranchir votre entreprise des difficultés exceptionnelles qu'elle a traversées en 1883.

Liquidation de l'exercice

Si vous voulez bien approuver nos propositions, la liquidation de l'exercice se présentera dans les conditions suivantes :

Recettes de toute nature 50.350.556 08

Dépenses de toute nature (assurances et amortissements compris) 45.861.919 12

Excédent de recettes 4.488.666 96

À prélever pour le service obligations 670.925 00

Solde en bénéfice 3.817.711 96

Nous vous proposons, conformément à l'article 35 des statuts, de prélever 5 % de ce bénéfice au profit du compte « Réserve statutaire » et de fixer à 35 fr. par action (dont 15 déjà payés à compte en décembre dernier) le dividende de l'exercice 1883, soit 3.600.000 00

L'excédent 26.826 36

devant entrer, sauf liquidation, dans les comptes de Profits et pertes de l'exercice 1884.

Total égal 3.817.711 96

Compagnie des Messageries nationales (*Le Temps*, 9 juin 1884)

Voici les chiffres qu'accuse à ses principaux chapitres le bilan présenté à l'assemblée du 31 mai

À l'actif, le matériel naval est représenté par une somme de 114,777,514 fr. Au 31 décembre, la flotte de la compagnie se composait de cinquante-quatre navires à flot et de six en construction. Les approvisionnements réunis à Marseille, Bordeaux, etc., présentent une valeur de 12.666.073 fr. Le chapitre de l'outillage, mobilier, immeubles et établissements figure pour 15.674.253 francs. Les valeurs de caisse et de portefeuille sont inscrites pour 13.501.602 fr. Au passif, les immeubles et établissements comptent pour 12.089.705 fr. ; le fonds d'assurances pour 8 millions ; la réserve statutaire pour 4.704.425 fr. ; les obligations pour 12.887.500 fr.

⁷ Octave Noël : auteur d'ouvrages d'économie politique, enseignant cette matière à HEC, administrateur de la Banque auxiliaire (1880), de la Banque de Tunisie, des Messageries maritimes (nomination ratifiée en 1891), des Salines de Madagascar, des Mines d'or de la Guyane hollandaise — semblant représenter dans ces deux cas la Banque parisienne de crédit (Guffroy) —, commanditaire de la maison de coulisse Schmieder et Cie, président de la Banque franco-italienne, administrateur de la Société marseillaise de crédit, des Salines de Diego-Suarez, des Bains de mer et du cercle des étrangers de Monaco, vice-président de la Fédération des industriels et des commerçants français, membre du Syndicat agricole des colons français en Tunisie, décédé subitement en son château de Montrion, Loir-et-Cher (*Le Gaulois*, 13 août 1918).

La Compagnie a eu à subvenir aux frais d'une augmentation de parcours de 14 % par rapport à 1882. Ce surcroît d'activité a nécessairement influé sur les dépenses d'exploitation ; ces dernières se sont accrues d'environ 7 %. Les recettes, en revanche, n'ont augmenté que de 2 %. En fin de compte, les recettes de toute nature se sont élevées à 50.350.556 fr. et les dépenses à 45 861.919 fr. L'excédent des recettes revient à 4.888.636 francs, sur lesquels il y lieu de prélever 670.925 fr. pour le service des obligataires. Le bénéfice de l'année reste à 3.817.711 fr.

Le conseil d'administration a proposé de répartir le solde des bénéfices de la façon suivante : 5 0%, soit 190 885 fr., à la réserve statutaire ; 3.600.000 fr. au service des actions, soit un revenu de 30 fr. par action ; 26.826 fr. au compte des profits et pertes de l'exercice 1884. Ces conclusions ont été approuvées par l'assemblée.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
A.G. du 30 mai 1885
(*Le Journal des chemins de fer*, 6 juin 1885, p. 374 s)

.....

II. EXPLOITATION

Messieurs, depuis 1851, votre entreprise a traversé des circonstances plus critiques, elle n'en a pas rencontré de plus contraires à une exploitation fructueuse que celles qui ont pesé sur les résultats de l'exercice 1884, succédant lui-même à une première année mauvaise.

[NOUVELLES ÉPIDÉMIES]

Dans votre précédente assemblée, en exposant le dommage infligé à vos intérêts par la prolongation du différend entre la France et la Chine et par l'exagération des entraves sanitaires imposées à la navigation, à la suite de l'épidémie cholérique d'Égypte, nous exprimions l'espoir d'un prochain retour aux conditions normales. Cet espoir ne s'est pas réalisé. Le choléra a paru inopinément à Toulon le 20 juin. Il se montrait presque aussitôt à Marseille ; il gagnait successivement l'Italie, l'Espagne et l'Algérie. Jusqu'à la fin de décembre, tous les rapports ont été profondément troublés dans le bassin de la Méditerranée et de la mer Noire. Le contrecoup des terreurs excités par l'épidémie s'est fait sentir dans la direction de l'Australie, jusqu'à la Réunion et à Maurice. Il s'est propagé jusqu'au Brésil où votre paquebot, la *Gironde*, croyant avoir accès libre, était repoussé de Rio-Janeiro.

D'un autre côté, les préliminaires de Tien-Tsin ont été violés. Nous avons vu indéfiniment durer, dans l'Extrême-Orient, cet état incertain qui, n'étant ni la paix, ni la guerre, vous prive de la part de trafic que la paix vous eût garantie, sans vous apporter les compensations qu'à d'autres époques vous avez trouvées dans les transports nécessités par les opérations militaires.

Les conséquences de ces causes de trouble se sont traduites par l'obligation fréquente pour vos paquebots de dévier des opérations réglementaires par la suppression pendant six mois, de vos parcours dans la mer Noire ; en Chine, par l'interdiction, depuis la fin août, d'entrer à Shanghai ; partout par les atteintes profondes qu'ont subies vos recettes commerciales.

Itinéraires

Des 704.724 lieues marines relevées sur les feuilles de route comme représentant l'ensemble des parcours de 1884, 696.887 appartiennent à l'exploitation proprement dite. L'excédent a eu pour cause, comme pour les années précédents, les trajets

exécutés soit en essais, soit pour l'échange entre La Ciotat, Marseille et Bordeaux des paquebots envoyés en réparation.

Les 696.887 lieues de l'exploitation se répartissent :

1° Entre les voyages réguliers jusqu'à concurrence de 676.898 lieues, dont 548.234 parcourues pour l'accomplissement du service postal obligatoire et 128.641 en service libre.

Et 2° pour le complément de 20.089 lieues, entre vingt voyages supplémentaires s'appliquant, sauf un seul dans La Plata, aux envois ou aux rappels de paquebots en station dans la mer Noire, en Cochinchine et au Japon. Le voyage dans La Plata mérite de vous être signalé. C'est le premier essai fait par votre cargo-boat le Cordouan, d'une exploitation commerciale librement appliquée au transport exclusif des marchandises. Cet essai a donné des résultats encourageants.

En 1883, les parcours d'exploitation avaient compté 686.115 lieues. Il y a donc eu, en 1884, un excédent de parcours de 10.872 lieues, déterminé en partie par l'exécution complète des treize voyages annuels du service postal d'Australie qui, en 1883, en avait compté onze seulement.

Les intérêts des déviations d'itinéraire et des additions ou suppressions de parcours par l'application des mesures de quarantaine seraient difficilement relevés dans ce rapport.

Nous nous bornerons à constater que, malgré les difficultés de service causées par ces mesures, tous les départs du service postal ont été régulièrement accomplis. Les paquebots se sont présentés devant tous les ports de leur itinéraire officiel, le plus souvent sans pouvoir y faire aucune opération commerciale, souvent même sans être admis à remettre ou recevoir de dépêches. Pour compenser le temps forcément perdu dans les lazarets par les paquebots soumis à la quarantaine, il a fallu ajouter trois navires à l'effectif normal des lignes de la Méditerranée. Vos dépenses augmentaient donc en même temps que les recettes commerciales faisaient défaut. La subvention n'étant jamais qu'un appoint des ressources nécessaires pour couvrir les dépenses de la navigation, vous pouvez juger ce que cet état de choses, prolongé pendant six mois, nous a coûté.

Les vitesses moyennes des paquebots en service se sont élevées à 12 n. 73 sur la ligne d'Australie ; à 12 n. 25 sur les lignes du Brésil et de La Plata ; à 12 n. 15 sur la ligne principale de Chine. Le parcours général de 696.987 lieues a été réparti entre 56 paquebots (y compris les trois qu'il a fallu ajouter à l'effectif de la Méditerranée pour faire face aux difficultés sanitaires). En temps régulier, 53 navires auraient suffi et l'utilisation moyenne eût été de 13.240 lieues par navires. Avec l'effectif de 36, le travail moyen réalisé par navire n'est plus que de 12.530 lieues marines.

Nous venons de rappeler que les parcours obligatoires pour le service postal résultant de l'ensemble de vos contrats de concession s'élèvent à 548.234 lieues.

Vous aurez, dans un délai prochain, à ajouter 22.334 lieues à ce parcours général.

Le département de la marine et des colonies nous a demandé de relier votre grande ligne d'Australie avec les établissements français de Madagascar et du canal de Mozambique, au moyen d'un embranchement ayant Saint-Denis-de-la-Réunion et Mozambique pour points extrêmes. — Nous venons de signer, en votre nom, le contrat qui règle l'itinéraire et les conditions d'exécution de cette ligne annexe qui devra être desservie par deux paquebots d'échantillon moyen et rémunérée sur le pied de 25 fr. par lieue. Le parcours annuel est fixé à 14.456 lieues

Au même moment, nous recevions de votre agent principal à Saïgon, l'avis que votre compagnie était rendue concessionnaire pour 9 ans d'une nouvelle ligne du réseau colonial de Cochinchine qui compte déjà pour 25.524 lieues dans vos parcours et donne du résultats du quelque intérêt. — Il s'agit cette fois, de relier Saïgon à Manille, au moyen d'un paquebot de petit échantillon partant de Saïgon et y rentrant tous les 28 jours, en coïncidence avec le passage des grands courriers de la ligne de Chine. Ce

service donnera lieu à un parcours annuel de 7.878 lieues rémunéré sur le pied de 4 piastres 70, soit, au change actuel, un peu plus de 21 francs par lieue.

Par suite de ces additions, vos parcours annuels obligatoires seront portés à 573.758 lieues marines.

Trafic

Statistique des transports en 1884

1° Circulation des personnes : 83.721 voyageurs de toute classe dont 6.981 embarqués sur réquisitions du Gouvernement parmi lesquels 1.543 à titre gratuit et 5.438 avec un rabais de 30 % sur les prix de du tarif :

2° Mouvement des marchandises : 4.890.208 colis réalisant un poids collectif de 394.647 tonnes ;

3° Espèces et valeurs : 140.211.867 francs dont 6.784.901 francs transportés gratuitement pour le compte de l'État.

Dans le total des personnes et marchandises transportées en 1884, le service de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie compte 5.553 voyageurs et 36.112 tonnes. Les transports des trois autres réseaux se trouvent, par suite, ramenés aux nombres de 78.168 passagers et de 358.535 tonnes.

1882, la dernière année dont l'exploitation se présente dans de bonnes conditions moyennes de trafic, avait donné, pour ces trois réseaux, 120.412 voyageurs et 369.520 tonnes de marchandises ; 1883 (défalcation faite des transports d'Australie) 104.871 passagers et 362.643 tonnes. L'exercice 1884 a donc perdu, sous l'influence des circonstances adverses que nous avons indiquées, comparativement à 1882 (année moyenne), 52.000 passagers et 38.000 tonnes et, comparativement à 1883 (mauvaise année), 26.700 voyageurs et 4.100 tonnes.

Par contre, le service d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie a réalisé, en 1884, relativement à l'année précédente, une augmentation, comme nombre, de 1.436 passagers et de 5.058 tonnes de marchandises.

Produit commercial

Vous avez été frappés de l'énorme proportion, comme nombre, des passagers que votre exploitation a enregistré en moins, en 1884 comparativement à 1882. Il faut dire que la grande majorité des voyageurs qui ont manqué sur vos bords appartient à la région de la Méditerranée où les traversées étant plus courtes, les prix de passage sont moins élevés. — Aussi, la diminution du rendement général reste-t-elle fort au-dessous de la réduction du nombre des unités transportées, mais elle est encore très importante, de 34 % ; dans l'Indo-Chine, de 11 % ; sur les lignes du Brésil et de La Plata, de 14 % ; sur celles d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, de 5 %. — L'effet de l'épidémie cholérique en Europe et des hostilités en Chine s'est donc fait sentir dans toutes les directions.

À la sortie de France, les voyageurs évitaient Marseille pour échapper aux chances épidémiques au départ, pour se soustraire à la certitude des quarantaines à l'arrivée. Au retour, ils pouvaient aller librement dans le Nord, par les paquebots anglais ; dans le Sud, par la voie des ports d'Italie, tant que l'Italie n'a pas été envahie ; en dernier lieu, par Trieste, resté indemne du fléau, et qui a recueilli avec Londres tout le mouvement successivement détourné de Marseille et de Brindisi.

Les compagnies étrangères, et surtout la Compagnie Péninsulaire et Orientale, par le seul fait qu'elles échappaient à l'application des quarantaines, ont notoirement profité de l'aliment de trafic que vous avez perdu.

Le produit du fret en marchandises, moins profondément atteint que le rendement du transport des passagers, a néanmoins subi dans les régions soumises à l'influence de l'application des quarantaines et des hostilités en Chine, une moins-value considérable.

Sur l'ensemble du trafic, passagers et marchandises, la réduction des recettes commerciales a été, comparativement à 1883, de 8 % ; mais, déjà, 1883 avait perdu sur 1882 17 %. C'est donc 25 % que représente l'écart des produits commerciaux de votre exploitation, entre 1884 et la dernière année de rendement normal.

Émue des pertes énormes que l'application excessive des mesures sanitaires avait infligées en 1884 au port de Marseille, la Chambre de commerce a consigné, dans un memorandum au ministre du Commerce, les chiffres suivants qui vous prouveront que vous n'avez pas été les seuls à souffrir aussi largement des conséquences de l'épidémie. Pendant le 2^e semestre de 1881, Marseille a perdu, à l'entrée et à la sortie, 3.283 navires et 1.347.875 tonnes, soit 30 et 27 % des mouvements enregistrés l'année précédente pour la même période.

Dépenses

Heureusement, Messieurs, les dépenses d'exploitation en 1884, malgré une augmentation de parcours de 10.000 lieues et les difficultés de navigation résultant à la fois du régime des quarantaines en Europe et des complications politiques dans les eaux de la Chine, ont pu être maintenues, à bien peu près, dans les limites des dépenses de 1883.

Comptée, eu égard aux parcours respectifs, la dépense par lieue est, en 1884, inférieure de 1 1/4 % à celle de l'exercice précédent. Recettes de toute nature additionnées en regard de ces dépenses et prélèvement fait des sommes nécessaires pour doter, dans les proportions accoutumées, vos fonds d'amortissement et d'assurance des navires, nous avons dû, pour arriver à pouvoir vous proposer de fixer le dividende à 25 francs, opérer plus étroitement, cette année, les prélèvements accessoires qu'il est dans vos traditions de faire pour assurer l'amortissement dans les valeurs sujettes à dépréciations, et encore a-t-il fallu demander un complément aux ressources disponibles antérieurement ménagées dans des années d'exploitation favorables pour parfaire le dividende à ce chiffre de 25 francs qui ne nous a pas paru pouvoir être dépassé.

Les causes qui ont si onéreusement influé sur les deux dernières années, difficultés politiques en Chine, excès des rigueurs du régime sanitaire, sont essentiellement transitoires. Elles laissent intactes les bases sur lesquelles notre organisation est assise et qui sont, pour nous, la meilleure garantie de résultats rémunérateurs dans les années d'exploitation normale.

En examinant le bilan de 1884, vous avez pu constater avec nous que votre flotte, qui a coûté 119 millions de francs, ne compte plus dans vos écritures que pour 54 millions à amortir : cette flotte se compose de 57 navires parmi lesquels 27 paquebots d'un tonnage moyen de 2.400 tonnes de jauge et la plupart de construction relativement récente.

Vos dépôts et magasins répartis entre tous les ports principaux de vos itinéraires représentent une valeur de 127.500.000 francs.

Vous possédez en immeubles, ateliers et outillage une valeur généralement amortie de 15.600.000 francs.

Sans compter votre réserve statutaire, votre fonds de prévoyance pour l'assurance des navires est entretenu à 8 millions de francs.

Enfin, le compte « Valeurs de Caisse et de Portefeuille » laisse à votre crédit un solde net de 10.900.000 francs.

Si nous ajoutons que votre dette obligataire, qui était à l'origine de 30.000.000 de fr. est réduite à 12.164.000 francs et que votre capital-actions reste ce qu'il était à l'origine, bien que depuis 1881, nous ayons construit six paquebots de premier rang, quatre grands navires à marchandises et d'autres d'échantillon inférieur dont la valeur totale dépasse 25 millions de francs, vous trouverez dans cette situation générale des motifs de partager la confiance que nous inspire l'avenir.

Vous n'ignorez pas, Messieurs, que l'article 6 de la convention du 15 janvier 1875 qui a prorogé jusqu'au 22 juillet 1888 la concession de vos services de la Méditerranée, de l'Indo-Chine et du Brésil et de La Plata, vous a réservé le droit de demander à l'État, avant le 24 juillet 1885, s'il entend vous renouveler cette concession et à quelles conditions.

Dans les circonstances que nous venons de rappeler et que complique, d'ailleurs, une crise économique générale, nous avons pensé qu'il valait mieux attendre un moment plus opportun et nous nous sommes abstenus. Mais le Département des Postes nous ayant consulté sur les conditions dans lesquelles il conviendrait, au point de vue des divers intérêts engagés dans une telle combinaison, de remanier l'organisation actuelle de ces services, nous n'avons pas manqué de répondre à cet appel.

Les échanges de vues se poursuivent et nous en attendons les suites, toujours disposés à nous prêter, le mieux possible, aux convenances de l'État, mais en observant la réserve que la sauvegarde de vos intérêts nous commande. L'exposé qui précède témoigne des graves dangers qu'ils peuvent courir. Il témoigne aussi de la solidité d'une entreprise qui a pu les traverser sans en être ébranlée, qui depuis trente-quatre ans et souvent dans des temps difficiles, a toujours et au delà rempli ses engagements envers l'État et dont les ressources progressivement réunies et appliquées à l'exploitation des des régions les plus distantes et les plus diverses, offrent par leur cohésion et leur solidarité les sécurités que réclame l'accomplissement du service public.

[DISPARITION DE MM. TALON ET DUPUY DE LÔME]

Messieurs, depuis votre dernière réunion, notre compagnie a fait deux grandes pertes.

Vous ne verrez plus à Marseille, à la tête du nombreux personnel d'officiers et de collaborateurs de tout ordre qui concourt à votre exploitation, l'homme de bien qui les dirigeait, depuis vingt-sept ans, avec tant de ferme et bienveillante autorité, de compétence et d'absolu dévouement. M. Talon a été enlevé à notre affection le 8 décembre dernier. Il laisse parmi nous, parmi ses subordonnés et dans le commerce de Marseille d'unanimes regrets.

M. [Paul] Lecat, que nous lui avons donné comme successeur et qu'il avait, lui-même, à l'avance, désigné à notre choix, est bien connu de vous. Il a pris part comme membre de l'inspection à l'organisation de vos principales lignes de navigation. Il les a toutes visitées et étudiées. Votre exploitation ne pouvait pas être remise en meilleures mains.

Un autre deuil nous était réservé cette année, M. Dupuy de Lôme, l'éminent ingénieur de la Marine considéré comme une de ses gloires, et que nous étions si heureux de compter dans nos rangs, a succombé le 1^{er} février dernier à ses longues souffrances. Nous n'avons pas à faire son éloge. Sa renommée est universelle. Il avait présidé à l'organisation de vos ateliers à La Ciotat. Les ingénieurs de la marine qui les ont successivement dirigés avec éclat, étaient ses élèves. Nous ce pouvons, en rappelant ces souvenirs, dont votre compagnie s'honore, que rendre à M. Dupuy de Lôme le douloureux tribut de nos regrets.

Enfin, un de nos plus anciens collègues, M. Victor Musnier, que vous connaissez tous, nous a fait connaître sa résolution de se retirer de notre conseil, avant que votre assemblée eût à le renouveler. M. Victor Musnier dont le caractère élevé, le bon jugement et le dévouement à vos intérêts, laissent à ses collègues le souvenir le plus sympathique, emporte dans sa retraite le titre d'administrateur honoraire que nous lui avons conféré.

Ayant à pourvoir, sous la réserve de votre ratification, aux termes de l'article 20 des statuts, à la nomination des successeurs de MM. Dupuy de Lôme et Victor Musnier, nous avons jugé opportun, au moment où notre conseil, déjà si récemment éprouvé par la mort de M. [Jules] Denion du Pin, se trouvait privé du concours de son membre le plus illustre et de son doyen, de compléter notre cadre en désignant, en même temps à

votre choix, un troisième administrateur pour occuper le siège laissé vacant depuis quelques années.

Dans notre séance du 1^{er} janvier dernier, nous avons nommé provisoirement et sous réserve de votre ratification, pour prendre rang parmi nous, comme administrateurs en chef, MM. Quéquet, Charles Tranchant et Charles Jagerschmidt.

Vous connaissez de longue date MM. Quéquet et Tranchant.

Vous savez qu'ancien commissaire de première classe de la marine, M. Quéquet a rendu les plus signalés services à votre entreprise d'abord et pendant douze ans comme agent général à Bordeaux, puis à Paris, comme secrétaire général, et depuis un an comme directeur de votre administration générale. Nous sommes heureux au moment où des convenances lui font désirer de se retirer de la direction active, de conserver, dans le conseil, le concours de son expérience.

Votre suffrage a confirmé, il y a deux ans le choix que nous avons fait de M. Tranchant, ancien conseiller d'État, pour occuper un siège vacant d'administrateur adjoint. Ce choix était un premier témoignage rendu à ses anciens services. M. Tranchant était tout désigné d'avance pour occuper un des postes d'administrateur en chef qui viendraient à vaquer.

M. Charles Jagerschmidt, retraité récemment comme ministre plénipotentiaire de première classe et appelé déjà à faire partie du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, avait été précédemment, comme sous-directeur et comme directeur des consulats et des affaires commerciales, attaché pendant vingt ans au département des affaires étrangères. Votre compagnie ne peut que trouver avantage à utiliser ses hautes aptitudes et son expérience des affaires.

Enfin, messieurs, M. Tranchant ayant laissé parmi nous un siège d'administrateur adjoint, nous avons l'honneur de vous prier de ratifier le choix que nous avons fait pour le remplacer, de M. Alfred Musnier, ancien membre de l'inspection de vos services et depuis plusieurs années administrateur de la compagnie des Messageries nationales. M. Alfred Musnier perpétuera, dans votre conseil, le nom très honoré et les excellentes traditions de son père.

Vous ne perdrez pas de vue que les pouvoirs du conseil d'administration, actuellement en exercice, devant expirer le 31 décembre prochain, les nominations que nous venons de soumettre à votre ratification n'auront leur effet que jusqu'au 1^{er} janvier 1886.

Vous aurez, par un dernier vote, à reconstituer intégralement, en exécution du dernier § de l'article 16 des statuts, la composition du conseil qui entrera en exercice pour neuf ans, à compter du 1^{er} janvier 1886.

Les membres sortants étant rééligibles, la conseil d'administration, tel que vous l'aurez complété, si vous adoptez la deuxième résolution qui vous est soumise, a l'honneur de se présenter à vos suffrages

LIQUIDATION DE L'EXERCICE

Si vous voulez bien accepter nos propositions, la liquidation de l'exercice 1884 se présentera dans les conditions suivantes :

Recettes de toute nature	49.856.418 58	
Dépenses de toute nature (amortissements et assurances des navires compris)	46.040.465 39	
Excédent de recettes	2.815 953 19	
À prélever pour le service des obligations		635.331 25
Solde en bénéfice	3.180.621 94	

Nous vous proposons conformément à l'article 35 des statuts, de prélever 5 % de ce bénéfice au profit du compte « Réserve statutaire », soit 159.031 10

Et de fixer à 25 fr. par action (dont 12 fr. 50 déjà payés a compte en décembre dernier), le dividende de l'exercice 1884, soit 3.000.000 00

L'excédent 24.390 84

devant entrer, après liquidation, dans les comptes de profits et pertes de l'exercice 1885.

Total égal 3.180.621 94

VERS LA CÔTE ORIENTALE D'AFRIQUE

1886 : nouveau contrat avec l'État ajoutant aux anciens réseaux la grande ligne de la côte orientale d'Afrique et fixe à 464.219 lieues par année jusqu'en 1903 l'étendue totale de vos parcours obligatoires et subventionnés, non compris les lignes coloniales, dont les itinéraires ont été réglés par des contrats spéciaux.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

A.G. du 31 mai 1886

(*Le Journal des chemins de fer*, 12 juin 1886, p. 374 s)

.....
Itinéraires

Les feuilles de route constatent que vos paquebots ont parcouru, en 1885, 729.486 lieues marines, dont 727.486 appartiennent à l'exploitation proprement dite et le complément représente le va-et-vient entre la direction et les ateliers, des navires envoyés en réparation.

Dans les parcours de l'exploitation, le service postal compte normalement pour 596.177 lieues, dont 548.223 relèvent directement de services de l'État, et 47.944 du service public des colonies de la Cochinchine, de la Réunion et des Comores. La ligne de Saïgon à Manille et celle des îles Mascareignes à Mozambique, dont notre précédent rapport vous annonçait la concession récente n'ayant été inaugurée que dans le cours de l'année, il n'a été exécuté, au compte de 1885, que 33.446 lieues dépendant du service colonial. L'ensemble du service postal ne représente ainsi que 582.383 lieues dans les parcours de l'exercice. 112.513 lieues parcourues, en outre, sous votre pavillon, en service régulier, mais libre, et 32.590 lieues réparties entre 28 voyages extraordinaires, achèvent de reconstituer le parcours total dont nous venons d'indiquer les divers éléments.

Parmi les voyages extraordinaires, deux accomplis par vos paquebots l'*Amazonie* et l'*Ava*, ont concouru, entre la France et le Tonkin, au transport de contingents de troupes envoyés à Haïphong ou rapatriés pour les besoins des départements de la Guerre et de la Marine. L'envoi en station des paquebots destinés à desservir les embranchements coloniaux de Manille et de Madagascar complète, avec quelques voyages de marchandises exécutés pour satisfaire aux besoins de votre clientèle, et d'autres mouvements accessoires, les parcours extraordinaires de l'exercice pendant lequel, vous le voyez, la navigation a été très active.

60 paquebots y ont concouru, fournissant chacun, en moyenne, 12.126 lieues dans l'année. Nous avons enregistré antérieurement de meilleures utilisations. Les entraves apportées par l'application des quarantaines, en Méditerranée, dans l'océan Indien et

dans l'Atlantique, et par la continuation, jusqu'en août, des hostilités dans la mer de Chine, ont encore exercé, sur une partie notable de 1885, la funeste influence qui avait si gravement éprouvé notre exploitation en 1884. —

[CHOLÉRA]

La réapparition du choléra à Marseille, au mois d'août, a fermé à vos paquebots les ports de la Sicile et de la Grèce. Ils n'ont pu être admis en Égypte et en Turquie, ni entrer à Alger, qu'après des quarantaines de durée variable. Les rigueurs sanitaires les ont suivis, avec aggravation, jusqu'à la Réunion et à Maurice. Elles se sont fait sentir encore sur la ligne du Brésil ; tantôt le choléra, tantôt la variole ou la fièvre jaune, motivant des interdictions d'escale ou des temps d'arrêt.

La signature du traité de Tien-Tsin a heureusement mis fin aux difficultés d'une autre nature que la prolongation, entre la France et la Chine, de cet état équivoque, qui n'était ni la paix ni la guerre, a si longtemps opposées à votre navigation et à votre trafic. Pendant les onze premiers voyages de l'exercice, le marché de Shanghai, où vos paquebots, en temps normal, trouvent leur plus fructueux aliment de retour, leur est resté interdit.

Il a fallu, pendant cette période, recourir à des parcours fractionnés entre Hong-Kong et Yokohama, avec relâches à Tamsui, à Kelung et, plus tard, aux Pescadores. Certes, nous avons saisi avec empressement l'occasion de témoigner notre reconnaissance à la marine militaire en aidant de notre mieux au ravitaillement de l'escadre du canal de Formose ; mais vos intérêts ont souffert de l'interruption prolongée des communications régulières.

Malgré ces obstacles, les départs se sont accomplis sur toutes vos lignes avec l'exactitude ordinaire. Les vitesses réglementaires ont partout été dépassées. Elles ont atteint, en moyenne annuelle, 12 n. 78 sur la ligne d'Australie ; 12 n. 63 sur celles du Brésil et de La Plata ; 12 n. 33 sur la ligne principale de Chine, dont l'itinéraire est réglé sur la base de 10 n. 1/2.

.....
Si vous voulez bien accepter nos propositions, la liquidation de l'exercice 1885 se présentera dans les conditions suivantes :

Recettes de toute nature	50.746.715	13
Dépenses de toute nature (amortissements et assurances des navires compris)	46.948.322	51
Excédent de recettes	3.798.392	63
À prélever pour le service des obligations	598.450	
Solde en bénéfice	3.180.621	94

Nous vous proposons conformément à l'article 35 des statuts, de prélever 5 % de ce bénéfice au profit du compte « Réserve statutaire », soit 159.997 13

Et de fixer à 25 fr. par action (dont 12 fr. 50 déjà payés a compte en décembre dernier), le dividende de l'exercice 1884, soit 3.000.000 00

L'excédent 39.945 49
devant entrer, après liquidation, dans les comptes de profits et pertes de l'exercice 1886.

Total égal 4.189.942 62

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
A.G. du 31 mai 1887
(Le Journal des chemins de fer, 11 juin 1887, p. 389 s)

.....

II. EXPLOITATION.

[TOUJOURS LE CHOLÉRA]

Les résultats de l'exploitation de 1886 ont été meilleurs que ceux des deux exercices précédents. Une recrudescence d'épidémie cholérique en Italie et en Autriche, tout en paralysant nos opérations dans les parages du Levant et de la mer Noire, a surtout exercé son influence dans l'Adriatique et détourné sur Marseille une partie des mouvements qui, l'année précédente, avaient profité à Trieste et à Brindisi.

Les entraves opposées au commerce maritime par l'excès des précautions sanitaires se produisent trop souvent dans les circonstances les plus inattendues. Si les rigueurs ont été plus préjudiciables à nos voisins qu'à nous-mêmes en 1886, nous en subissons cette année le contrecoup dans les eaux de La Plata. Là encore, l'épidémie, importée dit-on, par un paquebot indien, ne s'est que faiblement étendue. Les dernières quarantaines viennent d'être levées, mais les communications postales et vos recettes en ont sensiblement souffert pendant les premiers mois de 1897.

Des rigueurs de même nature, et plus dommageables encore, se sont exercées à plusieurs reprises dans l'océan Indien pour des cas isolés de petite vérole et de rougeole. En septembre dernier, votre paquebot l'*Océanien* a été retenu onze jours durant en rade foraine devant La Réunion et Maurice, sans être admis à débarquer ni malades, ni passagers ni marchandises, qu'il a fallu emporter en Australie pour les ramener à grands frais à leur destination.

Encore doit-on se féliciter que les conséquences de ces accidents inopinés n'aient pas été plus graves.

Quoi qu'il en soit et nonobstant les inquiétudes qui ralentissent le développement des transactions, presque toutes les régions que visitent vos paquebots, l'année 1886 a vu s'étendre l'activité de votre pavillon, surtout dans les parcours de la navigation libre. Les recettes commerciales se sont un peu améliorées. Les dépenses se sont plutôt réduites si l'on tient compte de l'augmentation des parcours et de l'accroissement des vitesses.

Itinéraires

Les parcours de toute nature à la charge du compte d'exploitation se sont élevés à 741.108 lieues marines pendant le dernier exercice contre 727.486 en 1885, soit 13.622 lieues de plus en 1886.

58 de nos paquebots ont accompli l'ensemble de ce travail qui embrasse le service obligatoire des lignes postales subventionnées par l'État pour 582.690 lieues, le service des lignes coloniales subventionnées par la Cochinchine pour 32.448 lieues, plus enfin 7.630 lieues de voyages supplémentaires pour le remplacement des navires en station, et, comme complément, 137.300 lieues représentant les routes faites sur des lignes régulières et libres, en prolongement des lignes postales obligatoires, et desservies à moindre vitesse par des navires armés particulièrement en vue du transport des marchandises.

Ne recevant aucune subvention et n'ayant pu droit, lorsqu'ils naviguent dans la Méditerranée et dans la mer Noire, à la prime de navigation réservée par la loi de 1881 aux navires de long cours, ces bateaux à marchandises doivent se soutenir par le seul produit du fret. Ces opérations libres de transport méritent de fixer votre attention. L'expérience que nous en avons faite en 1886, en envoyant dans La Plata jusqu'à Rosario, vos cargo-boats l'*Ortégai* et le *Matapan*, est encourageante. Nous estimons qu'il y aura intérêt à continuer ces voyages en les rendant aussi réguliers que possible, mais sans aucun engagement qui gêne la liberté de vos mouvements. Seule la liberté peut se prêter aux convenances variables du commerce et nous ne aurions trop en affirmer le prix. Les cinq voyages (à Rosario) de 1886 comptent pour 21.392 lieues dans les 137.300 qui représentent les parcours libres de l'exercice ; 1885 en avait compté

112.486. Il y a donc eu progrès de 24.787 lieues et ce progrès ne peut que se développer.

Le service a fonctionné sur toutes les lignes, obligatoires et libres, coloniales et commerciales, avec une régularité que n'ont troublée que des accidents sans gravité, sauf un seul dans les mers de Chine. En décembre dernier, votre paquebot le *Saghaliën*, rentrant de Shanghai et se disposant à continuer son voyage de retour en France, a été abordé en plein jour dans le port de Hong-Kong où il était amarré sur vos bouées, par le paquebot *City of Pékin* de la Compagnie postale américaine. Sans la solidité de ses cloisons étanches et l'esprit de décision de vos officiers, le *Saghaliën* aurait sombré dans le port. Conduit aussitôt au Victoria Dock, il y a reçu les grandes réparations qu'exigeaient les blessures infligées par cette collision inexcusable. Il est rentré à Marseille à la fin de février. Grâce aux mesures prises par votre agent local, avec le concours des capitaines desservant la ligne, le service postal a été immédiatement assuré et vos intérêts d'exploitation ont seuls souffert. Vos droits, d'ailleurs, ont été sauvegardés à Hong-Kong. La Cour anglaise d'amirauté a été régulièrement saisie des réclamations formulées en votre nom. Nous ne doutons pas qu'il ne nous soit rendu justice.

Le parcours moyen annuel, qui n'avait été en 1885 que de 12.126 lieues par navire, s'est élevé en 1886 à 12.778 lieues. Si l'on considère que la moyenne s'établit sur le travail de tous les navires de la flotte, y compris les lignes coloniales où la navigation moyenne annuelle, par le fait du peu d'étendue des traversées, ne peut pas dépasser 6.608 lieues par navire, on reconnaîtra que la moyenne générale d'utilisation est en progrès marqué. Cette question d'utilisation a une réelle importance pour l'économie de la gestion. Elle dépend surtout du tracé des lignes à desservir, de la fréquence et de la durée des voyages. Les combinaisons d'itinéraires qui ont prévalu dans la combinaison du 30 juin, dont nous aurons à vous entretenir, ont tenu un juste compte de cette question et vous trouverez dans les solutions qu'elle a consacrées la compensation au moins partielle des obligations onéreuses que nous avons dû souscrire. Sur vos grandes lignes postales, l'utilisation moyenne annuelle s'élève dès à présent à 17.105 lieues.

Les vitesses moyennes ont continué à s'accroître en 1886.

Trafic

Statistique des transports en 1886

1° Circulation des personnes : 106.917 voyageurs de toutes classes dont 15.192 embarqués sur réquisition du Gouvernement parmi lesquels 4.291 à titre gratuit et 10.901 avec un rabais de 30 % sur les prix du tarif.

2° Mouvement des marchandises : 5.955.400 colis réalisant un poids collectif de 445.234 tonnes, dont 8.704 transportés avec un rabais de 30 % pour le compte de l'État.

3° Espèce et valeurs : 183.204.947 francs, dont 19.496.245 transportés gratuitement pour le service de l'État.

En 1885, vos paquebots avaient transporté 105.523 passagers, 421.861 tonnes de marchandises et 182 millions et demi de valeurs.

Le trafic, comme nombre et quantités, est donc resté à peu près stationnaire, sauf cependant le mouvement des marchandises, qui s'est accru de 5 1/2 %.

Produit commercial

Le produit commercial, comprenant le rendement du prix des passages et celui du fret en marchandises, présente sur l'ensemble des lignes, comparativement à 1885, une plus-value de 2 %

Si l'on tient compte de la réduction considérable qui s'est faite en 1886 dans les mouvements de troupes entre la France et l'Extrême-Orient, on trouvera une

compensation intéressante dans l'augmentation constatée pendant la même année du nombre des passagers du commerce et des quantités de marchandises transportées, augmentation qui se traduit au bénéfice de 1886 pour cette catégorie de vos recettes, par une plus-value de 7 1/2 %. Les quatre réseaux du service postal ont eu, dans des proportions différentes, leur part de cette amélioration.

Les lignes de la Méditerranée, et principalement celle de Constantinople, ont, pendant une partie de l'année, vu se développer leur clientèle de passagers. Il n'en a pas été de même du mouvement des marchandises, que l'incertitude de la situation politique dans le Levant et la stagnation des affaires maintiennent en état de décroissance.

Dans l'Indo-Chine, le transport des passagers du commerce a produit en recettes une augmentation de 22 1/2 % ; celui des marchandises de 13 1/2. En présence des efforts redoublés de la concurrence étrangère pour vous disputer le trafic, ce retour à vos paquebots des préférences du public est de bon augure pour l'avenir du service. Les lignes du petit réseau colonial de l'Indo-Chine, et particulièrement celle de Manille, ont contribué aux bons résultats constatés.

Même sur la ligne d'Australie, en dépit des questions irritantes — préoccupations sanitaires, transportation pénale, colonisation des Nouvelles-Hébrides — qui semblent avoir un peu refroidi les sympathies qu'avait rencontrées à Adélaïde, Melbourne et Sydney l'entrée en lignes de vos paquebots, le produit des passages s'est légèrement accru. Il est vrai qu'une moins-value correspondante s'est accusée sur le fret en marchandises. Les obstacles opposés par les tarifs protecteurs à l'introduction des blés australiens en France ne contribueront pas à l'effacer. Espérons que les efforts qui se font en ce moment dans nos ports du Nord pour ouvrir les voies à l'importation directe des laines fines d'Australie, qui passent aujourd'hui par le marché de Londres, feront naître des transactions plus fructueuses pour les transporteurs. Nous avons intérêt au succès de ces efforts et nous ferons de notre mieux pour les seconder. L'abréviation de la durée des voyages résultant d'un tracé plus direct et de l'accélération des vitesses, nous viendra certainement en aide. Ce sera l'un des plus utiles effets de la Convention du 30 juin 1886.

Le nouveau contrat profitera plus efficacement encore à la ligne de la Réunion à la côte d'Afrique, transformée en une ligne directe entre la France, Zanzibar et les établissements français de l'océan Indien. L'exploitation de la ligne actuelle., dans ses conditions imparfaites provisoires, a déjà donné des résultats intéressants.

La trafic avec le Brésil et La Plata, vous le savez, a répondu aux sacrifices devant lesquels vous n'avez pas reculé pour satisfaire aux convenances du commerce de Bordeaux La création d'une ligne mensuelle rapide desservie par vos plus beaux navires, qui sera l'effet de la Convention du 30 juin, ne pourra qu'ajouter à la faveur que le public a fidèlement gardée a votre pavillon.

L'expédition fréquente et aussi régulière que possible de cargo-boats dans La Plata, se combinant avec le maintien périodique à titre de service libre de la seconde ligne postale actuellement obligatoire, accroîtra les moyens d'échange avec le Sud-Amérique, dont Bordeaux dispose actuellement, et vos intérêts n'auront pas moins à bénéficier que ceux de ce grand port des développements destinés à votre navigation dans cette organisation nouvelle.

Dépenses

Comme nous l'avons indiqué, les dépenses ont été modérées en 1886. Elles n'ont pas progressé en raison de l'augmentation des parcours, et bien qu'elles comprennent, dans les conditions relativement larges, les prélèvements qu'il est dans vos usages d'opérer chaque année pour maintenir à un bon niveau vos réserves d'amortissement et de prévoyance se soldent en économie, relativement à 1885, si la comparaison s'établit entre les dépenses respectives par lieue parcourue.

Ce prix du charbon n'a pas augmenté. Il reste à un taux dont on ne peut que souhaiter le maintien. Nous en dirons autant du fret des navires charbonniers, bien que ce bas prix ne soit qu'une faible compensation de la moins-value des recettes commerciales résultant de l'abaissement général du taux des fret. Les consommations de combustible n'ont pas dépassé nos prévisions et témoignent du soin apporté par vos capitaines à la direction des navres et par vos mécaniciens à la conduite régulière des feux et au bon entretien des machines.

Avant de passer à la liquidation de l'exercice, nous soumettons à votre approbation la convention du 30 juin 1886 et nous vous demanderons de mettre à notre disposition les ressources qui pourront être éventuellement nécessaires pour en assurer l'exécution.

III LA CONVENTION DU 30 JUIN 1886

La signature de la convention qui proroge jusqu'au 22 juillet 1903 la concession à votre compagnie de l'ensemble des lignes postales dont l'exploitation lui a été successivement confiée, en y ajoutant quatre lignes nouvelles, date déjà de près d'une année.

Élaborée pendant deux ans sous la direction des trois ministres qui se sont succédé au Département des Postes, elle a été présentée, le 1^{er} juillet 1886, à la Chambre des Députés à l'appui d'un projet de loi contresigné avec l'honorable M. Granet, par les ministres à la Marine et des Finances. Renvoyé à la Commission du budget de 1887, ce projet de loi, après un examen qui n'a pu duré moins de quatre mois, a été, sauf insertion de deux dispositions additionnelles à l'article 29 et d'un amendement à l'article 40 du cahier des charges annexe à la convention, approuvé dans son intégralité par la Commission qui l'a soumis à la sanction de la Chambre le 18 novembre dernier. Le rapport très étendu de l'honorable M. Bizarelli témoigne de l'attention avec laquelle ont été discutées devant la commission les questions multiples soulevées tant par les Départements administratifs que par les représentants de nombreuses Chambres de commerce de tous les points du territoire, Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, le Havre, Lille et Dunkerque aux premiers rangs. Les mémoires et délibérations adressés au gouvernement central par les représentants des colonies de la Réunion et de la Cochinchine et par ceux du protectorat de l'Annam et du Tonkin, ont donné matière à l'échange d'une autre série d'explications contradictoires. Les prétentions que la Commission avait écartées comme inadmissibles se sont reproduites à la tribune. Elles y ont été discutées à fond et avec une grande hauteur de vues par le ministre. La Chambre, malgré la persistance et le talent avec lesquels elles ont été développées pendant trois séances successives, n'en a accepté aucune. Les amendements proposés n'ont obtenu au scrutin qu'un nombre de voix minime et l'ensemble du projet de loi a été voté à la presque unanimité.

Les premières propositions que notre président avait adressées, le 30 janvier 1885, au ministre des Postes, M. Cochery, sur sa demande, portaient exclusivement sur les lignes dont la concession devait expirer le 22 juillet 1888. Elles laissaient à l'écart la ligne de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie concédée le 23 décembre 1881 pour ne prendre fin que le 23 décembre 1897. Elles ne pouvaient pas, à plus forte raison, faire entrer en compte l'annexe de la grande ligne d'Australie (de la Réunion à Mozambique), laquelle ne devait être concédée à la Compagnie par le Département de la Marine et des Colonies que quelques mois après pour durer jusqu'en 1892. Dans les pourparlers qui avaient précédé ces propositions, l'honorable M. Cochery n'avait pas laissé ignorer ses propres vues. Il voulait réaliser de notables économies pour le Trésor, ouvrir de nouvelles lignes pour favoriser l'expansion du commerce national en cherchant la compensation des dépenses qui résulteraient des nouveaux parcours dans la suppression, notamment

en Méditerranée, de parcours dont le double développement des voies ferrées aboutissant au littoral et de la navigation à vapeur libre semblait rendre désormais le concours inutile. De plus, il jugeait indispensable l'augmentation des vitesses.

Là gisait la difficulté ; car il est généralement admis que les dépenses de navigation s'accroissent comme le carré des vitesses.

On pouvait assurément tenir compte, dans la Méditerranée, des progrès de la construction de la grande ligne de chemin de fer qui, après avoir traversé l'Europe, semblait devoir prochainement aboutir à Salonique et, par ce port, mettre Paris en communication postale rapide avec tout le bassin du Levant. La ligne hebdomadaire de Marseille à Constantinople devenait dès lors moins utile ; et si, par des considérations politiques, la France ne voulait pas supprimer complètement la communication postale par mer, tout au moins pouvait-on réduire de moitié le nombre des voyages.

D'un autre côté, le développement des entreprises de navigation à vapeur libre dans le bassin oriental de la Méditerranée permettait de restreindre le parcours des lignes circulaires d'Égypte et de Syrie en ne faisant toucher les paquebots qu'aux ports les plus importants, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Smyrne, Salonique et le Pirée. La vitesse pouvait être portée à 13 nœuds au lieu de 11 ; mais ce serait pour l'entreprise un surcroît de dépense à compenser.

Mêmes conclusions pour la service de l'Indo-Chine et pour celui du Brésil et de la Plata.

On rendrait possible la suppression de l'embranchement du Japon en prolongeant jusqu'à Yokohama, par la mer intérieure, la grande ligne de Marseille à Shanghai, et en desservant cette ligne à 12 n. 1/2 de vitesse au lieu de 10 n. 1/2.

De même, encore, dans l'océan Atlantique, le développement des communications régulières, par navires à vapeur libres, entre les ports de France et ceux du Brésil et de La Plata, enlevait son intérêt au maintien à l'état de service obligatoire et subventionné de la seconde ligne mensuelle spontanément créée par la Compagnie et qui, jusqu'en 1875, avait fonctionné comme service libre. En consentant par la convention du 15 janvier 1875, à rendre cette seconde ligne obligatoire sans augmentation de la subvention d'origine qui ne s'appliquait jusque-là qu'à une ligne mensuelle, la Compagnie avait fait preuve de désintéressement et de déférence. Elle était disposée à faire un pas de plus dans cette voie en restituant à la seconde ligne son caractère de service libre et en abandonnant au Trésor la part de subvention afférente à cette seconde ligne depuis qu'elle fonctionnait à titre obligatoire. Il suffirait de rendre plus directe et plus rapide la ligne mensuelle obligatoire et subventionnée conservée comme un type offert en exemple à la navigation libre qui concourait avec elle au transport des correspondances et des voyageurs.

En résumé, dans l'ensemble des trois réseaux de la Méditerranée, de l'Indo-Chine et du Brésil et de La Plata, la Compagnie proposait, en 1885, de réduire de 83.600 lieues les parcours obligatoires et subventionnés, d'augmenter de 20 % les vitesses réalisées sur les itinéraires en vigueur et de réduire la subvention, dont la jouissance lui était assurée jusqu'en 1888, de 580.000 francs, soit comme économie à réaliser par le Trésor, soit pour être appliqués à la création de nouveaux parcours, par exemple à l'ouverture d'une ligne de Marseille ou d'Aden à la côte orientale d'Afrique.

M. Cochery quitta le ministère sans avoir eu le temps de résoudre ni même de discuter la question qu'il avait posée. Mais nous savons que ses vues allaient fort au-delà des avantages que la Compagnie pouvait lui offrir.

Ces exigences, nous les avons retrouvées au Département des Postes sous l'administration des deux derniers ministres. Elles avaient pris une forme précise : on nous demandait 10 % de plus de vitesse, des suppressions et créations de parcours plus larges et, sur la subvention, 3 millions d'économie. Mais, limitée au remaniement des trois réseaux dont la concession échoit en 1888, la discussion ne pouvait pas utilement aboutir. Tandis qu'elle se poursuivait néanmoins, le commerce de Marseille réclamait

une prompte rectification de l'itinéraire de la ligne d'Australie et la création d'une ligne de Marseille à la Réunion par la côte orientale d'Afrique et les établissements français des Comores et de Madagascar : sur ce terrain plus étendu où l'initiative du ministre avait transporté la discussion, nous avons défendu pied à pied vos intérêts pendant plus d'une année. Il a fallu successivement faire écarter les prétentions les plus irréalisables. Nous avons patiemment cherché une base d'accomodement qui pût donner satisfaction à l'État sans mettre votre exploitation en péril. Nous avons été jusqu'à la dernière limite des sacrifices que vous pouviez raisonnablement consentir. Nous n'avons pas à cacher les procédés très simples dont nous attendons la compensation des réductions de subsides qui ont été imposées. Ils ont consisté à calculer le tracé des lignes et le jeu des itinéraires de manière à travail possible à obtenir le plus de travail possible du moins grand nombre possible de navires;

C'est ainsi que, dans la Méditerranée, nous avons pu réduire de moitié les parcours subventionnés en faisant toucher à Alexandrie les paquebots de l'Indo-Chine, et, tout en maintenant un service hebdomadaire de France en Égypte, supprimer un des voyages sur deux entretenus actuellement sur cette ligne. Il ne restera dans la Méditerranée que trois lignes de quinzaine subventionnées : de Marseille à Alexandrie, Jaffa et Beyrouth ; de Marseille au Pirée et à Smyrne ; enfin de Salonique à Port-Saïd ; cette dernière ligne permettant à l'Égypte de mettre à profit pour ses correspondances le prochain achèvement jusqu'à Salonique du chemin de fer qui traverse l'Europe centrale.

Dans l'Indo-Chine, nous [n'avons] eu à ajouter [à] notre premier programme que la création entre Aden, Kurrachee [Karachi] et Bombay d'un second embranchement de la ligne principale. Sans nous faire d'illusion sur les chances favorables que peut offrir une combinaison de cette nature, nous n'avons pas refusé de nous prêter à l'essai qui nous était demandé, sauf à chercher avec l'État, en cas d'insuccès, une organisation meilleure.

Le service du Brésil et de La Plata restera organisé conformément à nos premières propositions. Vous assurez une seule ligne mensuelle rapide et subventionnée suivant le tracé précédemment indiqué. La seconde ligne mensuelle cessera d'être obligatoire, n'étant plus subventionnée. Elle donnera à vos paquebots droit à la prime à la navigation comme à tout navire au long cours libre. Nous n'avons pris, en ce qui concerne cette seconde ligne, qu'un seul engagement : aussi longtemps que nous la maintiendrons, elle prêtera son concours à l'accomplissement postal en alternant avec la ligne obligatoire les départs de Bordeaux de manière à conserver au public un courrier de quinzaine.

Le problème difficile à résoudre était de refondre l'itinéraire de la ligne d'Australie et celui de la ligne annexe de la Réunion et Mozambique, d'abord pour accélérer, à l'exemple des lignes postales anglaises et allemandes, les parcours entre Marseille et l'Australie ; ensuite pour améliorer les communications de la Réunion et des établissements français de Madagascar et des Comores avec la France, en desservant en même temps les échanges entre Marseille et la côte d'Afrique ; et de réaliser cet ensemble de modifications en imposant à l'État les moindres dépenses possibles. Le but a été atteint par la substitution, pour les deux lignes et pour l'embranchement de la Réunion à Mahé, qui doit les relier entre elles, d'un départ mensuel à date fixe au mode de départ à jour de semaine trop difficile à suivre pour le public lorsque les voyages se succèdent de quatre en quatre semaines. On aura ainsi 12 voyages par an au lieu de 13. La subvention afférente au voyage supprimé jointe à celle que le budget des colonies sert à la ligne actuelle de la Réunion à Mozambique, couvrira la moitié des subsides nécessaires. La Réunion recevra deux courriers de France par mois au lieu d'un : le premier, en vingt jours, par la ligne d'Australie mais avec transbordement à Mahé ; le deuxième, en trente jours, mais sans rompe charge. Incontestablement la colonie aura gagné à cette combinaison.

Les vitesses obligatoires ont été fixées, en moyenne annuelle, à 14 nœuds (au lieu de 11 nœuds 1/2) sur la ligne rapide du Brésil et de La Plata, à 11 nœuds (au lieu de 10) sur les lignes principales de la Méditerranée et sur celle de l'Indo-Chine et de l'Australie., à 12 nœuds sur les embranchements de Bombay et Mahé, à 13 nœuds 1/2 sur la côte orientale d'Afrique et sur les lignes annexes de Calcutta et de Batavia. Ces vitesses sont supérieures à celles que doivent réaliser, d'après les contrats les plus récents, les lignes concurrentes étrangères.

La subvention est réduite à 32 francs sur les lignes de l'Indo-Chine et de l'Australie, à 29 francs sur la ligne de la côte orientale d'Afrique et sur l'embranchement de Mahé ; à 17 fr. 806 sur la ligne de Brésil et de la Plata ; à 14 fr. 806 sur les trois lignes de la Méditerranée. Le parcours total subventionné est ramené à 480.674 lieues marines, la subvention totale à 12.703.498 francs. Le Trésor reprend les 3 millions que le département des postes a exigés.

Une disposition transitoire de la convention met éventuellement, en outre, à la disposition du Trésor une somme de 3 millions environ, représentant la part de subvention afférente, jusqu'au 22 juillet 1888, à 83.666 lieues qui doivent cesser d'être parcourues à partir de cette date et dont on croyait à la possibilité d'anticiper la suppression dès le 1^{er} janvier 1887, au moment où la convention a été signée. Cette clause ne peut évidemment être appliquée qu'après la ratification législative des dispositions financières de la convention du 30 juin.

La part de l'économie dont il s'agit, applicable au premier semestre de 1887, est dès à présent perdue pour le budget. La dernière sanction à donner par le Sénat, au projet de loi qui lui est soumis, élargira ou restreindra, selon qu'elle sera plus ou moins prochaine, l'épargne qui peut être encore réalisée de ce chef au profit des budgets de 1887 et 1888.

Telle est, à grands traits, la substance de la convention du 30 juin 1886. Des stipulations accessoires, mais d'une certaine importance, insérées soit dans la convention elle-même, soit au cahier des charges qui l'accompagne, imposent à la Compagnie l'obligation de n'appliquer au service postal que des navires construits en France, de n'embarquer dans les ports de France, sur les paquebots-poste, à conditions égales, que des charbons provenant de mines françaises, de donner pour le chargement des navires, à condition égale, la préférence aux marchandises des maisons françaises lorsqu'elles auront été offertes à l'embarquement dans les délais fixés par la Compagnie.

Un avenant, inscrit au cahier des charges, sur la demande de la Commission du budget, interdit à la Compagnie d'appliquer à l'importation ou à l'exportation, aux marchandises de provenance étrangère ou à destination de ports étrangers un taux de fret inférieur au fret appliqué aux marchandises similaires françaises, expédiées par le même paquebot pour la même destination.

D'autres engagements imposés à la Compagnie ou spontanément souscrits par elle sont constatées par des lettres officiellement annexées au texte de la convention, notamment en ce qui concerne les parcours libres que la Compagnie a promis d'exécuter comme complément ou en prolongement des lignes du service postal.

La compensation que nous pouvons espérer, dans une certaine mesure, de la moins-value de la subvention, proviendra de la meilleure utilisation du matériel naval. Nos prévisions embrassent les parcours commerciaux aussi bien que ceux du service postal, autorisant à compter que le parcours annuel moyen par navire, qui, pour 1886, a été de 12.778 lieues, pourra être élevé à plus de 15.000 lieues marines à compter du 22 juillet 1888.

Messieurs, nous ne voudrions pas prolonger cet exposé qui, par la force des choses, dépasse en étendue les rapports que nous avons habituellement l'honneur de vous présenter ; mais, avant de vous demander les voies et moyens nécessaires pour assurer

l'exécution de la convention de 30 juin 1886, nous résumerons les conséquences que le nouveau contrat nous paraît devoir amener pour l'État et pour notre compagnie.

Indépendamment des avantages financiers que nous avons énumérés, l'État obtiendra, d'un meilleur tracé des lignes postales et de l'accélération des parcours, d'importantes améliorations pour l'exécution du service postal proprement dit, de nouveaux moyens d'influence politique, de nouvelles ressources pour l'expansion du commerce international.

Quatre lignes nouvelles seront créées, les lignes actuellement existantes mieux desservies. Sur l'ensemble des parcours, les vitesses s'accroîtront en moyenne de 42 % relativement aux vitesses obligatoires engagées par les contrats en vigueur.

En dernière analyse, les correspondances seront rendues à destination en 4 jours 1/2 au lieu de 6 à Alexandrie, en 6 jours 1/2 au lieu de 9 à Jaffa, en 7 jours 1/2 au lieu de 10 à Beyrouth.

Par la voie de Salonique, le courrier de Constantinople arrivera à Alexandrie en 3 jours et 1/2 au lieu de 14 jours par la côte de Syrie.

À Jaffa en 3 jours et demi au lieu de 10.

À Beyrouth, en 4 jours et demi au lieu de 9.

De Marseille à Saïgon et au Tonkin, le paquebot gagnera 4 jours ; à Hong-Kong 5 jours, à Shanghai 6 jours ; à Yokohama, 6 jours.

De Bordeaux au Sénégal 9 jours, à Rio-Janeiro 5, et 6 jours à Buenos-Ayres.

De Marseille à Melbourne et à Sidney : 6 jours et 7 jours à Nouméa.

Le contrat est donc manifestement favorable à l'État.

En est-il de même des perspectives qu'il réserve à votre compagnie ? Puisque nous l'avons signé, Messieurs, c'est que nous avons foi dans l'avenir. Certes, nous avons hésité longtemps à consentir à une aussi forte réduction des subventions, à une augmentation aussi considérable des vitesses. L'expérience seule dira dans quelle mesure peut être réalisée l'espoir fondé sur les chances de trafic promises à l'exploitation des lignes nouvelles. Nous comptons d'ailleurs, pour maintenir et développer votre clientèle, sur l'excellent état dans lequel votre matériel aval, complété par l'adjonction de navires de grande puissance et mis au courant de tous les perfectionnements de la science, entrera en lice avec la concurrence étrangère. Vous savez ce que nous attendons comme compensation des sacrifices qu'il a fallu subir, de la meilleure utilisation de la flotte. Vous savez aussi le parti fructueux que nous avons déjà tiré des expéditions de la navigation libre et des développements que nous comptons donner à cette branche de notre exploitation.

Mais le concours du temps est pour cela nécessaire et l'évolution doit être graduelle. Il nous a paru que l'avantage de prolonger pendant quinze ans l'existence de votre compagnie sur ses bases actuelles, méritait d'être acheté par quelques chances aléatoires et même par quelques sacrifices.

Si nous avons dû voir passer en d'autres mains, dès juillet 1888, le service des postes sur les lignes de la Méditerranée, de l'Amérique méridionale, de l'Indo-Chine et, dès 1897, notre grand service postal sur l'Australie, nous nous serions trouvés placés en face de la nécessité de transformer complètement et sans transition en service purement commercial une organisation créée en vue d'un service public. Nous avons cru, Messieurs, qu'il était de votre intérêt d'écarter l'éventualité d'une révolution aussi radicale et aussi brusque.

Par ces raisons qui vous apparaîtront, comme à nous, justifiées, nous n'hésitons pas à vous demander l'approbation en ce qui touche des engagements que, autorisés par l'article 21 des statuts, nous avons contractés en votre nom.

IV. EMPRUNT.

La convention du 30 juin 1886 a introduit des changements notables dans les conditions d'exécution des services postaux qu'elle embrasse.

Si ces innovations n'excluent pas l'emploi actuel de tous les navires qui composent la flotte de la Compagnie, elles exigent tout au moins que des modifications profondes soient apportées à l'effectif de cette flotte, en même temps que les conditions de son exploitation devront être rapidement modifiées et améliorées.

C'est ainsi que, pour ne parler que de la vitesse, la nécessité s'impose d'ajouter à notre effectif quatre et peut-être cinq paquebots doués d'une vitesse supérieure de plusieurs nœuds à celle des paquebots les plus rapides de la flotte postale en exercice. Il y a lieu de prévoir, de plus, la nécessité d'introduire dans les navires actuels et dans leurs appareils de propulsion telles modifications qui permettront d'ajouter au moins un nœud à la vitesse dont ils sont présentement animés.

D'autre part, le mouvement de concurrence excité par l'apparition sur les grandes lignes de navigation postale, du pavillon allemand, obligera notre compagnie, au même degré que les autres entreprises rivales, à des améliorations coûteuses plus ou moins justifiées intrinsèquement, mais auxquelles les armateurs jaloux de conserver les préférences des passagers ne peuvent songer à se soustraire.

De là deux sources de dépenses en prévision desquelles notre devoir est de réunir les voies et moyens proportionnées à l'importance de la réforme à accomplir.

Malgré les disponibilités que nous n'avons pas manqué de conserver dans nos portefeuilles et dans nos caisses, en vue de ces transformations de matériel, il sera indispensable, pour faire face à ces dépenses, de recourir à un emprunt dont nous évaluons l'importance à une somme de 15 millions environ.

Mais vous n'ignorez pas que votre compagnie est d'ores et déjà chargée d'une dette obligataire qui, de 37.000.000 de francs qu'elle atteignait à l'origine, a été ramenée par des amortissements successifs, suivant le bilan de 1886, à la somme d'environ 11 millions de francs.

Les obligations constitutives de cette dette sont remboursables au pair de 500 francs et comportent un intérêt annuel de 5 %. Il est plus que probable qu'en l'état actuel du marché des capitaux, elles pourraient être converties et remplacées par un emprunt soumis à des conditions moins onéreuses.

Il y aurait donc convenance, au point de vue de l'unité de votre dette, et avantage au point de vue d'une économie facile à réaliser, à profiter de l'occasion que nous offrirait l'émission des obligations nouvelles pour convertir les anciennes et ramener votre emprunt antérieur aux mêmes conditions que l'emprunt nouveau.

Pour obtenir ce double résultat, il suffirait d'élever au chiffre de 25.000.000 le montant des obligations à créer et d'offrir, jusqu'à concurrence du solde de l'ancien emprunt, les nouveaux titres aux détenteurs des anciennes obligations, avec option de remboursement au cas où ils n'accepteraient pas la conversion.

Il est à peine nécessaire de faire remarquer que la création de ces obligations complémentaires ne pèserait en rien sur la situation financière de la compagnie puisqu'elle ne constituerait que la substitution d'une dette nouvelle à une dette antérieure.

Le moment ne paraît pas venu de déterminer soit le taux auquel seraient émises les obligations dont nous vous proposons la création, soit les conditions d'intérêt et d'amortissement à attacher au nouvel emprunt. Ces sortes de stipulations, et en général tout le mécanisme financier d'une opération de cette nature, n'ont qu'à gagner à être confiés, sauf reddition de compte, au pouvoir discrétionnaire du conseil d'administration, lequel doit rester en possession de la liberté d'action nécessaire pour se mouvoir dans le sens le plus favorable aux intérêts de la Compagnie.

C'est dans cet ordre d'idées que nous aurons l'honneur de soumettre à votre approbation la quatrième des résolutions sur lesquelles vous êtes appelés à voter.

Messieurs, depuis la dernière assemblée générale, votre conseil d'administration à perdu deux de ses membres les plus dévoués et les plus utiles.

Le 24 juillet 1886, M. Paul Coulet, à peine âgé de cinquante-sept ans, a été frappé de mort subite. Deux mois après, M. Quéquet succombait à une longue et cruelle maladie.

M. Coulet appartenait à votre compagnie depuis 1851. M. Quéquet, ancien commissaire de la marine de 1^{re} classe, avait mis, en 1860, au service de votre exploitation, de remarquables aptitudes et une expérience consommée. Tous deux, avant d'entrer dans votre conseil, avaient pris une part considérable à Marseille, à Bordeaux et à Paris, à la direction active de vos affaires dont ils avaient la connaissance approfondie. Jusqu'au dernier jour, ils vous ont rendu le meilleurs services. Par la droiture, la fermeté et l'aménité du caractère, ils avaient concilié des sympathies à votre entreprise, partout où ils l'ont représentée. Ils laissent dans nos rangs un vide qu'il sera difficile de combler. Nous n'avons pu songer à leur donner des successeurs jusqu'à l'issue des importantes négociations dont nous venons de vous exposer les résultats. Nous apporterons tous nos soins à soumettre à votre prochaine assemblée annuelle des choix qui rendent à votre Conseil le concours efficace qu'il a perdu, et méritent, à ce point de vue, de rallier vos suffrages. Cet ajournement même est, pour la mémoire de nos regrettés collègues, un dernier hommage auquel l'assemblée générale voudra certainement s'associer.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE

Si vous voulez bien accepter les propositions, la liquidation de l'exercice 1886 se présentera dans les conditions suivantes :

Recettes de toute nature	52.393.772 39
Dépenses de toute nature (amortissements et assurance de navires compris)	47.995.285 89
Excédent de recettes	4.397.536 50
À prélever pour le service des obligations	559.325 00
Soldes en bénéfice, net	3.838.211 50
Nous vous proposons, conformément à l'article 89 des statuts, de prélever 5 % de ces bénéfice au profit du compte « réserve statutaire », soit	191.910 55
et de fixer à 30 francs par action (dont 12 fr. 50 déjà payés acompte en décembre dernier) le dividende de l'exercice 1886, soit	46.300 95
L'excédent	46.300 95
devant entrer, après liquidation, dans les comptes de profits et pertes de l'exercice 1887.	
Total égal	3.888.211 50

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
S.A. au cap. de 96.000.000 dont 60.000.000 émis
A.G. 31 mai 1888
(*Le Journal des chemins de fer*, 9 juin 1888, p. 375 s)

NOMINATION D'ADMINISTRATEURS

Messieurs, en rendant, par notre rapport du 31 mai 1887, un dernier hommage aux excellents collègues, MM. Coulet et Quéquet, qui venaient de nous être enlevés à deux mois d'intervalle, nous vous exprimons le désir d'attendre l'issue des importantes négociations alors engagées avec l'État, pour soumettre à votre approbation les choix destinés à combler les vides que ces pertes si regrettables laissent dans nos rangs.

Aussitôt après la promulgation de la loi du 7 juillet 1887, nous y avons pourvu en nommant provisoirement administrateurs, en vertu des pouvoirs que nous confèrent vos statuts, Alfred Besnier et Émile Lefèvre-Desvallières.

Vous connaissez de longue date M. Desvallières. Fils d'un des fondateurs de votre entreprise, devenu, après son père, administrateur de la Compagnie des Messageries nationales qui a si puissamment contribué à la création des Messageries maritimes, de beaucoup le plus ancien des administrateurs adjoints admis à siéger dans votre conseil, M. Émile Desvallières était en droit d'aspirer au degré supérieur ; nous avons cru faire acte juste et utile en l'appelant, sous la réserve de votre ratification, à l'un des sièges vacants d'administrateur en chef.

M. Besnier était, depuis la création du ministère des Postes et télégraphes, directeur de l'important service des correspondances postales. Il avait antérieurement occupé pendant quinze ans, dans la Direction générale des Postes, les fonctions d'administrateur de la Division chargée des services maritimes. Il représentait le département des Postes et des télégraphes au Comité consultatif des chemins de fer. Il avait représenté, avec un succès remarqué, les Postes françaises aux congrès de Berne, de Paris et de Lisbonne, qui ont fondé et développé l'Union postale, une des institutions internationales les plus appréciées du monde entier.

À tous ces titres, la collaboration d'un fonctionnaire ayant, pour la plupart des questions qui intéressent votre entreprise, une compétence aussi éprouvée, était désirable pour votre conseil d'administration. Une circonstance imprévue l'a rendue possible ; nous nous sommes empressés d'en saisir l'occasion.

Au moment où la convention de 1886 venait de recevoir la sanction législative, les combinaisons politiques ayant rattaché au ministère des Finances les services des Postes et des Télégraphes, M. Besnier a demandé et obtenu l'autorisation de résilier ses fonctions publiques, suivi dans sa retraite des plus honorables souvenirs et des regrets unanimes du personnel qu'il avait si longtemps dirigé. Nous lui avons offert et il a accepté la place qu'il occupe provisoirement parmi nous. Votre suffrage, nous n'en doutons pas, voudra l'y maintenir.

La promotion de M. Desvallières au poste d'administrateur titulaire laissait une place d'administrateur adjoint. Nous estimons avoir fait un choix utile à vis intérêts en y appelant provisoirement un honorable juriste, de bon jugement, aussi expérimenté qu'instruit en matière de droit commercial et maritime, M. Charles Babin, qui, après avoir rempli les fonctions de chef du contentieux de votre administration centrale, devenu administrateur des Messageries nationales et de la Société des Forges et chantiers de la Méditerranée, nous a continué, à titre de conseil spécial, un concours dont nous éprouvons journalièrement les bons effets.

Nous avons l'honneur de vous prier, Messieurs, de ratifier cette nomination comme les deux précédentes.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE

Si vous voulez bien accepter nos propositions, la liquidation de l'exercice 1887 se présentera dans les conditions suivantes :

Recettes de toute nature	52.554.011 78
Dépenses de toute nature (amortissements et assurances des navires compris)	48.238.697 25
Excédent de recettes	4.315.314 53

À prélever pour le service des intérêts des obligations 519.200 00

Solde en bénéfices net 3.796.114 53

Nous vous proposons, en exécution de l'article 39 des statuts, de prélever 5 % de ce bénéfice au profit du compte « Réserve statutaire », soit 189.805 73

Et de fixer à 30 fr. par action (dont 12 fr. 50 déjà payés à compte en décembre dernier) le dividende de l'exercice 1887, soit 3.000.000 00

L'excédent 3.600.000 00

devant entrer, après liquidation, dans les comptes « Profits et pertes » de 1888. [...]

Août 1888 : ligne dite de la Côte orientale d'Afrique : Madagascar...

S.A. au cap. de 96.000.000 dont 60.000.000 émis

A.G. 28 mai 1889

(*Le Journal des chemins de fer*, 22 juin 1889, p. 420 s)

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 juillet 1889)

Le rapport soumis aux actionnaires de cette Compagnie, dans leur assemblée générale du 31 mai, établit que si la situation de l'entreprise est très forte et que le dividende a été maintenu à son ancien chiffre de 30 fr., c'est parce que l'on a très largement doté le service de l'amortissement.

En 1888, la Compagnie a continué à procéder à la transformation du matériel naval à flot et à la construction de navires plus puissants ou de tonnage plus ample qu'il fallait ajouter à la flotte pour la mettre au niveau de ses obligations nouvelles. Il fallait pourvoir à l'exécution des itinéraires du service postal reconstitué par la convention du 30 juin 1886, et créer, en outre, des instruments appropriés au développement des services de navigation libre dans l'activité desquels l'exploitation devra chercher un aliment complémentaire. C'est une période de préparation et de réorganisation. Par suite des retards amenés par la concurrence des ports du Nord et de ceux de la Méditerranée, une seule année étant donnée à la Compagnie pour achever les travaux nécessaires aux services reconstitués, elle a imprimé aux travaux de transformation des paquebots et des machines en même temps qu'à la construction des navires en chantier l'impulsion la plus active.

Au 31 décembre 1888, le chiffre de 13 nœuds 75, à peine inférieur aux 14 nœuds exigés par le contrat, était atteint par les paquebots de l'Indo-Chine et de l'Australie ainsi que par ceux qui ont desservi jusqu'ici la ligne du Sud Atlantique. La moyenne se calculant sur l'ensemble des voyages de l'année contractuelle dont le terme n'échoit que le 22 juillet 1889, la Compagnie compte que la vitesse annuelle réalisée atteindra d'ici là le maximum obligatoire.

Le service fonctionne dès à présent dans les quatre réseaux de lignes postales avec une entière régularité. L'itinéraire direct d'Australie, qu'on avait signalé comme difficilement praticable, est suivi sans obstacles depuis le 22 juillet 1888.

La Compagnie a établi un service spécial sur la côte orientale d'Afrique, au moyen d'un navire, le *Mpanjaka*, paquebot de faible échantillon approprié aux besoins de la navigation locale. La Compagnie a aussi installé un dépôt de charbons au port de la

Pointe des Galets, à la Réunion. Elle a fait fonctionner les services d'embranchement d'Aden à Kurrachee et Bombay, de la Réunion à Maurice et à Mahé des Seychelles.

Elle avait pris l'engagement de maintenir Marseille en communication régulière avec le Havre au moyen de la ligne libre qui existe entre Marseille et Londres sur le pied d'un voyage tous les quatorze jours. Pour mieux répondre aux convenances du commerce du Havre et de Paris, elle a spontanément doublé le nombre des voyages annuels. Cet arrangement laisse entièrement à la charge des Messageries maritimes les frais de navigation de la ligne libre ; mais il produit, au point de vue du trafic, des résultats appréciables. En 1888, le Havre a reçu de Marseille, par le service annexe, 18.000 tonnes de marchandises, dont un peu plus du tiers provenant des régions au delà de Suez. Il a envoyé à Marseille 6.555 tonnes de marchandises. Le mouvement total annuel, qui n'avait été que de 20.618 tonnes en 1887, s'est élevé à 28.561 tonnes.

Bordeaux a contribué aussi au trafic en usant des paquebots à hélice du Nord, avec lesquels, conformément aux engagements envers la chambre de commerce, la Compagnie a concerté à Marseille un service de transbordement qui assure à l'aller et au retour une correspondance hebdomadaire avec Bordeaux et Dunkerque. Le mouvement total de l'année pour Bordeaux a porté sur 8.300 tonnes, dont 6.467 à l'exportation. Ces transports, qui font arriver les marchandises à Bordeaux au même fret qu'à Marseille, ne s'exécutent pas sans qu'il en résulte une moins-value notable du fret de la Compagnie.

Dans le même esprit de transaction, elle a consenti, sous la pression des demandes persistantes de la chambre de commerce de Lyon, à prendre à son compte moitié du coût du transport par voie ferrée des soies de Chine et du Japon apportées à Marseille par les paquebots pour être réexpédiées au grand marché du Rhône. Cet engagement a été fidèlement tenu.

Comme produit commercial, les résultats donnés par les premiers voyages exécutés depuis le 22 juillet 1838, donnent une opinion favorable du parti à tirer commercialement de la nouvelle constitution des services. Le trafic en passagers et en marchandises a réalisé pour les douze mois de l'exercice, comparativement à la période correspondante de 1887, une augmentation de recettes de 2.033.000 francs. Cette plus-value s'applique pour les trois quarts environ au produit du fret, dont le taux, toujours assez bas, n'a pas sensiblement décliné. Le rendement des passages est relativement satisfaisant.

Les dépenses ont été beaucoup plus considérables cette année en raison des conditions onéreuses sous la pression desquelles s'est préparée l'exécution des itinéraires remaniés et complétés en vertu de la convention de 1886. Ces charges additionnelles auraient néanmoins trouvé une large atténuation dans l'accroissement de 2 millions de francs réalisé sur les produits du trafic, produits qui s'annoncent plus rémunérateurs encore au profit de l'année courante, si les concessions que la Compagnie a dû consentir en 1886 sur le taux des subventions n'avaient réduit de plus d'un million en 1888, comparativement à 1887, qui avait déjà subi de ce chef une première réduction de 798.901 fr. 06, la part des compensations que le concours financier de l'État lui procure.

Voici comment se résume l'exercice :

Recettes de toute nature	55.969.491 14
Dépenses de toute nature (amortissements et assurances des navires compris)	51.293.290 10
Excédent de recettes	4.696.201 04
À prélever pour le service des Intérêts des obligations	871.925 00
Solde en bénéfice	3.804.276 04

Le conseil a proposé, en exécution de l'article 39 des statuts, de prélever 5 % de ce bénéfice au profit du compte « réserve statutaire » soit 190.213 80
et de fixer à 30 fr par action (dont 12 fr. 50 déjà payés acompte en décembre dernier), le dividende de l'exercice 1888, soit 3.600.000 00
L'excédent 14.062 24
devant entrer après liquidation, dans les comptes « profits et pertes » de l'exercice 1889
Total égal 3.804.276 04

1890 : Haïphong-Hong-Kong

Compagnie des Messageries maritimes
(*Le Journal des débats*, supplément sur les colonies françaises d'Afrique,
14 décembre 1890)

C'est à la Compagnie des Messageries maritimes, dont le siège social est à Paris, 1, rue Vignon, que revient l'honneur d'avoir créé les premières relations régulières par vapeurs entre la France et l'Afrique. En 1851, cette entreprise de navigation, qui était alors elle-même à ses débuts, avait été déclarée concessionnaire des services postaux entre Marseille et l'Égypte. Trois années plus tard, en 1854, les Messageries traitaient avec l'État pour l'exécution d'un service régulier de correspondance entre Marseille, Alger, Oran et Tunis. Peu de temps après l'ouverture des lignes algériennes, en 1857, l'importante colonie du Sénégal était mise en communication, d'une part, avec le port de Bordeaux, voie de Lisbonne, et, d'autre part, avec ceux du Brésil et de La Plata.

À ce service, dont la durée a été renouvelée en 1886, pour quinze années, en vertu d'une convention qui a reçu l'approbation des Chambres, est venue s'ajouter, au mois d'août 1888, une ligne dite de la Côte orientale d'Afrique, également subventionnée par l'État, et qui a eu pour résultat d'établir des relations directes et périodiques par la voie de Suez entre Marseille, notre établissement d'Obock, Aden, Zanzibar, Mayotte, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, la Réunion et Maurice.

Ce réseau, d'une longueur totale de 6.508 milles marins, a été complété, sur la demande du résident général de France à Madagascar, par la création d'un service annexe dont l'objectif était l'ouverture au pavillon français et à l'activité des échanges, des ports peu fréquentés de la cote ouest de la grande île africaine, Morotsangara, Majunga, Mainterano, Morondova, cap Saint-Vincent et Nossi-Vey.

Enfin, la ligne principale de la Côte orientale d'Afrique a été prolongée, d'accord avec le gouvernement français, jusqu'à Mahé des Seychelles où les bâtiments qui la desservent se trouvent en correspondance avec les paquebots qui relient mensuellement Marseille aux ports de l'Australie et à Nouméa, le chef-lieu de la Nouvelle-Calédonie.

Les départs de Marseille pour l'Australie et l'Afrique ont lieu respectivement le 1er et le 12 de chaque mois.

La flotte de la Compagnie se composait au 31 décembre dernier de 62 navires d'un tonnage brut de 177.941 tonneaux.

Nous jugeons inutile de mentionner dans ce rapide exposé, qu'au point de vue de l'importance du tonnage, les dimensions des navires, du bon goût et de la richesse de l'ornementation, les derniers spécimens sortis des Ateliers que la Compagnie possède, à

La Ciotat (Bouches-du-Rhône), n'ont rien à envier à ceux dont s'enorgueillissent les entreprises étrangères les plus en renom.

10 février 1891 : Paul Lecat, directeur général

2 mai 1891 : mort d'Armand BÉHIC, PRÉSIDENT

LACROIX SAINT-PIERRE, PRÉSIDENT

Dépêches télégraphiques des correspondants particuliers du *Temps*
(*Le Temps*, 3 mai 1891)

Marseille, 2 mai.

Le paquebot *Yarra*, des Messageries maritimes, courrier de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, est arrivé hier soir avec 558 passagers, dont 300 militaires appartenant à l'artillerie et l'infanterie de marine, libérés ou ayant achevé la période réglementaire dans les colonies. La traversée a été marquée seulement par un ouragan de sable, dans le canal de Suez qui obligea de stopper. Les indigènes appellent cette tourmente « khamsin ». Pendant l'arrêt, le *Yarra* faillit être abordé par un paquebot allemand *Kaiser-Wilhelm* à cause de l'obscurité.

Parmi les soldats rapatriés par le *Yarra* se trouvaient un sergent et quatorze hommes de l'infanterie de marine ayant escorté à bord du *Chéribon* [de la Compagnie nationale de navigation] les 800 condamnés annamites envoyés de Poule-Condor à Nouméa. Ces derniers ont été bien accueillis en Calédonie et placés sans retard chez divers industriels ou entrepreneurs.

COMPAGNIE
DES MESSAGERIES MARITIMES.
SOCIÉTÉ ANONYME
Au capital de 96.000.000 dont 60.000.000 émis.
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES DU 30 MAI 1891
(Assemblée ordinaire et extraordinaire.)
(*Le Journal des chemins de fer*, 13 juin 1891)

Le 30 mai 1891, les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis en assemblée générale ordinaire et extraordinaire. 31.795 actions (sur 130.000)

étaient représentées, 106 actionnaires étaient présents chargés, en outre, des pouvoirs de 321 autres propriétaires d'actions.

En l'absence du président du conseil d'administration [Lacroix Saint-Pierre], l'assemblée était présidée par le vice-président, M. Jules Girette.

Le bureau étant régulièrement constitué, le président ouvre la séance par les paroles suivantes

[L'ŒUVRE D'ARMAND BÉHIC]

Messieurs,

En apprenant la mort de M. Armand Béhic, vous avez certainement mesuré l'étendue de la perte qui frappait votre compagnie. Vous comprendrez donc qu'avant d'aborder les questions à l'ordre du jour de cette assemblée, nous ayons à cœur de rendre à la mémoire de notre cher et vénéré président le tribut de regrets et de reconnaissance que nous lui devons tous.

La convention postale du 8 juillet 1851, vous vous le rappelez, Messieurs, a été le point du départ de votre entreprise. Notre collègue, M. Albert Rostand, qui en avait apporté les premiers éléments, la dirigeait alors à Marseille. En décembre 1851, le plus prudent mais aussi le plus enclin à agir des fondateurs de la Compagnie des Messageries maritimes, son véritable créateur, M. Ernest Simons, fit agréer à nos devanciers M. Armand Béhic comme agent supérieur à Paris de vos services, et dès le premier moment, ce nouveau collaborateur, qui n'entrait au conseil d'administration qu'avec voix consultative, en était l'âme. Inspecteur des finances, puis directeur général au ministère de la Marine et député du Nord, à la veille de la Révolution de 1848, le lendemain, directeur de forges à Vierzon, puis Conseiller d'État élu par l'Assemblée nationale, rendu libre en 1851 par les événements de décembre, il apportait aux Messageries, avec le capital de connaissances étendues et d'expérience acquis au cours d'une brillante carrière, l'esprit d'initiative et la puissance de travail qui devaient rendre pour l'avenir de la compagnie sa coopération si féconde. Nommé administrateur-inspecteur général en 1852 et trouvant le ferme appui dont il avait besoin dans la confiance de ses collègues, il sut, avec l'aide de la direction de Marseille, donner une telle importance au concours prêté par vos paquebots à l'État pendant la guerre de Crimée, que le service postal, d'abord limité à la côte d'Italie et au bassin oriental de la Méditerranée, s'étendit en 1857, le lendemain de la paix, aux deux rives de la mer Noire. Le service du littoral algérien s'ajoutait bientôt à vos itinéraires ; puis le papillon des Messageries franchit le détroit de Gibraltar et Bordeaux devint le port d'attache des lignes postales du Portugal, du Sénégal, du Brésil et de La Plata. Deux ans plus tard, votre flotte, même avant le percement de l'isthme de Suez, étendait son champ d'activité jusqu'aux principaux ports de l'Hindoustan, de la Cochinchine, des Indes hollandaises, de la Chine et du Japon, allant même chercher, au sud de l'océan Indien, la Réunion et Maurice. L'isthme ouvert à la navigation, les services de l'Extrême-Orient furent doublés, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie furent le but d'une ligne plus considérable en étendue que toutes celles qui l'avaient précédée. Vous savez que le parcours aller et retour d'un voyage dans cette direction représente plus que le tour de la terre. Le dernier de vos contrats avec l'État, conclu en 1886, ajoute à vos anciens réseaux la grande ligne de la Côte Orientale d'Afrique et fixe à 464.219 lieues par année jusqu'en 1903 l'étendue totale de vos parcours obligatoires et subventionnés, non compris les lignes coloniales, dont les itinéraires ont été réglés par des contrats spéciaux.

Mais l'œuvre dont nous retraçons à grands traits les développements ne s'est pas bornée à l'extension des communications postales. Les besoins du commerce vous invitaient à d'autres efforts en vous ouvrant de nouvelles perspectives de profit. D'année en année, les parcours libres que vous avez entrepris, sans subvention, dans la Méditerranée et la mer Noire, dans l'Atlantique pour relier Marseille aux ports du Nord,

dans l'océan Indien et jusque dans le Pacifique, ont pris une plus large place dans vos mouvements à la mer. Ils se sont élevés à 333.829 lieues en 1890, mettant à la disposition du commerce dix-sept navires de transport d'un déplacement moyen de 4.703 tonnes.

En somme, paquebots et cargo-boats réunis, votre flotte, à la fin de 1890, se composait de soixante et un navires, déplaçant ensemble 296.000 tonneaux et déployant une force collective de 142.000 chevaux pour desservir, à la vitesse moyenne de douze nœuds et demi par heure, un parcours annuel de 840.000 lieues marines.

Sur votre ligne postale transatlantique, les grands paquebots des derniers types ont réalisé l'an dernier près de 15 nœuds de vitesse moyenne. Le dernier paquebot entré en mer cette année pour le service d'Australie, le *Polynésien*, de 9.000 tonneaux et de 7.090 chevaux, a, dans son premier voyage, embrassant un parcours de 8.000 lieues, atteint 16 nœuds de vitesse.

Si vous voulez bien considérer que votre contrat de 1851 vous obligeait à mettre en ligne 17 paquebots du tonnage moyen de 800 tonneaux et de la force moyenne de 182 chevaux nominaux, pour desservir, à la vitesse moyenne de 7 nœuds et demi par heure, un parcours total annuel de 105.000 lieues, vous pourrez mesurer, Messieurs, l'importance des progrès accomplis en quarante ans.

Durant cette longue période, qui résume votre existence sociale, M. Béhic ne s'est jamais un seul instant désintéressé de ces progrès. Signalé, par le succès même des travaux qui s'accomplissaient sous le pavillon des Messageries, au choix du souverain, M. Béhic dut remettre à son habile second, notre regretté collègue, M. [Jules] Denion du Pin, la direction de vos services, pendant les trois ans et demi qu'il passa au pouvoir comme ministre des Travaux publics, de l'Agriculture et du Commerce; mais, au sortir du ministère, en 1867, il reprenait, comme président de votre conseil, avec le concours de l'administrateur délégué, la haute direction des Messageries, qui ne devait finir pour lui qu'avec la vie.

Telle est la tâche qu'a préférée entre toutes l'éminent administrateur que nous avons perdu. Ne marquant jamais un pas en avant qu'en plein accord avec ses collègues, ainsi qu'en témoignent les nombreux et lumineux rapports au conseil conservés dans vos archives, il consacrait avec joie ses journées à vos affaires, qu'il n'a jamais suivies avec plus d'ardeur que pendant les sept dernières années.

Il s'était fait une règle de présider chaque jour le Comité de direction auquel assistaient à tour de rôle les administrateurs et particulièrement les administrateurs adjoints qu'il préparait ainsi à compléter éventuellement et à rajeunir notre cadre. Il n'était pas de séance où il n'apportât au Comité quelque note dictée par lui sur les plus importantes questions traitées la veille et dont il facilitait ainsi la solution à ses collaborateurs. L'autorité qu'il exerçait, sans jamais faiblir, tenait surtout à la dignité du caractère et se tempérerait par la bonté dont il aimait à multiplier les marques envers les serviteurs de la Compagnie les plus modestes comme les plus élevés. Personne n'a traité avec plus d'égards et de courtoisie les officiers que nous avons l'honneur de compter à la tête de nos états-majors, lieutenants de vaisseau et capitaines au long cours. Il était le président du Cercle de vos mécaniciens dont il appréciait très haut le dévouement et la valeur pratique. Les ouvriers de vos ateliers de La Ciotat, qui l'avaient vu passer des semaines à suivre pied à pied leurs travaux, l'entouraient d'autant d'affection que de respect et il n'y avait pas sur vos bords un homme qui ne sût combien votre président avait personnellement souci du bien-être des équipages.

Ces sentiments s'affermisssaient, loin de s'affaiblir, avec l'âge. Il a conservé jusqu'à la fin ses facultés intellectuelles ; mais les forces physiques commençaient depuis un an à défaillir. Dès qu'il en a senti s'accuser le déclin, il a voulu remplir vis-à-vis de nous et de votre compagnie un dernier devoir. Le 3 décembre, il soumettait à votre conseil, avec autant de noblesse que de fermeté, le programme de réorganisation qui fonctionne par nos soins et conformément à ses dernières instructions depuis le 10 février. Ce

programme, emprunté, dans la mesure que comportent vos statuts, au régime administratif des grandes compagnies de chemins de fer, instituait auprès de votre conseil et sous son autorité immédiate, secondée par un comité de contrôle, un fonctionnaire supérieur choisi en dehors de ses membres et investi de pouvoirs étendus, non pour la direction de la Compagnie dont vos administrateurs ne doivent pas se dessaisir, mais pour la direction générale de ses services.

M. Béhic nous proposait en même temps d'appeler au poste de directeur général M. Paul Lecat, dont il avait, de longue date, apprécié le caractère et les mérites. Entré dès sa première jeunesse dans vos cadres dont il avait rapidement franchi tous les échelons, M. Lecat, après avoir pris une part active aux missions d'organisation de vos plus importants services, dirigé votre trafic, organisé personnellement la grande ligne d'Australie, assisté pendant quatorze ans, comme sous-directeur à Marseille, le directeur de l'exploitation et pris en main depuis six ans, après la mort de M. Talon, cette importante direction, avait su concilier à votre entreprise la bienveillance des autorités publiques, gagner les sympathies du commerce et s'assurer le respect et l'attachement de tout le personnel placé sous ses ordres. Nous avons adopté en pleine confiance les propositions de notre président. M. Lecat a pris possession de la direction générale le 10 février.

Nous avons l'honneur de le présenter à votre assemblée en le chargeant de vous donner lecture de notre rapport sur les résultats de l'exercice 1890.

M. Armand Béhic avait épuisé ses dernières forces à vous servir. Il a succombé à la peine le 2 mars.

*
* *

Le 5 mars, notre collègue, M. Octave Vésignié, le suivait dans la tombe.

Quelques jours après, nous avons le regret d'enregistrer la démission de l'un des plus anciens membres de notre conseil, M. Édouard Delessert ⁸, et celle de M. Alfred André.

Il fallait assurer sans tarder la marche de vos affaires. Nous y avons pourvu provisoirement, aux termes de l'article 20 des statuts, en appelant à remplacer MM. André, Delessert et Vésignié, les trois administrateurs adjoints en exercice, MM. Octave, Alfred Musnier et Charles Babin, tous trois formés à la forte école de M. Béhic et préparés d'ailleurs par les antécédents de leur carrière à nous donner le concours éclairé dont nous avons besoin. À la suite de nos propositions pour la liquidation de l'exercice 1890, nous soumettrons ces nominations à votre ratification.

Nous n'aurons pas à vous proposer de pourvoir au remplacement des trois administrateurs adjoints, l'attribution de la direction générale exécutive à un fonctionnaire supérieur choisi hors des rangs du Conseil, ne laissant plus d'objet utile à la participation aux séances de membres n'ayant pas voix délibérative. Le premier devoir du Conseil reconstitué était d'élire son président. Notre choix était fixé à l'avance par l'estime que professait M. Béhic pour le grand sens et l'expérience pratique du dernier survivant parmi nous des fondateurs de la Compagnie, M. Lacroix Saint-Pierre, élu vice-président après la mort de notre illustre collègue, M. Dupuy de Lôme. Nous avons donc, à l'unanimité, déféré la présidence de votre conseil à M. Lacroix, heureux de la lui faire accepter. Il aurait eu l'honneur de présider votre assemblée si une pénible affection,

⁸ Édouard Delessert (1828-1898) : administrateur de la Banque franco-égyptienne, puis vice-président de la Banque internationale de Paris — qui succéda à la précédente en 1890 avant d'être fondue en 1901 dans la BFCI —, administrateur de la Banque de l'Indochine (1875) et de la Banque nationale d'Haïti, il était surtout connu comme dirigeant d'entreprises de transports : administrateur, puis vice-président de la Compagnie de l'Ouest, administrateur des Chemins de fer du Nord de l'Espagne (1859-1889), de la Route Damas-Hauran (printemps 1881), de la Société franco-belge de machines et de matériel de chemins de fer (octobre 1881), de la Compagnie générale des voitures à Paris...

dont sa robuste constitution, nous l'espérons, l'aura bientôt relevé, ne le tenait depuis quelque temps éloigné de nous.

Si nous avons à regretter l'absence à cette réunion de notre nouveau président, elle nous permet du moins d'affirmer qu'entre ses mains la haute direction de la Compagnie fortifiée par l'organisation que le testament administratif de M. Béhic nous a léguée, ne laissera pas périliter vos intérêts.

Tous dans votre conseil, animés de la même confiance et marchant unis dans la voie que notre guide a si nettement tracée, nous poursuivrons les grands résultats qu'il avait constamment en vue : auxiliaires de l'État, remplir fidèlement vos engagements, honorer partout le pavillon postal et servir en toutes circonstances le gouvernement de la République ; entreprise de navigation, supprimer toute dépense improductive sans jamais reculer devant les dépenses utiles, chercher dans les services rendus au commerce, dans les facilités offertes à la circulation des voyageurs, dans la multiplication des échanges, les profits légitimes qui doivent rémunérer votre capital.

C'est en tirant le meilleur parti des puissants moyens d'action que votre confiance persévérante nous a permis de développer d'année en année, que nous pourrons y réussir. Le principal mérite en revient aux efforts poursuivis pendant quarante ans par M. Béhic. Ancien ministre, Grand-Croix de la Légion d'honneur, comblé des distinctions que peut ambitionner un homme public, il ne mettait rien au-dessus du renom qu'il s'était universellement acquis par l'œuvre d'intérêt national que constitue l'entreprise qu'il a fait prospérer plus que personne en l'élevant aux premiers rangs des grandes exploitations maritimes.

Aussi avons-nous cru interpréter fidèlement vos sentiments de reconnaissance en décidant que le plus beau navire de votre flotte, le dernier dont se soit occupée sa sollicitude, porterait sur les mers le nom d'« Armand-Béhic ». À vous, Messieurs, en vous y associant, de donner toute sa valeur à ce suprême hommage ! (Marques unanimes d'approbation).

Un actionnaire, M. l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Stœchlin, dit que les grandes entreprises industrielles doivent, comme l'État, honorer la mémoire des hommes éminents qui les ont le mieux servies. Il émet le vœu, appuyé par les applaudissements de l'assemblée, qu'un monument érigé à La Ciotat rappelle les services rendus par M. Armand Béhic et la reconnaissance de la Compagnie.

Le président répond que le conseil d'administration sera heureux de donner suite à cette proposition.

Il invite M. le directeur général des services de la Compagnie à donner lecture du rapport du conseil d'administration sur les résultats de l'exercice 1890.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

La réunion à laquelle nous avons eu l'honneur de vous convoquer en vertu des articles 39, 31 et 35 des statuts, a pour objet :

Comme assemblée ordinaire

1° De vous soumettre les comptes de l'exercice 1890, de vous demander de les approuver et de fixer le dividende afférent à cet exercice ;

2° De présenter à votre ratification les nominations provisoires de trois administrateurs, faites par votre conseil d'administration, conformément aux dispositions de l'article 20 des statuts.

Comme assemblée extraordinaire :

De donner au conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour réaliser un complément de ressources financières dont l'importance et l'utilité seront justifiées dans le présent rapport.

Suivant vos traditions, nous commencerons d'abord par examiner avec vous les divers chapitres du bilan qui se trouvent résumés dans le tableau que vous avez sous les yeux.

BILAN

ACTIF

Matériel naval

Au 31 décembre 1890, la flotte de la Compagnie comprenait 61 navires ayant ensemble une jauge brute de 189.455 tonneaux et un déplacement de 296.423 tonnes en pleine charge. La puissance totale des machines de ces navires 142.250 chevaux de 75 kilogrammètres.

À la fin de l'exercice 1889, les paquebots composant la flotte figuraient dans les écritures pour une somme de fr. 116.960.679 11

représentant la valeur des coques et des machines à l'état de neuf.

Au cours de l'exercice 1890, les paquebots « Mœris » et « Saïd », entrés en service en 1863 et 1864, ont été vendus pour être démolis.

Le « Tibre » a été retiré du service pour subir une refonte destinée à le mettre en état de fournir encore une carrière de quelques années.

Par suite du retrait de ces trois navires, la valeur de la flotte a été réduite du montant de leur prix d'origine (4.947.629 fr. 94). Elle se trouverait ainsi ramenée à 112.013.049 fr. 17, si, d'un autre côté, nous n'avions à porter à son actif le prix du paquebot neuf l'« Australien » et le coût de la transformation du « Tibre ». Nous avons à faire entrer aussi, en accroissement de valeur, des dépenses faites au cours de l'exercice pour doter sept cargo-boats d'installations spéciales en vue de leur affectation à des transports de passagers.

Ces diverses additions ayant augmenté l'actif de 6.251.535 fr. 76, il en résulte que la flotte figure dans vos écritures, au 31 décembre dernier, pour une valeur, à l'état de neuf, de 118.264.584 93

En ajoutant à ce chiffre la valeur, dépréciation déduite, du mobilier des paquebots s'élevant à 8.225.271 77

on voit que les 61 bâtiments qui composaient la flotte à la fin de l'exercice 1890, avaient nécessité l'immobilisation d'un capital de 126.489.856 70

Mais l'importance de ce capital se trouve atténuée du montant des amortissements que, conformément à vos traditions, nous levons régulièrement sur la valeur initiale des navires à partir de la date d'entrée en service de chacun d'eux ; ces amortissements s'élevaient, au 31 décembre dernier, à 61.660.335 71

Il s'ensuit que le matériel naval ne compte plus dans vos écritures que pour une valeur de 64.829.520 99

à laquelle il y a lieu d'ajouter les dépenses effectuées sur les paquebots en construction « Polynésien », « Armand-Béhic » et « Tasmanien » qui atteignent 31 décembre 1890 9.824.348 03

Par suite, la valeur totale en écritures des bâtiments en service et en construction se trouve portée à 74.653.869 02

La situation du fonds d'amortissement à la fin de l'exercice 1890 demeure à peu près la même qu'à la clôture de l'exercice précédent. Suivant l'usage, il a été prélevé sur les produits de 1890 une somme de 4.976.150 fr. 24 résultant de l'application de vos règles habituelles. En même temps, le fonds d'amortissement s'est trouvé diminué par la reprise des amortissements constitués par les paquebots « Mœris » et « Saïd », qui

ont cessé de figurer dans votre flotte, ainsi que pour le «Tibre » retiré du service. Nous avons dit plus haut que ce navire avait été l'objet d'une refonte complète.

Il a été repris en écritures à la fin de l'exercice pour le montant de la transformation. Nous croyons utile de rappeler ici que, pour ceux de vos navires sur lesquels il a fallu procéder à des réfections aussi importantes, la nouvelle valeur qui leur est assignée après transformation supporte un amortissement annuel de 10 %, proportionné à la durée des services que doit fournir le bâtiment.

Indépendamment de la somme de 4.976.150 fr. 24, qui ne s'applique qu'à la valeur des coques et des machines, l'exploitation de 1890 a été débitée de 800.333 fr. 56 au titre « Dépréciation du mobilier des paquebots ».

Approvisionnements

Charbons, vivres, travaux en cours et rechanges

Ces divers chapitres, qui comptent dans votre actif pour une somme de 13.701.533 22

présentent, comparativement au chiffre de 13.571.449 21
résultant du bilan de 1889, une augmentation de 130.084 01

Nous nous sommes attachés, comme les années précédentes, à poursuivre la réduction des stocks de matières et d'approvisionnements dans nos principaux centres de Marseille, Bordeaux et La Ciotat.

Mais, par contre, il nous a paru utile d'assurer largement le ravitaillement des dépôts de combustible à l'étranger, autant pour profiter de la baisse qui s'est produite dans le cours des frets que pour parer aux éventualités qui auraient pu s'opposer à la reconstitution régulière des dépôts. Par ces motifs, les approvisionnements de charbon dans les dépôts et en route se sont accrus d'une valeur de 408.168 fr. 54.

Immeubles et établissements ; outillage, mobilier et appareils

Au 31 décembre 1889, les valeurs de ces divers chapitres figuraient à l'actif pour une somme de 16.522.102 98

Nous les retrouvons, au 31 décembre 1890, pour 16.586.841 19
en augmentation de 64.738 21

L'écart entre les situations à la clôture des deux exercices est minime. Cependant, la partie relative aux immeubles de la Compagnie a subi des modifications de quelque importance, que nous allons passer en revue sommairement.

Pendant l'année 1890, nous avons mis fin, grâce au concours que nous a prêté le département des affaires étrangères, à des difficultés pendantes depuis plusieurs années entre les autorités chinoises et notre compagnie au sujet de vos propriétés de Shanghai, en cédant à la Compagnie de navigation chinoise, moyennant un prix avantageux, la partie de vos terrains dont elle était locataire depuis bien des années.

Nous avons également réalisé l'île de Gibbet Island, située dans la rade de Pointe de Galles. Cet île, dont nous avons dit faire l'acquisition lorsque les paquebots opéraient à Galles, était devenue inutile à votre exploitation depuis l'achèvement du port de Colombo, où votre centre d'action a été transféré.

L'actif du compte « Immeubles et établissements » a été amoindri de la valeur des propriétés aliénées.

D'un autre côté, l'emploi de paquebots de plus grandes dimensions avait rendu nécessaire l'agrandissement du bassin de radoub de La Ciotat.

Il en est résulté une dépense de 458.146 fr. 66.

Nous avons eu, enfin, à autoriser quelques dépenses peu importantes sur vos immeubles de Salonique et de Haïphong.

Les articles « Outillage, mobilier et appareils » ont subi des fluctuations en plus ou en moins, qui se traduisent en fin d'exercice par une augmentation de 106.043 fr. 43.

En résumé, les valeurs diverses comprises dans dans ce chapitre représentaient une valeur de 16.586.841 19 au 31 décembre 1890.

Il faut en déduire les amortissements opérés jusqu'à ce jour 10.315.869 68
ce qui laisse une balance de 6.271.571 51

représentant la valeur en écritures de l'ensemble de vos immeubles, tant en France qu'à l'étranger, de l'outillage, du mobilier et des appareils de vos divers établissements.

Ainsi que nous avons eu l'occasion de vous le faire remarquer dans nos précédents rapports, cette situation assigne à cette partie de votre actif une valeur notablement inférieure à sa valeur réelle.

Valeurs de caisse et de portefeuille

Les valeurs de caisse et de portefeuille, qui s'élevaient à 9.677.482 fr. 89 à la liquidation de l'exercice 1889, ne figurent plus que pour une somme de 6.074.426 fr. 27 au 31 décembre 1890, est une diminution de 3.603.056 fr. 62, motivée, comme l'année dernière, par les prélèvements que nous avons dû faire sur nos ressources pour continuer l'œuvre de reconstitution de la flotte.

PASSIF

Balance des comptes divers (Débiteurs et créanciers)

Le solde de cette balance figure au bilan de 1890 pour 919.366 45
en augmentation de 331.442 «9 9
sur celui de 1889, qui était de 587.923 86

Ainsi que nous vous le disions l'année dernière, ce chapitre subit, comme le précédent, l'influence des charges imposées par les travaux de constructions neuves.

Fonds d'assurance

Les affaires contentieuses qu'avait fait naître l'abordage de l'« Oxus » et de l'« Anadyr », en rade d'Aden, le 11 juillet 1889, ayant été jugées dans le sens des espérances dont nous vous faisons part à votre réunion du 31 mai dernier, nous n'avons plus de motif de différer l'imputation au Fonds d'assurance du montant de la perte de l'« Anadyr ». C'est, en effet, pour faire face à des éventualités de cette nature, fort rares heureusement, que ce fonds a été institué. Nous avons également à mettre à la charge de ce compte les primes payées aux compagnies d'assurances en 1890 pour la partie des risques que nous faisons couvrir, ainsi que quelques liquidations ayant trait à des affaires d'abordage et d'avaries concernant l'année 1890 et des exercices antérieurs.

Le compte « Fonds d'assurance », qui soldait au 31 décembre par 8.033.333 67
doit supporter, par les causes que nous venons d'indiquer, une réduction de 1.599.084 33

Il se trouverait réduit à 6.434.249 34

si nous n'avions prélevé sur les produits du dernier exercice une somme égale aux primes payées au cours de cet exercice. Cette somme, augmentée d'un appoint fourni par les assurances sur navires charbonniers, a doté le compte général d'assurance de 534.712 78

ce qui le relève à 6.968.962 12

Étant donné que le risque demeurant à la charge de la Compagnie ne peut dépasser deux millions au maximum par navire, et que le nombre des paquebots pour lesquels le risque s'élève à ce maximum est relativement limité, le fonds d'assurance est encore suffisant pour satisfaire à des éventualités qui, à en juger par le passé de votre entreprise, ne représentent en moyenne que 552.038 fr. 98 par an.

Fonds de réserve statutaire

Le fonds de réserve statutaire, qui s'élevait à 5.846.269 46
à la fin de l'exercice 1889, s'est accru de 190.119 22
à la suite du vote de votre dernière assemblée.

Il a été porté ainsi à 6.036.388 68

Si vous voulez bien donner votre approbation aux comptes que nous avons l'honneur de vous soumettre, il recevra, pour l'exercice 1890, une nouvelle dotation de 190.659 fr. 13.

Obligations

Conformément à la table d'amortissement qui règle les tirages de vos obligations, il a été remboursé, au cours de l'exercice 1890, 547 obligations.

La dette obligataire, qui était de 21.737.000 fr. au 31 décembre 1889, se trouve réduite à 24 millions 463.500 francs.

Actions

Le capital-actions n'a subi aucune modification.

EXPLOITATION.

Pendant l'année qui vient de s'écouler, il n'est entré en service qu'un seul paquebot neuf, « l'Australien », qui a accompli deux voyages sur la ligne d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie.

Le « Polynésien », qui figurait encore au nombre des paquebots en construction à la fin de cet exercice, a été livré depuis à l'exploitation. Ce paquebot a quitté Marseille le 3 janvier dernier pour effectuer son premier voyage en Australie. Nous sommes heureux de vous annoncer que ce voyage a été accompli dans les meilleures conditions. Le fonctionnement des machines et des chaudières n'a laissé à désirer sous aucun rapport.

La mise en ligne de l'« Australien » et du « Polynésien », dont la construction et l'aménagement font honneur à vos ingénieurs, a produit partout une impression des plus favorables.

Le « Tibre », après une refonte qui lui permettra de faire une longue campagne, a été envoyé à Saïgon pour renforcer le matériel des lignes coloniales.

Vous connaissez, par les renseignements détaillés qui vous ont été fournis à votre réunion du 31 mai 1889 l'influence qu'a exercée sur les résultats des dernières années l'obligation de passer presque sans transition du régime ancien à l'ordre nouveau créé par la convention de 1886. Il a fallu d'abord pourvoir à l'exécution des services avec les moyens à notre disposition, pendant que nous poursuivions parallèlement la construction d'un matériel neuf et la transformation ou l'appropriation de ceux de vos paquebots qui étaient susceptibles d'être mis en état de remplir les conditions imposées par votre dernier contrat.

Ce n'est qu'au prix de dépenses d'exploitation notablement plus élevées qu'elles ne l'auraient été en d'autres circonstances, et moyennant l'affectation d'un capital considérable à la reconstitution du matériel, que nous avons réussi à traverser cette période de transition sans manquer un seul instant à l'exécution des engagements pris en votre nom.

Sous le rapport des conditions d'exploitation, l'année 1890 a été plus favorisée que les précédentes.

D'une part, la navigation de vos bâtiments a été heureuse et nous n'avons eu à enregistrer aucun événement de quelque gravité. D'autre part, les diverses lignes ont été desservies par un matériel mieux approprié à leurs besoins. L'utilisation de ce

matériel a été meilleure que dans les exercices antérieurs. Les soixante navires qui ont concouru à l'exécution des services ont fourni un parcours moyen par unité de 13.985 lieues marines.

En 1889, le parcours moyen n'atteignait que 13.124 lieues.

L'amélioration des conditions d'exploitation s'est traduite par une importante diminution des dépenses des paquebots. C'est dans ce sens que nous continuerons à diriger nos efforts.

[CIRCONSTANCES ADVERSES]

Nous n'aurions donc que de bons résultats à vous présenter si, au cours de l'année 1890, la marche normale de vos affaires n'avait eu à subir le contrecoup d'événements contre lesquels il n'était pas en notre pouvoir de vous prémunir.

Le premier de ces événements a été la révolution au Brésil, qui a déterminé une crise de courte durée.

Puis, immédiatement après, il a fallu compter avec la crise financière et commerciale de La Plata qui a entravé toutes les transactions. Comme vous le savez, cette crise dure encore.

Des faits de cette nature devaient nécessairement peser lourdement sur les résultats de votre navigation dans l'Atlantique. Aussi, avons-nous eu le regret de constater une diminution très importante dans les produits des lignes aboutissant au Brésil et à La Plata.

Pour les services qui relèvent de votre exploitation de Marseille, nous avons eu à subir les effets de la grève générale qui a paralysé pendant plusieurs mots les affaires en Australie. Dans la Méditerranée, l'apparition du choléra en Syrie, en entraînant l'établissement de quarantaines rigoureuses, a amené un grand ralentissement dans le trafic de vos lignes circulaires. Nous avons atténué les conséquences de cette situation en supprimant la période des quarantaines, les voyages entre Beyrouth et Smyrne et vice-versa, qui ne font pas partie des parcours que vous devez exécuter à titre obligatoire.

Sans le concours des circonstances adverses que nous venons de relater, circonstances qui ont coïncidé avec la hausse du prix des charbons, l'année 1890 eût été une des meilleures que nous ayons eues depuis longtemps. Mais, étant donné l'influence exercée sur vos recettes par ces circonstances, nous nous estimons heureux d'être en mesure de vous présenter une situation de laquelle il résulte qu'en ajoutant aux produits de l'année un reliquat de 440.000 francs, solde du compte « Prévisions pour éventualités diverses », dont nous vous avons entretenus l'année dernière, il sera possible d'attribuer à votre capital le dividende de 30 francs par action, qui a été distribué d'une manière constante depuis l'exercice 1886.

Ce résultat a pu être obtenu grâce aux économies réalisées sur les dépenses des paquebots. Quant aux recettes, les produits de vos services ayant Marseille comme point d'attache sont venus compenser et au delà la diminution éprouvée du côté de votre réseau de l'Océan Atlantique.

Itinéraires

Dans leur ensemble, les parcours généraux, qui se sont élevés à 839.100 lieues marines en 1890, sont inférieurs de 840 lieues à ceux de l'exercice précédent. Ils se répartissent entre 241 voyages comportant 503.271 lieues, effectués en vertu de vos contrats, et 205 voyages libres pour lesquels les parcours ont été de 333.839 lieues.

La comparaison avec l'année 1889 fait ressortir les différences suivantes :

Augmentation sur les parcours subventionnés 4.141 l. m.

Diminution dans la navigation libre 4.981 l. m.

L'augmentation des parcours obligatoires a été motivée par le service de la côte Ouest de Madagascar, qui n'avait commencé à fonctionner que dans la seconde partie de l'exercice 1889, tandis qu'il a été exécuté complètement en 1890.

La diminution de la navigation libre provient de la suppression en 1890 des voyages supplémentaires accomplis en 1889 à l'occasion de l'Exposition universelle.

Les itinéraires des lignes postales n'ont pas subi de modifications. Ceux de vos services libres, par le fait même qu'il s'agit de lignes facultatives, sont sujets à des changements commandés par les circonstances et les conditions du trafic.

C'est ainsi qu'au lieu de continuer à desservir le plus directement possible les ports de La Plata, nous avons fait visiter diverses escales de la côte du Brésil par vos cargo-boats depuis que le courant d'émigration et de trafic vers les républiques de l'Amérique du Sud s'est ralenti.

Dans l'Indo-Chine, notre colonie du Tonkin ayant une tendance de plus en plus marquée à se relier commercialement avec la place de Hong-Kong, nous avons établi, à titre d'essai, un service entre Haïphong et Hong-Kong. Les débuts de ce service sont de nature à nous encourager à le maintenir. Il sera complété de manière à assurer un voyage par semaine pendant l'exercice courant.

Par contre, nous avons renoncé à la ligne annexe qui mettait en communication nos services de Constantinople avec les ports du Danube.

L'expérience a démontré que ces ports ne pouvaient plus être utilement desservis au moyen d'embranchements, et que le jour où il y aurait intérêt à rétablir des relations avec cette région, il faudrait le faire en créant un matériel spécial.

Nous avons d'autant moins hésité à retrancher la ligne du Danube de notre champ d'opération que nous avons l'emploi du bateau affecté à cette ligne. Il a été envoyé au Tonkin pour coopérer au service de Haïphong à Hong-Kong.

Ce sont là les seules modifications de quelque importance il vous signaler.

Au point de vue des vitesses, les conditions imposées par la convention de 1886 ont été dépassées. Sur la ligne postale du Brésil, où vous êtes tenus de fournir une moyenne annuelle de 14 nœuds, cette moyenne s'est élevée à 14 n. 87. Dans l'Indo-Chine, vos paquebots ont donné sur la ligne principale 13 n. 20, au lieu de de 13 n. ; dans la direction de l'Australie 13 n. 33 au lieu de 13 n. ; sur la ligne de la côte Orientale d'Afrique 12 n. 53 au lieu de 11 n. 50.

Trafic

Statistique des transports en 1890

1° Circulation des personnes. – Il a été transporté 112.140 voyageurs de toutes classes, parmi lesquels 1.960 passagers à titre gratuit en vertu de réquisitions du gouvernement.

2° Mouvement des marchandises et du matériel. – Ce mouvement se chiffre par 7.295.203 colis réalisant un poids collectif de 576.105 tonnes de 1.000 kilogrammes.

3° Espèces et valeurs. – 155.026.000 francs dont 3.215.150 francs transportés gratuitement pour le service du Trésor public.

En 1889, vos paquebots avaient transporté 122.824 passagers, 516.184 tonnes de marchandises et 147 millions de valeurs.

Bien que la comparaison avec 1889 porte sur une année pendant laquelle l'Exposition universelle avait déterminé un grand déplacement des personnes, nous avons la satisfaction de constater que le mouvement de 1890 n'a été inférieur à celui de l'exercice précédent que de 684 passagers.

En ce qui concerne les marchandises, l'accroissement du tonnage est de 11 1/2 %, celui des valeurs de 1/2 %.

RÉSUMÉ

En résumé, Messieurs, malgré les difficultés exceptionnelles qui ont affecté votre exploitation en 1890 — révolution au Brésil, crise économique et financière dans La Plata, grèves en Australie, invasion du choléra dans les ports de Syrie —, l'exercice se présente en liquidation dans les conditions plus favorables que celui de 1889. Les parcours ayant été pour les deux exercices presque identiquement les mêmes, l'exploitation de 1890 réalise, tant en plus-value de recettes qu'en réduction comparative de dépenses, une amélioration de 1.497.352 fr. 27.

Cette amélioration eût été doublée, si votre trafic à Bordeaux n'avait pas été éprouvé par des circonstances de force majeure, heureusement transitoires, mais dont l'effet se fait encore sentir. Il ne vous échappera pas que si la moins-value constatée du côté de l'Atlantique a réduit de moitié ces heureux résultats, votre entreprise a trouvé, sur les autres réseaux, et c'est là un des bons effets de l'étendue, de la variété et de la solidarité de vos services, une large et opportune compensation.

Toutes recettes et dépenses balancées, le solde actif disponible ressort à 9.344.629 fr. 74.

[PETITE LEÇON DE COMPTABILITÉ]

En ce qui concerne les fonds d'amortissement et d'assurance dont le fonctionnement pourrait laisser place dans vos esprits à quelque obscurité, nous croyons utile de vous soumettre de courtes explications qui dissiperont toute incertitude. Le fonds d'amortissement et le fonds d'assurance, en faveur desquels l'assemblée générale vote chaque année des prélèvements à l'importance desquels est subordonnée la fixation du dividende, s'appliquent exclusivement à la reconstitution du capital engagé dans le matériel naval, coques, machines et chaudières.

Le prélèvement au profit du compte d'amortissement proprement dit ne s'applique pas à l'entretien du mobilier des paquebots, auquel ils est pourvu par un prélèvement spécial de dépréciation compris dans les dépenses générales d'exploitation. Ce prélèvement y compte en 1890 pour 800.233 fr. 56. Il en est de même des prélèvements pour faire face au dépérissement des chaudières calculé comme devant se produire dans une période de cinq ans pour les appareils à basse pression et de dix ans pour la haute pression.

Chaque année, il est appliqué en dépense de ce chef un prorata destiné à éteindre à la fin de la période indiquée la mise dehors exigée par le remplacement des appareils arrivés au terme de leur utilisation. Ce prorata pour 1890 a été de 683.551 fr. 72.

C'est dans le même ordre d'idées que des prélèvements divers sont opérés chaque année pour assurer dans une période donnée l'amortissement des immeubles et des établissements d'agences, des frais d'émission des obligations, du prorata à mettre en réserve pour assurer le remboursement à 500 fr. des obligations émises à un taux inférieur, des frais de premier établissement des lignes nouvelles, etc., etc. Il en est de même aussi de l'amortissement des obligations qui fait chaque année l'objet d'un prélèvement spécial et n'a rien à voir avec le fonds d'amortissement du matériel naval dont quelques mots vous feront clairement comprendre le jeu.

Chaque navire en sortant des chantiers a un compte d'amortissement ouvert. Ce compte est débité de la valeur initiale du navire. Il est doté chaque année d'une annuité équivalente au vingtième de la valeur initiale, qui se trouve ainsi reconstituée à la fin de la vingtième année. Il convient de remarquer que ce terme de vingt ans ne peut être considéré comme rigoureusement nécessaire, puisque nous voyons figurer dans votre flotte des navires ayant atteint une durée de beaucoup supérieure, et qui, bien construits et bien entretenus, représentent encore une valeur utile.

En fait, depuis l'origine jusqu'en fin de l'exercice 1890, il est sorti de votre flotte, soit par suite de démolition ou de vente, soit par suite de pertes à la mer, soixante-dix-neuf

navires dont la valeur initiale, 76.800.558 fr. 08, a été intégralement reconstituée. Le fonds de prévoyance dit « Fonds d'assurance » a fourni le complément.

En 1871, la valeur initiale des navires constituant votre flotte était inscrite au bilan pour 107.088.000 francs. Elle figure au bilan de 1890, après vingt ans écoulés (le capital actions de la Compagnie étant resté le même), pour 118.264.584 francs, actuellement couverts par le compte d'amortissement.

La Compagnie a disposé, accessoirement, il est vrai, d'un complément de capital provenant de l'émission successive d'obligations dont 48.927 restent en circulation. Mais, ainsi que nous l'avons indiqué, ce capital est l'objet d'un remboursement spécial opéré en quarante ans par voie de tirage au sort. Nous indiquerons, d'ailleurs, en continuant cet exposé, qu'elle a été la part donnée au produit des obligations émises dans les grands travaux de construction ou de réfection rendus nécessaires par l'exécution du contrat postal de 1886 et par les développements donnés à votre flotte commerciale.

Mais il reste préalablement quelques mots à dire du fonctionnement de votre compte d'assurance des navires.

Vous savez, Messieurs, que les risques de perte ou d'avaries courus par vos navires sont couverts par deux moyens combinés. Une partie de ces risques est gardée par vous-mêmes à la charge de votre compte d'assurances moyennant des primes annuelles dont nous nous appliquons à réduire de plus en plus l'importance à mesure que notre propre fonds d'assurance peut offrir de plus amples réserves pour répondre aux nécessités auxquelles il est destiné à faire face.

La base du calcul des prélèvements nécessaires pour entretenir le fonds d'assurance est la fixation du risque maximum que la Compagnie croit pouvoir garder à sa charge sur un même navire. Ce risque maximum jusqu'en 1858 est resté fixé à 500.000 francs ; c'est-à-dire qu'on ne donnait à couvrir aux Compagnies d'assurances sur ce navire que la valeur excédant 500.000 francs. Mais à mesure qu'augmentait l'échantillon des navires mis en service et que se développaient les parcours à desservir, nous avons dû, pouvant le faire sans imprudence, ainsi que l'expérience l'a montré, élever le maximum à votre charge à 700.000 francs en 1860 ; à 1.200.000 francs en 1865 ; à 1.500.000 francs en 1868 ; à 1.800.000 en 1878 ; enfin à 2 millions en 1884, chiffre qu'il n'a pas dépassé jusqu'aujourd'hui.

Dans ces conditions, les prélèvements annuels ont élevé l'importance du fonds de prévoyance à 3 millions en 1860, à 4 millions en 1865, à 7.500.000 francs en 1873. À partir de cette année, il décroît sous le coup de pertes consécutives auxquelles il a dû parer, pour descendre en 1877, à la suite du double naufrage des grands paquebots le *Mékong* et le *Parana* à 3.014.566 francs.

Il se relève ensuite d'année en année et remonte à plus de 6 millions en 1881 et à 8 en millions en 1882, chiffre auquel il a été maintenu jusqu'en 1889. La perte de l'*Anadyr*, qui s'est produite au cours de 1889, mais dont la liquidation, retardée par des procès que vous avez gagnés et dont le résultat a été de réduire à 929.600 francs la valeur perdue par votre compagnie à la suite de ce sinistre, a fait descendre à 6.434.000 francs l'importance du fonds d'assurance ramené en fin d'exercice à 6.968.000 francs par le prélèvement de 534.000 francs que nous avons exercé à son profit sur les résultats de l'année.

Nous vous entretiendrons dans votre prochaine assemblée, Messieurs, des moyens que nous avons en vue pour élargir la base de ce fonds sans ajouter à vos charges annuelles. Il nous suffira de rappeler, ainsi que nous l'avons indiqué au chapitre du bilan, que les pertes qu'a dû couvrir depuis trente-quatre ans le fonds d'assurances n'ont pas dépassé en moyenne 552.000 francs par année et que la perte maximum essuyée par le fonds d'assurance, dans l'année la plus éprouvée, 1877, a été de 3.767.843 francs. Le solde disponible en fin d'exercice permettrait de parer tel qu'il est

à l'éventualité improbable de la perte en une même année de trois de vos plus grands navires.

ÉMISSION D'OBLIGATIONS

En vous rendant compte dans notre rapport du 31 mai 1889, du capital employé en constructions neuves, refonte et transformations de paquebots, ainsi qu'en outillage et dépenses immobilières, à la suite de la convention du 30 juin 1886, nous vous avons fait entrevoir que, pour achever l'exécution du programme des travaux, nous pourrions être dans le cas d'avoir à vous demander un complément de ressources dont l'importance serait très limitée.

Pour justifier à vos yeux la nécessité de crédits nouveaux, il nous suffira de rappeler en peu de mots les principales étapes du développement de votre entreprise au cours des dix dernières années :

1882. – Établissement de la ligne d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie.

De 1881 à 1890. – Création d'une flotte commerciale qui compte aujourd'hui dix-sept navires.

De 1886 à 1890. – Exécution de la convention de 1886, comportant l'établissement d'une grande ligne nouvelle, celle de la côte orientale d'Afrique.

Pour satisfaire à ce développement, il est entré en service quinze paquebots nouveaux dont la valeur initiale s'est élevée à 52.448.346 38

Il a été dépensé pour l'achat ou la construction de treize cargo-boats, 20.454.532 37

Enfin, la transformation de sept paquebots a coûté 3.406.442 73
76.309.321 48

Les travaux en cours pour l' « Armand-Béhic » et le « Tasmanien » avaient motivé, au 31 décembre dernier, une mise de fonds de 3.524.348 03

Le capital consacré au développement de la flotte durant la période de 1882 à 1890 a donc été de 79.833.669 51

Les prélèvements opérés de 1881 à 1890 au profit du compte d'amortissement des coques et des machines, augmentés de la dépréciation annuelle que le chapitre « Mobilier des paquebots » a supportée, ont mis à notre disposition une somme totale de 55.505.704 42

L'émission de 50.000 obligations, autorisée par votre délibération du 31 mai 1887, a laissé disponible, après remboursement du solde de votre emprunt 5 % 14.035.500 »

Les ressources provenant des amortissements du matériel et de l'emprunt n'ont fourni ainsi que 69.541.204 42

Pour faire face à l'insuffisance de 10.292.465 09

nous avons dû avoir recours aux réserves de portefeuille et à notre fonds de roulement.

C'est pour reconstituer ce fonds de roulement, et dans le but de compléter le capital nécessaire à l'achèvement des constructions neuves en cours d'exécution, que nous avons à vous demander l'ouverture de nouveaux crédits.

L'exécution du programme des travaux qui ont été la conséquence de la convention de 1886 touche à sa fin. Vous n'avez plus en chantier que les deux grands paquebots « Armand-Béhic » et « Tasmanien », destinés à la ligne d'Australie, dont l'achèvement exigera neuf millions. Ce capital sera procuré, en grande partie, par le fonds d'amortissement, mais il est à prévoir que les prélèvements pratiqués au profit de ce fonds ne seront pas suffisants pour nous donner, en temps utile, les disponibilités dont nous aurons besoin.

Sauf le cas où il viendrait à se produire des nécessités nouvelles, qui ne pourraient naître que du fait d'événements imprévus ou de l'extension de vos services, les constructions à entreprendre à la suite de celles en voie d'exécution ne devraient avoir d'autre but que de pourvoir au remplacement de ceux de vos paquebots qui arriveront au terme de leur utilisation. Comme ces constructions se trouveraient échelonnées sur une période d'assez longue durée, l'expérience du passé nous autorise à compter que nos ressources ordinaires suffiraient à y faire face.

Après ces explications, il nous reste à examiner pour quel chiffre et sous quelle forme il y a lieu de constituer les ressources financières qui nous sont nécessaires.

Étant donné ce que nous avons à attendre des prélèvements d'amortissement, une somme de dix millions nous semble plus que suffisante pour répondre aux diverses nécessités que nous venons d'indiquer et qui intéressent la période à courir jusqu'à la fin de l'exercice 1892. Mais nous croyons qu'il convient d'envisager des éventualités plus éloignées, car vous demeurez convaincus comme nous, par l'expérience acquise, que de nouveaux efforts sont sans cesse indispensables pour maintenir nos instruments d'exploitation, si perfectionnés qu'ils paraissent, à la hauteur des progrès de la science et (il faut bien le reconnaître) des progrès de nos concurrents de toutes nationalités. Il serait prudent de ne pas attendre, pour mettre à notre portée les moyens d'actions qui peuvent devenir nécessaires, en dehors des réserves normales d'amortissement, que les événements nous contraignent à vous convoquer cet effet, avec les délais et les formalités statutaires, en assemblée générale extraordinaire.

Nous n'hésitons donc pas à vous demander dès à présent l'autorisation de créer des ressources dépassant nos besoins actuels ou prochains, étant bien entendu qu'il n'en serait fait usage que dans la mesure où des éventualités ultérieures en rendraient l'emploi indispensable.

C'est par ces considérations que votre conseil vous demande la faculté de faire, aux époques et dans les conditions qu'il jugera opportunes, une émission de titres dont le capital pourrait atteindre le chiffre total de vingt millions.

Dans notre pensée, cette émission devrait être faite en obligations et non sous forme d'augmentation du capital social. Sans doute, en vertu de l'article 5 des statuts qui prévoit que le capital social, actuellement limité à soixante millions de francs, pourrait être élevé à quatre-vingt-seize millions, l'assemblée générale serait en droit de décider la création de nouvelles actions ; mais il ne faut pas perdre de vue que toute augmentation de capital diminuerait pour toute la durée de la Société la part de chaque actionnaire dans l'actif social, tandis que si vous procédez par voie d'émission d'obligations, la créance des obligataires s'éteindra par le jeu de l'amortissement dans une période de temps déterminée.

D'ailleurs, eu égard à l'importance du capital actions et à la valeur de l'actif social, le chiffre d'obligations de votre compagnie en circulation est relativement peu élevé, puisqu'il ne dépassait pas 21 millions 463.500 francs au 1^{er} janvier 1891.

Ces obligations sont parfaitement classées et nous avons la certitude, en présence des cours auxquels elles se maintiennent, que des titres similaires, rapportant 4 % d'intérêt, et amortissables en trente-sept ans, offerts à un prix un peu inférieur au pair, seraient accueillis avec faveur. Ces indications ne s'appliquent qu'aux 20.000 titres représentant un capital de dix millions de francs qui seraient émis à bref délai. Nous devons, bien entendu, réserver notre liberté d'action en ce qui concerne les émissions ultérieures au sujet desquelles nous vous demandons une autorisation éventuelle sans être assurés que nous aurons à en faire usage.

Lors de la souscription qui sera ouverte prochainement, nous ne manquerons pas, conformément à nos précédents, de réserver aux actionnaires, sur une portion des titres, un droit de préférence qui serait exercé dans des conditions à déterminer et que nous leur ferons connaître en temps utile.

NOMINATION D'ADMINISTRATEURS

En rendant hommage, au début de cette réunion, à la mémoire du président que nous avons récemment perdu, M. Armand Béhic, nous vous avons fait connaître que, presque simultanément, notre excellent colloque, M. Octave Vésignié, avait été enlevé à notre affection. Vous savez aussi que, quelques jours après ce double deuil, nous avons eu le regret de voir M. Édouard Delessert et M. Alfred André laisser par leur retraite deux nouveaux vides dans nos rangs.

Habile ingénieur des constructions navales, M. Vésignié avait dirigé pendant vingt ans les ateliers de La Ciotat, où il s'était fait remarquer par la sagesse de son administration, en même temps que par sa valeur technique. Vous lui avez dû une partie des beaux paquebots qui desservent vos grandes lignes postales. L'affaiblissement de sa santé l'avait contraint à renoncer à la carrière active.

En vous demandant de lui donner place au conseil, nous avons espéré pouvoir longtemps encore éclairer les délibérations des lumières de son expérience. Cet espoir a été trop tôt déçu.

Nous étions, depuis plusieurs mois, préparés à la retraite de M. Alfred André, que motivaient des convenances de famille et l'impossibilité de continuer à donner à nos séances l'active participation dont nous avons eu si souvent à tirer profit. M. André n'avait ajourné la suite à donner à sa détermination que par déférence pour M. Béhic.

N'ayant pas réussi à le retenir, nous n'avons pu, quel qu'en fût notre regret, qu'accepter sa démission, ainsi que celle que nous offrait M. Delessert.

Vous savez aussi, Messieurs, comment, en exécution de l'article 20 des statuts, nous avons pourvu provisoirement à ces trois vacances, en appelant à prendre part à nos délibérations les trois administrateurs adjoints en exercice, MM. Octave Noël, Alfred Musnier et Charles Babin.

Ancien chef de statistique de la Banque de France, professeur à l'École des Hautes études commerciales et signalé aux suffrages de l'Institut par d'importantes publications sur les questions de transport, M. Octave Noël promettait, lorsque vous lui avez donné entrée au conseil comme administrateur adjoint, une coopération dont votre Comité de direction, sous la présidence de M. Béhic, a constaté la valeur utile.

Nous sommes heureux de rendre le même témoignage à MM. Alfred Musnier et Charles Babin, tous deux administrateurs des Messageries nationales et versés, par une longue collaboration, à la connaissance pratique de vos affaires.

M. [Alfred] Musnier est le fils d'un de nos plus anciens collègues, dont vous avez voulu reconnaître les services, lorsqu'il s'est retiré de votre conseil, en lui conférant le titre d'administrateur honoraire.

M. Babin nous assiste avec autant de dévouement que de savoir et d'expérience depuis de longues années comme conseil du contentieux.

C'est en pleine confiance que nous soumettons ces trois nominations à la ratification de l'assemblée générale.

Liquidation de l'exercice

Si vous voulez bien accepter nos propositions, Messieurs, l'exercice 1890 se présentera en liquidation dans les conditions suivantes

Recettes et bénéfices divers de toute nature	60.052.027 43
Dépenses de toute nature (y compris les prélèvements opérés au profit des comptes d'amortissement et d'assurance des navires)	55.252.099 66
Excédent en recettes	4.799.927 77
À déduire pour le service des obligations	986.745 00
Solde disponible	3.813.182 77

Nous vous proposons, en exécution de l'article 39 des statuts, de prélever 5 % de ce bénéfice au profit du compte « Réserve statutaire », soit 190.659 13 et de fixer à 30 francs par action (dont 12 fr. 50 déjà payés acompte en décembre dernier) le dividende de l'exercice 1890, soit 3.600.000 00

L'excédent 22.523 64

devant entrer, après liquidation, dans les comptes « Profits et pertes » de l'exercice 1891.

Total égal 3.813.182 77

En résumé, Messieurs, nous avons l'honneur de vous soumettre les résolutions suivantes :

Première résolution

Les comptes de l'exercice 1890 sont approuvés.

Deuxième résolution

Le dividende de l'exercice 1890 est fixé à 30 fr. par action, savoir :
12 fr. 50 déjà payés en vertu des pouvoirs donnés au conseil d'administration par l'article 40 des statuts

17 fr. 50 payables, sous déduction de l'impôt, à partir du 1^{er} juin prochain.

Le reliquat de 22.523 fr. 04 sera porté au crédit de l'exercice 1890, et entrera, sauf liquidation de cet exercice, dans les comptes de profits et pertes de l'exercice 1891.

Troisième résolution

Sont ratifiées, aux termes de l'article 20 des statuts, les nominations faites à titre provisoire par le conseil d'administration :

De MM. Charles Babin, Alfred Musnier, Octave Noël, déjà administrateurs adjoints, en qualité d'administrateurs, en remplacement de MM. Alfred André et Édouard Delessert, démissionnaires, et de M. Octave Vésignié, décédé

Quatrième résolution

Le conseil d'administration est autorisé à contracter, au nom de la Compagnie, un emprunt de 20.000.000 de francs.

Ledit emprunt sera constitué en obligations amortissables au pair de 500 francs.

Les pouvoirs les plus étendus sont donnés au conseil d'administration pour déterminer l'intérêt attaché aux obligations nouvelles, pour en valider les titres et pour procéder, directement ou avec le concours des banquiers ou des institutions de crédit, à l'émission de nouveaux titres, soit par séries, soit par aliénations successives.

Il sera rendu compte aux actionnaires, réunis en assemblée générale ordinaire, des mesures prises et des résultats obtenus par le conseil d'administration, en exécution des pouvoirs qui lui sont déferés par la présente résolution.

À la suite de la discussion ouverte sur les conclusions du rapport, le président met aux voix (par assis et levé) les quatre résolutions soumises à l'assemblée.

Les trois premières résolutions sont adoptées à l'unanimité. La quatrième est également adoptée. Deux membres seulement se lèvent à la contre-épreuve.

NÉCROLOGIE

M. Lacroix Saint-Pierre

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 21 juin 1891)

Nous apprenons que M. Lacroix Saint-Pierre, président des conseils d'administration du chemin de fer d'Orléans [P.O.*] et des Messageries maritimes, administrateur des

Forges et chantiers de la Méditerranée*, ancien député de la Drôme sous l'Empire, est mort la semaine dernière, à l'âge de 74 ans. M. Lacroix Saint-Pierre, qui était le dernier survivant des fondateurs de la Compagnie des Messageries maritimes, avait été élu récemment président du conseil d'administration de cette Compagnie en remplacement de M. Béhic, décédé.

M. Lacroix Saint-Pierre était officier de la Légion d'honneur.

JUIN 1891 : ALEXANDRE SIMONS, PRÉSIDENT

COMPAGNIE
DES MESSAGERIES MARITIMES.
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES DU 30 MAI 1892
(*Le Journal des chemins de fer*, 11 juin 1892, p. 406 s)

.....
Depuis la dernière assemblée générale, nous avons eu à pourvoir, sous réserve de votre ratification, à la nomination de deux administrateurs appelés à remplacer MM. Lacroix Saint-Pierre et Albert Rostand, enlevés l'un et l'autre à notre affection à quelques mois de distance et dont la perte vous laissera comme à nous d'unanimes regrets.

M. Lacroix Saint-Pierre, que nous avons élu pour présider à nos délibérations après la mort de M. Armand Béhic, était, vous le savez, depuis la retraite de notre vénérable doyen, M. Soufflot, le dernier survivant dans notre conseil du groupe d'administrateurs de la vieille et toujours vive Société des Messageries nationales qui, sous l'impulsion de M. Ernest Simons, a fondé en 1851 les Messageries maritimes..

Celui de nous qui avait l'honneur de présider l'assemblée générale du 30 mai dernier, en l'absence de M. Lacroix, exprimait l'espoir partagé par tous ses collègues, de le voir bientôt reprendre les fonctions qu'il était si digne de remplir. Vain espoir : le 3 juin, lorsque nous la croyions hors de danger, il succombait au mal dont sa robuste constitution semblait devoir triompher. Tout ceux de vous qui ont vu M. Lacroix Saint-Pierre à l'œuvre pendant les quarante ans de sa carrière administrative savent quelle droiture de caractère, quel jugement sûr, quelle aménité de relations il apportait à l'exercice de son mandat. Cet ensemble de qualités, également apprécié par le conseil d'administration des chemins de fer d'Orléans dont il faisait partie de longue date, lui avait récemment valu, de même qu'aux Messageries, l'élection à la présidence de la compagnie.

[DISPARITION D'ALBERT ROSTAND]

C'est à 1851 que remontait aussi les premiers rapports de M. Albert Rostand avec les Messageries. Exploitant, après son père ⁹, une ligne de navigation entre Marseille, le littoral italien et quelques ports du Levant, M. Rostand avait été l'initiateur des négociations, si habilement conduites à fin par M. Simons, qui ont amener le Gouvernement à vous concéder le service postal de la Méditerranée exécuté jusque-là en régie sous la haute main du département des Finances. Chargé par le conseil de la direction à Marseille, de la nouvelle entreprise, M. Rostand l'exerça jusqu'à la fin de la guerre de Crimée [1857]. Les liens indirects qu'il garda depuis lors avec les Messageries

⁹ Bruno Rostand (1780-1860), frère cadet d'Alxeis-Joseph Rostand, maire de Marseille en 1830.

s'étaient resserrées depuis 1881 par la nomination qui l'appela à siéger dans votre conseil.

Nous ne voulons pas manquer de payer un dernier tribut de regrets à la mémoire de notre administrateur honoraire, M. Victor Musnier, que nous avons eu également la douleur de perdre en 1891. De même que M. Lacroix Saint-Pierre, M. Victor Musnier avait été un des premiers membres de votre conseil, où il siégea activement jusqu'en 1885. Dans sa retraite volontaire, il avait emporté la satisfaction de voir son fils, notre collègue, M. Alfred Musnier, appelé par vos suffrages à faire revivre au milieu de nous un nom cher à la famille des Messageries et justement honoré.

Pour vous proposer les successeurs à donner aux deux administrateurs dont la fin prématurée ouvrait dans vos rangs un si grand vide, notre choix s'est porté, conformément à des précédents qu'il nous a paru sage de rétablir, sur deux des principaux représentants du commerce de Lyon et de Marseille, MM. [Jules] Cambefort et Henry Bergasse.

M. [Jules] Cambefort ¹⁰, devenu à Lyon, après la mort de son oncle, M. [Oscar] Galline, le chef de l'importante maison que notre excellent et regretté collègue avait si longtemps dirigée, nous apporte sur cette grande place, à laquelle nous lient tant d'intérêts de trafic, un concours dont nous avons depuis longtemps reconnu la valeur. M. Cambefort avait succédé à M. Galline comme administrateur de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Armateur et chef d'une des maisons de commerce les plus considérées de Marseille, M. Henry Bergasse s'est fait, dans le port d'attache de votre principale exploitation, une position d'influence exceptionnelle ¹¹. Son caractère et la grande expérience qu'il a acquise dans le maniement des intérêts maritimes commandent partout le respect et assurent à la direction de vos affaires à Marseille un point d'appui aussi honorable qu'utile.

C'est donc en pleine confiance que nous soumettons à la ratification de l'assemblée générale, deux nominations destinées à favoriser le développement des relations commerciales auxquelles s'attachent le plus sûrement dans notre pensée les perspectives d'avenir de votre compagnie.

La perte de Lacroix Saint-Pierre, deux ans après son élection à la présidence de votre conseil, nous imposait un nouveau devoir. À l'unanimité, nous avons fait choix pour lui succéder du plus ancien de nos collègues, M. Alexandre Simons. Appelé jeune encore, en 1865, à remplacer son père comme administrateur et formé de longue date, aux côtés de M. Armand Béhic, à l'étude approfondie et au maniement de vos affaires, M. Alexandre Simons tiendra à honneur de maintenir avec nous les fortes traditions que nous ont léguées les deux hommes qui ont le plus contribué à la création et aux développements de la Compagnie des Messageries maritimes.

¹⁰ Jules Cambefort (1828-1906) : banquier à Lyon, d'abord chez son oncle, Oscar Galline, puis au sein de la maison J. Cambefort, Saint Olive & Cie. Trois enfants de son mariage avec Augusta Morin : une fille, mariée au banquier Gustave Mirabaud, et deux fils, Charles et Oscar. Administrateur du PLM, de Mokta-el-Hadid et de Krivoï-Rog, de la Compagnie générale des eaux et de la Compagnie générale des eaux pour l'étranger, de la Banque maritime (1881), de la Société lyonnaise de dépôts (SLD), des Éts Cail (1890), commissaire des comptes des Assurances générales-Vie (1890), administrateur du Lloyd français (1891), des Messageries maritimes (1892), du Canal de Suez (1895), des Mines de Roche-la-Molière et Firminy...

¹¹ Henry Bergasse appartient au premier conseil d'administration de la Société marseillaise de crédit (1865), de l'Immobilière Marseillaise (1878), des Grands Travaux de Marseille (1891), de la Société d'études et d'exploitation du Congo français (1893). En outre administrateur des Transports maritimes à vapeur (SGTM), actionnaire de la Compagnie lyonnaise indochinoise (1898), fondateur de la Compagnie des vapeurs de charge français (1899)...

JULES GIRETTE, PRÉSIDENT

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES. SOCIÉTÉ ANONYME

Au capital de 96.000.000 dont 60.000.000 émis.
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES Du 30 MAI 1893
(Assemblée ordinaire et extraordinaire.)
(*Le Journal des chemins de fer*, 10 juin 1893)

Le 30 mai 1893, les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis en assemblée générale ordinaire. 23.903 actions (sur 120.000) étaient représentées, 84 actionnaires étaient présents chargés, en outre, des pouvoirs de 285 autres propriétaires d'actions.

L'assemblée était présidée par M. Jules Girette.

Le bureau étant régulièrement constitué, le président invite le directeur général des services de la Compagnie [Lecat] à donner lecture du rapport du conseil d'administration sur les résultats de l'exercice 1892.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

La réunion à laquelle nous avons eu l'honneur de vous convoquer, en exécution de l'article 35 des statuts, a pour objet de soumettre à votre approbation les comptes de l'exercice 1892 et de vous proposer la fixation du dividende afférent à cet exercice.

Ainsi que nous le faisons chaque année, nous allons passer en revue avec vous les divers chapitres composant le bilan dont vous avez eu déjà connaissance par les documents qui ont été mis, depuis quelques jours, à votre disposition.

BILAN

ACTIF

Matériel naval

À ne considérer que le chiffre total inscrit au bilan, 137.150.010 fr. 30, qui diffère peu de celui du bilan de 1891, la situation de votre matériel naval ne paraîtrait pas s'être sensiblement modifiée au cours du dernier exercice. Cependant, il est entré en ligne, pendant l'année 1892, deux paquebots de grand échantillon, l'*Armand-Béhic* et la *Ville-de-La-Ciotat*, représentant ensemble 13.125 tonneaux de jauge brute et une puissance de 14.000 chevaux.

Nous avons eu, par contre, à prononcer la radiation de trois navires, le *Meïnam*, l'*Èbre* et le *Rio-Grande*, arrivés au terme de leur utilisation. Ces navires, qui comptaient dans votre flotte pour un tonnage brut de 6.054 tonnes et une force de 4.600 chevaux, ont été vendus pour être démolis.

La comparaison des entrées et des sorties montre que, bien que la valeur initiale du matériel soit restée la même en écritures, les changements survenus dans l'état de la flotte en 1892 se traduisent par une augmentation de 7.071 tonneaux et de 9.400 chevaux.

Le matériel naval était inscrit au bilan de 1891 pour une somme de 119.738.490 97 représentant la valeur des coques et des machines à l'état de neuf.

La construction des paquebots *Armand-Béhic* et *Ville-de-La-Ciotat* et l'installation d'étuves à désinfection sur tous les paquebots de la ligne de l'Indo-Chine ont motivé l'emploi d'un capital de 11.553.996 02

ce qui a porté le prix de revient du matériel à 131.292.486 99

Il y a lieu de déduire de ce chiffre la valeur pour laquelle les navires *Meinam*, l'*Èbre* et *Rio-Grande*, retirés du service, avaient été inscrits dans vos écritures, soit 4.933.469 56

Cette déduction opérée, la valeur initiale des 58 navires formant l'effectif de la flotte au 31 décembre 1892 ressort à 123.359.017 43

Nous avons à y ajouter :

Pour le mobilier des paquebots 8.927.457 09

Pour les dépenses faites sur le paquebot n° 102 en construction à La Ciotat
1.863.635 78

On arrive ainsi au total de 137.150.010 30

conforme à celui du bilan que vous avez sous les yeux.

Ainsi que vous le savez, Messieurs, la somme qui figure au chapitre « Mobilier des paquebots » représente la valeur nette de ce mobilier, après déduction des quotités mises chaque année à la charge de l'exploitation à titre de dépréciation.

La somme de 60.239.189 fr. 57 c., inscrite au passif au titre « Fonds d'amortissement », s'applique au matériel naval, coques et machines, et ne concerne pas le mobilier.

Le *Ville-de-La-Ciotat*, achevé à la fin de 1892, n'ayant commencé son service qu'en 1893, n'a pas encore reçu de dotation d'amortissement. En tenant compte de ce fait, on voit par la comparaison du fonds d'amortissement à la valeur de la flotte, *Ville-de-La-Ciotat* non comprise, que les prélèvements opérés représentent 50 % de la valeur d'origine du matériel naval.

Approvisionnements (Charbons, vivres, travaux en cours et rechanges)

Notre rapport à votre précédente assemblée vous signalait une diminution de l'importance des immobilisations de capital que comportaient antérieurement ces divers chapitres.

La diminution s'est encore accentuée pendant l'exercice 1892, qui s'est terminé par les soldes suivants :

Approvisionnements à Marseille, Bordeaux, La Ciotat et à l'extérieur 8.234.290 16

Travaux divers en cours d'exécution à La Ciotat 1.472.616 27

Ensemble 9.706.906 43

au lieu de 11.938.794 58

au 31 décembre 1891.

Les réductions obtenues s'élèvent à 1.631.888 15

Elles doivent être attribuées, pour une part de près de 950.000 fr. aux changements apportés dans le mode d'approvisionnement de vos navires en combustible sur un certain nombre de points, et notamment dans les stations de l'Extrême-Orient où les charbons d'origine asiatique tendent de plus en plus à se substituer aux charbons provenant d'Europe.

D'un autre côté, le ralentissement des travaux dans vos établissements de La Ciotat, à la suite de l'achèvement des derniers grands paquebots destinés à la ligne d'Australie, a eu comme corollaire une diminution de 600.000 fr. environ dans la valeur des matières en approvisionnement.

Immeubles et établissements, outillage, mobilier et appareils

Au bilan de 1891, ces divers chapitres comptaient pour une somme de 16.511.938 43

qui se trouve réduite au 31 décembre 1892 à 12.381 597 -18

se décomposant comme suit :

Immeubles et outillage 11.674.589 16

Mobilier et matériel des agences 706.998 32

C'est une différence de 4.130.410 95

dont nous allons vous faire connaître les causes et qui a, d'ailleurs, sa compensation dans les modifications que présentent au passif les comptes fonds d'amortissement des immeubles et « fonds d'assurances ».

Les changements introduits dans les écritures portent exclusivement sur la partie « immeubles et établissements » dont nous nous étions depuis longtemps proposé de rétablir l'inventaire. Il ne faut pas oublier que les immeubles qui constituent votre domaine datent en majeure partie de l'origine de la Compagnie ou de la création de vos grands services, et qu'ils ont été maintenus dans vos écritures pour leur valeur au prix de revient, ayant comme contrepartie la somme des amortissements successivement opérés.

Cependant, il était certain que, durant cette période de trente à quarante années, la valeur des immeubles avait subi des variations et que si, pour la plupart des points, les prélèvements d'amortissement avaient été au delà du nécessaire, pour d'autres, au contraire, ils avaient pu ne pas être suffisants pour contrebalancer les dépréciations éprouvées par la propriété.

Afin d'être sûrement éclairés sur la situation de chacune des parties de votre domaine, nous avons invité vos agents à faire dresser une évaluation de vos établissements en leur recommandant de ne prendre que des bases extrêmement modérées : la réunion des éléments de ce travail a été le point de départ d'un inventaire nouveau pour lequel nous nous sommes tenus encore au-dessous des évaluations que nous avons reçues. Votre comptabilité vous donne donc maintenant une situation mieux en rapport avec la valeur réelle de vos établissements, bien qu'elle demeure notablement inférieure à cette valeur.

Les écritures qui ont été la conséquence de cette opération ont nécessité la clôture des comptes anciens que remplace un compte nouveau reproduisant les énonciations du nouvel inventaire. Il en est résulté une plus-value dont il a été fait emploi en la portant au crédit du fonds d'assurances.

Ce n'est, en somme, qu'un déplacement de vos réserves qui a servi à doter un fonds dont il était utile d'augmenter les ressources au moment où, pour alléger les charges de l'exploitation, nous sommes conduits à élever le découvert que nous conservons et qui atteint son plein sur les navires de grand échantillon entrés en ligne au cours des dernières années.

Valeurs de caisse et de portefeuille

Les valeurs de caisse et de portefeuille figurent au bilan de l'exercice 1892 pour une somme de 11.771.031 39

en diminution de 1.768.602 24

sur les disponibilités au 31 décembre 1891, qui s'élevaient à 13.539.694 03

La situation que nous vous présentons se serait élevée à un chiffre au moins égal à celui de 1891 si une question d'interprétation d'une clause de votre cahier des charges, soulevée par plusieurs départements ministériels, n'avait eu pour effet de laisser en

suspens, pendant toute l'année 1892, le règlement de factures de transports du personnel exécutés pour le compte de l'État.

Le différend qui s'était produit n'existant plus aujourd'hui, nous avons encaissé, depuis le commencement de cette année, le montant de la plupart des décomptes en retard.

Débiteurs divers

Les factures de transports dont il vient d'être question n'ayant pas été réglées avant la fin de l'exercice 1892, sont venues grossir le compte des débiteurs divers, qui s'élevait, au 31 décembre dernier, à 15.549.039 fr. 86.

Nous vous rappelons que les éléments des comptes débiteurs et créanciers divers se composent principalement de comptes d'ordre dont l'apurement se fait au cours des exercices suivants. Sauf quelques liquidations, peu importantes, d'ailleurs, dont le règlement se fait par voie d'amortissement, le compte « débiteurs divers » ne comprend pas de créances douteuses.

Ainsi que vous le savez, on ne se rend compte de la situation comptable. au point de vue des « débiteurs et des créanciers divers » qu'en dégagant le solde qui ressort de la comparaison des deux comptes.

Au 31 décembre 1891, ce solde s'élevait à 2.729.920 85

au profit du compte des débiteurs divers.

Vous avez à la fin de l'exercice 1892 :

Aux « débiteurs divers » : 15.549.039 86

Aux « créanciers divers » : 10.932.341 60

d'où il résulte en votre faveur une balance de 4.619.698 26

excédant de 1.886.777 41

celle de l'exercice précédent.

PASSIF

Actions.

Le capital actions n'a subi aucun changement.

Obligations

Dans votre assemblée générale de 1891, vous avez bien voulu nous conférer les pouvoirs nécessaires pour recourir à l'emprunt jusqu'à concurrence d'une somme de vingt millions. Il n'a été fait usage de ces pouvoirs que pour l'émission, en juillet 1891, de 20.000 obligations représentant un capital de dix millions.

Le fonds de roulement de votre société se trouvant largement reconstitué, nous n'aurons pas à utiliser, quant à présent, les facultés de crédit que vous nous avez ouvertes, et qui demeurent à l'état de réserve pour le cas ou des éventualités imprévues viendraient à surgir.

Les remboursements opérés à la suite du dernier tirage réduit le nombre des obligations restant en circulation à 67.522 qui représentent une valeur de 33.761.000 fr.

Fonds d'amortissement des navires

Conformément à vos traditions, et par application des règles dont les bases vous ont été exposées à diverses reprises, l'exploitation de 1892, a supporté pour l'ensemble de la flotte les prélèvements habituels s'élevant à 5.293.411 fr. 74. Le montant en a été porté au fonds d'amortissement après déduction de la part pour laquelle ce fonds doit contribuer au remboursement des obligations spécialement émises pour subvenir aux dépenses de reconstitution de la flotte.

Par le fait des prélèvements opérés sur les produits de l'exercice 1892, le fonds d'amortissement se serait trouvé porté à 65.172.599 13

si nous n'avions eu à faire reprise par suite de la radiation du *Meïnam*, de l'*Èbre* et du *Rio-Grande* des amortissements dont ces navires avaient été dotés et qui s'élevaient à 4.933.469 56

Le solde du fonds d'amortissement au 31 décembre 1892 a été ramené ainsi à 60.239.189 57

Fonds d'assurance

Nous vous avons rendu compte au chapitre « Immeubles et Établissements », de la révision des valeurs de votre domaine, révision qui a fait ressortir une plus-value transférée au fonds d'assurance.

Après avoir satisfait aux charges incombant à l'exercice 1893, ce compte solde par 8.567.322 fr. 11. Il soldait par 7.422.157 fr. 29 au 31 décembre 1891.

Fidèles à ligne de conduite dont nous vous avons entretenus à votre dernière réunion, nous n'avons pas hésité à porter à 9.500.000 fr. le maximum du risque que la Compagnie garde à sa charge.

Fonds de réserve statutaire

Ce fonds, qui s'élevait à 6.237.047 81

à la fin de l'exercice 1891, a reçu une dotation de 189.785 88

à la suite du vote de votre dernière assemblée.

Il atteint maintenant le chiffre de 6.416.833 67

EXPLOITATION

L'année 1892 marque le terme de la période des grands travaux de construction auxquels il avait fallu donner une impulsion exceptionnelle à la suite de la convention de 1886 qui a consacré le renouvellement de vos traités avec l'État. La mise en service du *Ville-de-La-Ciotat* a complété le matériel de la ligne principale d'Australie qui se trouve desservie maintenant par quatre paquebots de 6.500 tonneaux de jauge brute et de 7.000 chevaux.

Vous possédez sur cette ligne un matériel de premier ordre, qui ne le cède, sous aucun rapport, à celui des grandes compagnies anglaises desservant l'Australie et dont les efforts, vous ne l'ignorez pas, tendent sans cesse vers de plus grandes vitesses que l'on ne peut obtenir que par l'accroissement du tonnage et l'augmentation de la puissance des machines.

La *Ville-de-La-Ciotat* accomplit actuellement son second voyage en Australie. Ses débuts nous permettent de compter que, de même que ses devanciers, ce paquebot donnera toute satisfaction et qu'il sera l'objet de la faveur du public.

Si nous jetons un coup d'œil en arrière pour nous rendre compte des efforts et des sacrifices que nous a imposés le maintien de la flotte depuis 1881, époque à laquelle le premier matériel de la ligne d'Australie a été constitué, nous sommes amenés à constater que, dans cette période de douze années, il est entré en service 30 bâtiments neufs formant ensemble 118.468 tonneaux de jauge brute et une puissance de 94.150 chevaux dont la construction a employé un capital de 89 millions ; et qu'en y ajoutant la valeur de navires achetés, et le coût des transformations dont les paquebots anciens ont été l'objet, on arrive à un total de 95 millions.

Les deux tiers de ce capital ont été fournis par les ressources provenant de vos réserves, accrues chaque année par les prélèvements opérés au profit des divers comptes d'amortissement. Vous n'avez eu recours à l'emprunt que pour vous procurer un complément de 35 millions de francs.

Il reste en chantier à La Ciotat un paquebot d'un type nouveau. Ce paquebot est destiné à prendre rang dans le matériel du service de l'Indo-Chine.

Nous avons décidé récemment la construction d'un autre paquebot de grande marche que nous nous proposons d'affecter aux lignes du Brésil et de La Plata. L'entrée en activité de ce paquebot permettra de réduire l'effectif que nous entretenons à Bordeaux, si les services demeurent constitués tels qu'ils le sont actuellement, et d'obtenir, dans tous les cas, une meilleure utilisation du matériel affecté à ces services.

C'est encore au moyen des ressources provenant des amortissements qu'il sera pourvu aux dépenses de construction de ces deux paquebots.

Les contrats intervenus en 1881 entre le gouvernement de la Cochinchine et notre compagnie pour l'exploitation des services côtiers de navigation qui sont, en quelque sorte, le prolongement de votre ligne principale, prenaient fin le 31 décembre 1893. Nous pouvons vous annoncer que M. Rolland, votre agent principal à Saïgon, autorisé par nous à négocier auprès du gouvernement général de l'Indo-Chine le renouvellement de ces traités, a signé avec M. de Lanessan une convention qui concède à votre compagnie les lignes de Saïgon à Singapore et de Saïgon au Tonkin pour une période de dix années prenant date du 1^{er} janvier 1893.

Le gouvernement général de l'Indo-Chine n'ayant pas cru devoir maintenir le service de Saïgon à Manille, nous avons abandonné sans regrets l'exploitation de la ligne annexe entre la Cochinchine et les Philippines, qui a cessé d'être desservie à l'échéance du contrat.

La convention nouvelle attribue au service de Saïgon à Singapore une subvention de 22 fr. par lieue marine. Celui de Saïgon à Haïphong est rémunéré sur la base de 20 fr. par lieue.

En ce qui concerne la navigation de vos paquebots, si nous nous bornons aux faits qui se rapportent à l'exercice 1892, nous aurions la satisfaction de n'avoir à vous signaler aucun accident grave, en dehors de la perte du *Delta*, qui a eu feu le 28 novembre 1891 et dont il a été fait mention dans notre dernier rapport.

Le *Delta* étant complètement amorti, le naufrage de ce paquebot s'est traduit en écritures par une perte de 16.356 fr. 91, représentant les dépenses faites à l'occasion du naufrage et la valeur des approvisionnements existant à bord.

Par contre, depuis le 1^{er} janvier de cette année, nous avons eu à enregistrer la perte du *Niémen* que le capitaine a dû mettre à la cote de Ceylan le 21 janvier dernier, à la suite d'une voie d'eau occasionnée par la rupture de l'arbre porte-hélice, afin d'assurer le sauvetage des passagers et du personnel. Nous sommes heureux de pouvoir vous dire que, dans cette circonstance, chacun a fait son devoir.

Le *Niémen* était un navire de construction déjà ancienne. Il ne comptait plus dans vos écritures que pour la valeur de la transformation faite en 1887, en même temps qu'il recevait de nouvelles machines. La liquidation de ce sinistre incombe à l'exercice 1892.

Comme incidents de navigation, les débuts de 1892 ont été marqués par deux abordages, l'un survenu à Woosung, près de Shanghai, et dans lequel votre paquebot le *Sydney*, étant à l'ancre à son mouillage ordinaire, a failli être coulé par un croiseur cuirassé de la marine chinoise dont l'éperon a fait une large ouverture dans la coque de votre bâtiment.

Le second abordage a eu lieu dans le canal de Suez où votre paquebot le *Yarra*, étant amarré à un garage pour laisser passer un convoi de navires, a reçu du steamer anglais *Licya* un choc qui lui a causé des avaries assez importantes pour qu'il n'ait pu poursuivre son voyage qu'après un arrêt de douze jours à Suez nécessité par l'exécution des réparations provisoires.

Dans le premier cas, les autorités chinoises n'ont pas hésité à accepter la responsabilité des dommages éprouvés par le *Sydney*. Le règlement de cette affaire est entre tes mains du consul général de France à Shanghai. Pour l'abordage *Licya-Yarra*,

nous exerçons contre les armateurs du vapeur anglais des poursuites dont l'issue ne nous paraît pas devoir être douteuse.

Itinéraires

Dans son ensemble, la navigation de l'exercice 1893 a donné lieu à 429 voyages, représentant un parcours total de 822.135 lieues marines. Sur ce nombre, 243 voyages, comportant 505.796 lieues, correspondent aux obligations que vous imposent vos contrats postaux. Les 186 voyages exécutés en service libre ont motivé un parcours de 316.399 lieues.

Par comparaison avec l'exercice 1891, les résultats de 1893 accusent une diminution de 11.599 lieues marines portant entièrement sur la navigation libre, et qui s'explique par un nombre moindre de voyages sur la ligne commerciale de La Plata, ainsi que par la réduction à un ordinaire de quinzaine du service de Haïphong à Hong-Kong.

Au point de vue des vitesses, les résultats suivants ont été obtenus :

Sur la ligne postale du Brésil, une moyenne de 14 n. 51, supérieure de 51 centièmes à celle que vous êtes tenus de fournir.

Dans la direction de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, où la vitesse moyenne obligatoire est de 13 nœuds, l'emploi de trois des grands paquebots du dernier type a porté la moyenne générale annuelle à 14 n. 21. Le service étant assuré maintenant par quatre navires de même puissance, nous devons nous attendre, pour 1893, à une moyenne encore plus élevée.

Sur la ligne principale de l'Indo-Chine et du Japon, la vitesse réalisée a été de 13 n. 10, excédant de 0 n. 10 la moyenne obligatoire.

Le service de la Côte Orientale d'Afrique a fourni, en moyenne, 12 n. 50, au lieu des 11 n. 50 stipulés dans votre contrat.

Dans la Méditerranée, où vous devez 13 nœuds sur la ligne de Marseille à Alexandrie et Beyrouth, et 12 nœuds sur celle de Marseille au Pirée et à Smyrne, les moyennes réalisées ont été de 13 n. 07 pour la première et de 12 n. 37 pour la seconde.

Comme vous le voyez, les vitesses réalisées, tout en étant maintenues dans de justes limites, sont partout supérieures aux vitesses obligatoires qui ont été largement dépassées sur plusieurs de vos grandes lignes.

Nous vous avons rendu compte, l'année dernière, d'un premier essai de voyages commerciaux tenté par l'envoi en Australie de la *Dordogne* au mois d'août 1891. L'essai a été renouvelé sur une plus grande échelle en 1892. Nous avons expédié, en août et septembre, les cargo-boats *Charente* et *Adour*, et, pour exécuter un marché de transport de matériel destiné à la colonie de la Nouvelle-Calédonie, nous avons été conduits à expédier, en outre, la *Dordogne* et le *Cordouan*. Les deux premiers voyages intéressent seuls l'exercice 1892.

Ces quatre navires ont accompli leurs voyages d'aller avec une régularité parfaite, arrivant en Australie dans des délais qui ne présentent pas des écarts de quarante-huit heures entre la traversée la plus rapide et celle qui a été la moins favorisée. Ainsi que nous l'avions fait en 1891 pour le *Dordogne*, l'itinéraire de ces longs voyages a été la route du Cap de Bonne-Espérance, sans escale sur aucun point, à l'aller. Les retours ont été effectués par la voie du canal de Suez. Le *Charente*, l'*Adour* et le *Dordogne* sont rentrés en Europe avec des chargements de laine dont la plus grande partie était à destination de Dunkerque. Le *Cordouan*, attendu le mois prochain, revient complètement chargé en marchandises pour Marseille et Bordeaux.

La présence de vos cargo-boats en Australie a coïncidé avec une saison pendant laquelle les affaires d'affrètement ont été particulièrement difficiles. À raison de l'état du trafic maritime en général, des vapeurs de nationalité étrangère s'étaient rendus en grand nombre en Australie dans l'espoir que l'exportation des laines leur procurerait la possibilité de former rapidement des chargements de retour et de les obtenir à des frets rémunérateurs. La surabondance des moyens de transports a produit des résultats

absolument contraires. C'est à grand-peine que les marchandises nécessaires pour constituer les cargaisons des navires en charge ont pu être réunies, et elles ne l'ont été qu'après des délais beaucoup trop longs. Quant au cours des frets, il s'est maintenu très bas et a été ce qu'il pouvait être, étant donné l'excès de tonnage mis à la disposition du commerce.

Malgré ces circonstances défavorables, nous ne regrettons pas l'effort que nous avons fait pour participer à un trafic qui intéresse au plus haut degré le commerce et l'industrie de notre pays. Si votre exploitation n'a pas retiré de ces voyages les avantages qu'elle aurait pu en attendre dans des conditions normales, nous sommes en mesure de constater que, du moins, ils n'ont pas été onéreux pour votre entreprise.

TRAFIC

Statistique des transports

1° Circulation des personnes

Vos paquebots ont transporté 108.314 passagers en 1892. Dans ce nombre, les passagers du gouvernement entrent pour 18.437, comprenant 2.639 voyageurs transportés à titre gratuit en vertu des engagements qui dérivent de vos contrats. Par comparaison avec l'exercice précédent, le mouvement de l'année 1892 accuse une diminution de 4.456 passagers qui, comme l'année dernière, porte presque entièrement sur le réseau des lignes du Brésil et de La Plata.

2° Marchandises et matériel

Les transports de marchandises ont donné lieu, en 1892, à un mouvement qui se chiffre par 7.208.915 colis représentant en poids 563.189 tonnes.

En 1891, vous aviez transporté 7.335.697 colis correspondant à un tonnage de 556.468 tonnes.

3° Espèces et valeurs

Il y a eu, au cours de l'exercice 1892, une reprise des expéditions d'espèces d'or, d'argent et d'autres valeurs qui se sont élevées à 195.711.128 francs, au lieu de 176.455.970 fr. l'année précédente. Les transports faits gratuitement pour le compte du Trésor public n'ont représenté qu'une valeur de 420.500 fr. en 1893.

RÉSULTATS DE L'EXERCICE

Dans l'allocution que vous a adressée le président du conseil d'administration à votre dernière réunion, M. Al[exandre] Simons ne vous avait pas laissé ignorer les craintes que faisaient naître les débuts de l'exercice 1892. Aux causes qui entravaient la marche régulière de vos opérations, fièvre jaune au Brésil, quarantaines de La Plata, continuation des crises politiques et financières dans l'Amérique du Sud, sont venues s'ajouter, dans la seconde partie de l'année, les entraves de toutes sortes nées de l'apparition du choléra en Europe. Vos paquebots ont eu à subir les rigueurs du régime quarantenaire dans la Méditerranée, dans l'Atlantique et même au delà de Suez jusqu'en Australie.

Nous n'avons pas à insister sur le trouble qu'un pareil état de choses apporte au fonctionnement de vos services, trouble qui se traduit par un surcroît de dépenses sans compensation, le déplacement des personnes et des choses ayant une tendance marquée à se ralentir pendant la durée de ces périodes anormales.

Nous ne pouvons nous dispenser non plus de faire allusion aux conséquences que devraient entraîner pour une entreprise comme la vôtre les modifications profondes introduites au commencement de l'année dernière dans le régime économique de notre

pays. Il était impossible que des services trouvant leur aliment dans les échanges internationaux n'eussent pas à souffrir, au moins transitoirement, d'un changement de régime.

Enfin, Messieurs, vous savez aussi que le commerce du monde entier paraît être dans un état de malaise général qui se manifeste par des crises dont la gravité ne saurait vous échapper.

En ce qui concerne le commerce maritime, si nous avons eu le bonheur d'échapper aux effets des circonstances adverses que nous venons de relater, les rapports publiés par les principales compagnies de navigation anglaises et allemandes nous auraient édifiés sur les conséquences qu'elles ont produites. C'est, de toutes parts, un concert de plaintes visant la stagnation des affaires, l'insuffisance des produits, l'avisement des frets, et signalant, par-dessus tout, l'excès de tonnage disponible. Les entreprises de navigation françaises, et en particulier celles qui ont leur point d'attache à Marseille, ne paraissent pas avoir été plus favorisées que les entreprises étrangères.

Vous ne serez donc pas surpris, Messieurs, que nous venions vous dire que sous l'empire de ces circonstances exceptionnellement défavorables, l'exercice 1892 accuse, par comparaison avec le précédent, une diminution de 2.973.050 fr. 83 dans les produits de l'exploitation. Cette insuffisance des recettes se trouve atténuée, jusqu'à concurrence de 1.972.166 fr. 62, par les économies réalisées dans toutes les branches de vos services. Le charbon y contribue pour une part de 1.011.917 francs 91, bien que l'emploi de bâtiments de plus grande puissance ait accru de 6.408 tonnes la consommation annuelle de combustible.

En présence de cette situation, il ne pouvait être question de vous proposer la répartition du dividende habituel de 30 fr. Il nous aurait même été difficile de vous proposer le chiffre de 25 fr. si nous n'avions eu en réserve les bénéfices procurés par des réalisations de valeurs immobilières dont il vous a été rendu compte dans nos derniers rapports.

En ajoutant le montant de ces bénéfices aux recettes de l'exercice 1892, le produit total de cet exercice, augmenté du reliquat provenant de la liquidation de 1891 et des exercices antérieurs, se trouve porté à 54.832.484 69 f

Les dépenses de toute nature, y compris les prélèvements d'amortissement maintenus à leur taux normal, constaté au bilan, s'étant élevées à 50.262.056 33
le solde est de 4.570.428 36

duquel il y a lieu de déduire pour l'intérêt des obligations et l'acompte sur le dividende payé en décembre 1892 2.562.980 00

Il reste disponible 2.007.448 36

dont vous avez à décider l'emploi.

Nous avons l'honneur de vous proposer de fixer à 25 fr. par action le dividende de l'exercice 1892.

Un acompte de 10 fr. ayant été déjà payé, si vous voulez bien adopter notre proposition, le solde de 15 fr. qui serait mis à votre disposition à partir du 1^{er} juin prochain représenterait 1.800.000 00

Aux termes de l'article 39 des statuts, vous auriez à doter la réserve statutaire de 160.372 40

et il resterait à reporter à l'exercice 1893 un reliquat de 47.075 96

Total égal 2.007.448 36

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous avons abordé avec un sentiment de profonde tristesse cette réunion qui devait être dirigée par le président que nous avons récemment perdu.

M. Alexandre Simons avait remplacé comme administrateur, en 1865, son père, M. Ernest Simons, le fondateur de votre compagnie. Il était devenu le plus ancien des membres du conseil après la mort de M. Lacroix Saint-Pierre, qui avait succédé comme président à M. Armand Béhic. Élu président en juin 1891, il a succombé presque subitement le 4 avril dernier, à peine âgé de cinquante-sept ans, à la grave maladie dont il avait subi les premières atteintes à Marseille, nous laissant un nouveau deuil après tant de cruelles blessures à peine cicatrisées.

Le président que nous avons appelé à lui succéder, M. Girette, s'est réservé le soin de vous faire apprécier à leur valeur les grands services que M. Simons a rendus au cours trop rapide des vingt-deux mois pendant lesquels il a exercé avec autant de dévouement que de compétence la haute direction de vos intérêts. Pénétré du sentiment de sa responsabilité dans les circonstances exceptionnellement difficiles que votre exploitation a traversées, il se consacrait à vos affaires avec une ardeur qui a peut-être ébranlé sa forte constitution. Certainement il est mort à la peine et nous ne saurions entourer sa mémoire de trop sincères regrets. Aussi, sous l'impression d'un deuil si profond et si récent, avons-nous dû ajourner la proposition que nous aurons à vous soumettre pour la nomination de l'administrateur appelé à le remplacer parmi nous.

Vous connaissez de longue date M. Girette. Depuis l'origine de votre entreprise, il a consacré sa vie entière à en étudier les intérêts, à en diriger le développement, à en assurer la prospérité. Ses services le désignaient pour occuper la première place dans votre conseil d'administration avant que le choix unanime de ses collègues l'y appelât. Il continuera, dans ses nouvelles fonctions, à faire profiter votre société de l'expérience et de la haute autorité qu'il a conquises.

En résumé, Messieurs, nous avons l'honneur de vous soumettre les résolutions suivantes :

Première résolution

Les comptes de l'exercice 1892 sont approuvés,

Deuxième résolution

Le dividende de l'exercice 1892 est fixé à 25 fr. par action, savoir :

10 fr. déjà payés en vertu des pouvoirs donnés au conseil d'administration par l'article 40 des statuts ;

15 fr. payables, sous déduction de l'impôt, à partir du 1^{er} juin prochain.

Le reliquat de 47.075 fr. 96 sera porté au crédit de l'exercice 1892, et entrera, sauf liquidation de cet exercice, dans les comptes de profits et pertes de l'exercice 1893.

Après la lecture du rapport, le président adresse à l'assemblée les paroles suivantes :

Messieurs,

Lorsque, le 30 mai 1891, appelé à l'honneur de présider votre assemblée, j'émettais l'espoir de revoir bientôt à notre tête M. Lacroix Saint-Pierre que nous venions d'élire à la présidence, je ne pouvais pas croire qu'il fut à la veille de succomber à l'affection qui le tenait éloigné de nous et dont la guérison semblait prochaine ; je n'aurais jamais imaginé surtout que, deux ans plus tard, j'aurais le douloureux devoir d'exprimer à cette place qu'occupait l'an dernier M. Alexandre Simons, les regrets que laisse à ses anciens collègues et que doit laisser à notre compagnie, la mort de son quatrième président, enlevé subitement à cinquante-sept ans, par un mal aussi imprévu que fatal, en pleine application à l'accomplissement de la tâche que nous lui avons confiée et en plein succès.

M. Simons avait accepté cette tâche sans méconnaître les difficultés contre lesquelles il lui faudrait lutter. Il y mettait toute son énergie. Je dirai, si vous voulez bien le permettre, à quel point il y avait réussi.

Le rapport que vous venez d'entendre rappelle les influences adverses, épidémies, crises économiques et financières, perturbations politiques, qui, depuis trois ans, et particulièrement en 1892, ont pesé sur votre exploitation dans l'Extrême-Orient aussi bien que dans l'Atlantique et la Méditerranée. Quelques chiffres en résument les conséquences onéreuses. Vos recettes commerciales, qui avaient baissé de 1.666.000 fr. en 1891, ont subi, en 1892, un surcroît de réduction de 3.088.000 fr. Comparées aux résultats de l'exercice 1890, les recettes de 1892 accusent donc une diminution de 4.751.000 fr.

Pour que votre capital ait droit au dividende de 30 fr. par action qui lui a été servi depuis quelques années, il faut, vous le savez, que, prélèvement fait des sommes nécessaires au maintien sur le pied normal de vos réserves d'amortissement, d'assurances et autres, le solde en bénéfice de l'exercice laisse 3.600.000 fr. disponibles. La moins-value de 4.750.000 fr. en recettes d'exploitation donnait donc si résoudre une extrême difficulté ; votre conseil l'a résolue par la réduction des dépenses. La somme des économies successivement réalisées chaque année pendant trois ans sur les charges de l'année précédente a atteint en 1892, comparativement à 1889, le total de 4.900.000 fr. La moins-value sur les recettes était donc compensée.

C'est par une progression croissante d'année en année que ce résultat encore insuffisant quelle qu'en soit l'importance, a pu être obtenu. Notre éminent et regretté président, M. Armand Béhic, avait tracé et ouvert la voie. Ses successeurs l'y ont suivi : nous l'y suivrons résolument après eux.

Tirer des navires la plus forte utilisation compatible avec l'irréprochable exécution des itinéraires et la conservation du matériel ; pourvoir libéralement à ce qu'exigent le bien-être et la sécurité des personnes embarquées et la régularité des échanges du commerce ; mais contrôler de près tous les éléments de dépense à bord et à terre, en intéressant le personnel en service à la gestion économique ; fortifier la surveillance de vos intérêts par des inspections fréquentes sur tous les points desservis ; tels sont les procédés que M. Armand Béhic avait fait pratiquer jusqu'à ses derniers jours et que M. Simons, avec le concours éclairé du directeur général de vos services, a su étendre et rendre plus efficaces pour l'épargne pendant les deux années de sa trop courte présidence. En 1890, on avait pu économiser 1.170.000 fr. comparativement aux dépenses de 1889. L'économie en 1891 s'est élevée à 1 million 820.000 fr. sur 1890. L'épargne réalisée en 1892 a dépassé de 1.972.000 fr. celle de l'année précédente.

Ces résultats dénotent la persévérance des efforts qui les ont rendu possibles. Ils font honneur au dévouement de nos collaborateurs à Paris, à Marseille, à La Ciotat, à Bordeaux, des commandants, des officiers de tout ordre de votre flotte, et du personnel de vos agences extérieures, en même temps qu'ils témoignent de la forte impulsion qui leur a été imprimée.

À l'heure actuelle, 58 paquebots et cargo-boats suffisent à faire le travail qui exigeait l'emploi de 62 navires en 1889.

On n'a plus à craindre que le niveau des frais d'entretien et de réparation de la flotte n'élève en proportion du surcroît d'activité qui lui est imposée. Des essais prolongés, suggérés par votre savant ingénieur en chef, M. Risbec, fermement encouragés par M. Simons, et soutenus par le dévouement de vos commandants et de vos mécaniciens, ont prouvé qu'en tirant tout le parti possible des ressources dont disposent les bords, l'intervention des ateliers pouvait être rendue moins fréquente et le bon entretien des navires assuré à moindre prix.

Le service de la nourriture, qui est, après le chapitre des consommations de charbon, l'un des plus onéreux éléments de votre exploitation, a été refondu de manière à rendre incessante la surveillance des achats et des emplois de vivres dans des conditions aussi

profitables à l'amélioration du régime de table qu'à la réduction des dépenses. L'expérience des premiers mois de 1893 a donné dès résultats très appréciés par votre clientèle de voyageurs, et promet, en fin d'exercice, une importante addition aux économies réalisées pendant les années précédentes.

M. Simons, qui avait pris l'initiative de cette réforme, en poursuivait graduellement l'application. Il y veillait encore à Marseille lorsqu'il a subi les premières atteintes du mal qui devait, quelques jours après, l'enlever à notre affection et faire perdre à votre compagnie un des hommes qui l'ont le mieux servie.

M. Alexandre Simons nous laisse du moins des exemples à suivre. Il a honoré de nouveau parmi nous le nom que son père, M. Ernest Simons, avait si dignement porté dans votre conseil au début de l'entreprise destinée à de si grands développements, dont il avait été, en 1851, le clairvoyant promoteur. C'est à M. Ernest Simons que votre compagnie avait dû, dès 1852, le concours du président qui a tant fait pour sa prospérité, M. Armand Béhic. Une alliance de famille avait resserré l'union de ces trois hommes de cœur et de haute valeur. Je suis sûr d'exprimer les sentiments de l'assemblée tout entière en réunissant leurs noms dans un respectueux et reconnaissant hommage. (Marques générales d'assentiment.)

À la suite de la discussion ouverte sur les conclusions du rapport, le président met aux voix (par assis et levé) les deux résolutions soumises à l'assemblée.

La première résolution est adoptée à l'unanimité moins une voix ; et la seconde et l'unanimité.

NÉCROLOGIE

Charles Jagerschmidt

(*Le Journal des débats*, 12 mai 1894)

M. [Charles] Jagerschmidt, ancien ministre plénipotentiaire, administrateur de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, a succombé hier en son appartement de la rue de l'Arcade. Il était âgé de soixante-treize ans.

Il était l'oncle de M. [Henry] Jagerschmidt, maître des requêtes au Conseil d'État. Ses obsèques auront lieu lundi

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES. SOCIÉTÉ ANONYME

Au capital de 96.000.000 dont 60.000.000 émis.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES DU 31 MAI 1894

(Assemblée ordinaire et extraordinaire.)

(*Le Journal des chemins de fer*, 9 juin 1894, p. 390 s)

..... L'EXPLOITATION

En passant en revue, dans le rapport lu à votre dernière réunion, ce qui a été fait depuis 1881 pour la reconstitution et l'amélioration de la flotte nous avons été conduits à vous signaler que les résultats acquis n'avaient été obtenus qu'au prix d'une mise dehors de fonds de 95 millions de francs. L'entrée en service de votre nouveau paquebot l'*Ernest-Simons*, qui va faire ses essais le mois prochain, portera à plus de cent millions le capital consacré à la nouvelle flotte. C'est un chiffre qui pourra vous paraître

élevé, mais il ne faut pas perdre de vue que les nécessités de la concurrence, le besoin d'un plus grand confort, joints aux progrès qui s'imposent en matière de vitesse, obligent à remplacer les paquebots anciens par des bâtiments de types modernes, plus grands et plus puissants que leurs devanciers et dont le prix de revient représente le double et quelquefois la triple du coût initial des navires auxquels ils sont substitués.

Cette évolution est terminée en ce qui concerne la ligne d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, pour laquelle vous possédez un matériel de premier ordre qui a fait ses preuves.

Le *Chili* et le N° 104, en cours de construction, viendront compléter l'effectif nécessaire pour que les deux lignes du Brésil et de La Plata soient dotées d'un matériel de grande marche, approprié aux exigences spéciales de cette branche de vos services.

Les ressources financières disponibles, dont l'importance s'augmentera de prélèvements qui seront pratiqués en 1894 et 1895 au profit du fonds d'amortissement, nous donneront les moyens, tout en conservant les fonds de roulement indispensable à une exploitation aussi étendue que la vôtre, de faire face aux dépenses de ces constructions sans recourir à un nouvel appel au crédit.

Nous avons eu à nous préoccuper, d'un autre côté, de la réorganisation du matériel des services coloniaux de la Cochinchine.

Le nouveau contrat, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1893, comportait l'affectation de deux paquebots que nous avons dû prendre dans notre matériel actuel, en désignant ceux des navires de construction récente qui, par leurs dimensions et leur tirant d'eau, se prêtaient le mieux à la navigation spéciale des côtes de Cochinchine et du Tonkin.

La *Tamise*, après avoir reçu les appropriations nécessaires, a été dirigée sur notre colonie de l'Indo-Chine, où elle a été présentée à la commission chargée de constater que le navire remplissait les conditions imposées par la cahier des charges. Nous avons été informés, par la voie télégraphique, que la commission avait prononcé l'admission de la *Tamise*.

La *Manche*, bateau de même type, va recevoir les mêmes appropriations. Ce paquebot ira ensuite compléter le matériel de la station de Saïgon.

Comme événement de navigation, la perte du *Niémen*, dont nous vous avons entretenus à votre dernière assemblée, constitue le fait le plus grave que nous ayons eu à enregistrer durant l'exercice 1893. Les deux abordages dont il avait été fait mention dans notre rapport sur l'exercice 1892 ont reçu des solutions conformes à nos prévisions. Dans l'un et l'autre cas, vous avez été indemnisés des pertes que ces accidents avaient occasionnées.

[Pauillac : nécessité de postes d'amarrage]

Nous ne vous parlerons pas des incidents de moindre gravité dont ne saurait être exempte une exploitation qui doit entretenir à l'état d'activité 57 bâtiments ayant à parcourir plus de 80.0000 lieues marines par an. Nous citerons cependant l'échouement, en mars 1893, de votre paquebot l'*Orénoque* que le défaut de place suffisante pour l'évitage en rade de Pauillac a mis dans une position assez critique pour compromettre la voyage qu'il devait entreprendre et nécessiter de coûteuses réparations.

À la suite de cet accident, nous nous sommes concertés avec la Chambre de commerce de Bordeaux afin d'obtenir la création à Pauillac de postes d'amarrage où nous avons l'espoir que les paquebots ne seront plus exposés au même danger.

[Côte d'Annam : insuffisance de l'hydrographie]

Nous terminerions ici ce chapitre, si nous n'avions appris, le 22 février dernier, l'échouage du *Saïgon* dans le canal situé entre l'île de Poulo-Gambir et la côte d'Annam, près de Quinhon, points que desservent vos bateaux de la ligne du Tonkin.

Les informations, reçues et confirmées depuis par l'autorité maritime, établissent que notre navire a touché sur une roche inconnue, dans un chenal qu'à l'inspection des cartes, le capitaine était autorisé à considérer comme sain. Nous avons le regret d'ajouter que ce sinistre, dû à l'insuffisance de l'hydrographie de cette partie de la côte, se traduira par une perte totale qui incombera à l'exercice 1894. Les passagers, les dépêches, le personnel et une notable partie de la cargaison ont été sauvés.

Le *Saïgon* était un navire de dimensions moyennes qui avait été construit en 1881, en vue de l'exploitation des lignes coloniales. Par suite des amortissements opérés, le *Saïgon* ne figurait plus dans vos écritures que pour 383.000 fr.

Aussitôt la nouvelle connue, votre agent principal en Cochinchine a su prendre les mesures nécessaires pour que le service n'eût à souffrir aucune interruption.

.....
Dans nos efforts pour réaliser toute la somme d'économies compatibles avec la bonne exécution du service, nous avons été énergiquement secondés par nos principaux collaborateurs à Marseille, à Bordeaux, à La Ciotat comme à Paris. Tout le personnel sous leurs ordres ; à la mer, dans les bureaux de France, dans les agences extérieures, dans les chantiers et ateliers, a redoublé de dévouement pour sauvegarder vos intérêts trop souvent menacés en 1893 par les circonstances difficiles qu'il a fallu traverser. La part de ces résultats qui revient au savant Directeur de vos ateliers, M. l'ingénieur de la Marine Risbec, mérite d'être particulièrement signalée. Aussi avons-nous été heureux d'obtenir pour votre directeur technique la croix d'officier de la Légion d'honneur que le président de la République, sur la proposition du ministre de la Marine, lui a décernée en récompense des progrès imprimés sous sa direction aux applications de la science navale.

Comme conséquence des résultats de l'exercice 1893, nous avons l'honneur de vous soumettre une situation qui se présente dans les mêmes conditions que celle de 1892, sans que nous ayons eu à faire état de ressources spéciales, alors que l'année dernière, il avait été nécessaire d'ajouter aux produits de l'exploitation le montant des bénéfices provenant de ventes d'immeubles opérées dans les années antérieures.

L'exercice 1892 avait laissé un reliquat de 47.075 fr. 96 que les imputations de débit et de crédit motivées par la liquidation des opérations de cet exercice et des exercices précédents ont porté à 73.512 94

Les recettes effectuées en 1893 ayant été de 54.251.142 15

le total des produits s'est élevé à 54.321.655 09

Les dépenses de toute nature, y compris les prélèvements d'amortissement opérés conformément à vos bases normales, ont été de 49.805.949 22

Il en résulte un solde de 4.518.705 87

duquel il y a lieu de déduire pour l'intérêt des obligations et l'acompte sur le dividende payé en décembre 1893 2.546.090 00

Il reste 1.972.615 87

dont vous avez à décider l'emploi.

Nous avons l'honneur de vous proposer de fixer à 25 francs par action le dividende de l'exercice 1893. Tenant compte qu'il a payé un coupon de 10 francs, si vous voulez bien accepter notre proposition, le solde de 15 fr. serait mis à votre disposition à partir du 1^{er} juin prochain.

Le coupon à détacher représenterait 1.800.000 00

En exécution de l'article 39 des statuts, vous auriez à doter la réserve statutaire de 158.630 79

ce qui laisserait un reliquat de 13.985 08

à reporter à l'exercice 1894

Total égal 1.972.615 87

Presque au lendemain de votre dernière assemblée générale, le 2 juin 1893, notre vénérable doyen et président honoraire, M. Jules Soufflot, arrivait au terme de sa

robuste vieillesse. Il mourait dans sa centième année, entouré des témoignages, de l'admiration et des sympathies publiques. Il n'avait pas cessé jusqu'à ses derniers jours de suivre avec intérêt la marche de vos affaires. Il ne laisse derrière lui que de nobles exemples et d'unanimes regrets.

Un nouveau deuil vient de frapper votre conseil. Le 10 mai, notre excellent collègue, M. Charles Jagerschmidt, a succombé aux atteintes d'un mal subit, au moment où le danger semblait conjuré. Huit jours auparavant, il assistait plein de vie à notre séance. Nous perdons en lui, indépendamment des rapports les plus affectueux, les conseils d'un esprit ferme et droit et d'une expérience, consommée. Le vide qu'il laisse dans nos rangs ne sera pas facilement comblé.

Nous venions à peine, pour remplacer comme administrateur notre regretté président, M. Alexandre Simons, de faire choix, il y a trois mois, de M. Paul Clavery, dont nous soumettons la nomination à vos suffrages. De même que M. Jagerschmidt, M. Clavery était l'un des principaux fonctionnaires du département des affaires étrangères, où il a fait, depuis 1852 jusqu'à la fin de 1892, toute sa carrière. Ministre plénipotentiaire de première classe, il était, depuis 1882, directeur des consulats et des Affaires commerciales, poste qu'il n'a quitté, après l'avoir laborieusement occupé pendant plus de dix années, que pour prendre, en 1892, la présidence de la délégation française à la Commission internationale des Pyrénées. Pendant cette longue carrière, M. Clavery, appelé aussi à exercer les fonctions de conseiller d'État, et activement mêlé à l'élaboration de toutes les mesures intéressant les rapports commerciaux de la France à l'extérieur, s'est rendu familière la connaissance des questions si variées qui concernent la navigation. Nous avons toujours trouvé, auprès de lui bons conseils et appui. Nous avons donc été heureux de l'associer à nos travaux.

5 NOVEMBRE 1894 : NOUVELLE CONVENTION AVEC L'ÉTAT

RECONSTITUTION SOUS LA FORME D'UNE SOCIÉTÉ ANONYME

COMPAGNIE des MESSAGERIES MARITIMES (*Paris-Capital*, 12 décembre 1894)

Les actionnaires se sont réunis le 20 novembre, en assemblée générale sous la présidence de M. J[ules] Girette, président du conseil.

Après avoir entendu les explications fournies par le rapport du conseil, ils ont voté les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale nomme administrateurs de la Compagnie pour six années : MM. Girette (Jules), Lefèvre-Pontalis (Amédée), Babin (Charles), Bergasse (Henry), Besnier (Alfred), Cambefort (Jules), Carnot (Ernest)¹², Clavery (Paul), Desvallières (Émile), Musnier (Alfred), Noël (Octave), Tranchant (Charles).

¹² Ernest Carnot (1866-1955) : fils du président Sadi Carnot, ingénieur civil des Mines, auteur en 1892 d'une étude sur les charbonnages du Tonkin, il représenta les Messageries à l'Est-Asiatique français, puis à la Compagnie asiatique et africaine et à la Banque française du Maroc. Fondateur de la Viscose française (1903), administrateur des Phosphates du Djebel-M'Dilla (Tunisie), président des Assurances Seine-et-Rhône... Par son mariage avec une fille du parfumeur Léon Chiris, administrateur de la Coloniale de Bambao, de la Société de la Grande-Comore, des parfums Rallet...

Député (1895-1898) et conseiller général de la Côte-d'Or.

2° Les membres du conseil d'administration sont autorisés à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou marchés faits avec la Société ou pour son compte dans les conditions prévues par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

3° L'assemblée générale nomme comme commissaires pour l'examen des comptes de de l'exercice 1894. MM. [L.] Dumont, administrateur des Papeteries du Marais et membre de la commission des valeurs de douane, et le vicomte de Semallé ¹³, ancien chargé d'affaires en Chine.

MESSAGERIES MARITIMES

(*Le Journal des chemins de fer*, 16 février 1895)

Les attaques incessamment dirigées contre ce qu'on appelle les monopoles sont le plus souvent aussi peu fondées que violentes. Lorsqu'à une compagnie industrielle quelconque, l'État veut bien accorder le privilège d'un service rétribué, ce n'est jamais sans compensations, ni équivalence, et le plus souvent, c'est à titre très onéreux. Nul ministre ne fait de cadeaux et rien n'est donné gratuitement en cette matière, le contrôle du Parlement et la vigilance de concurrents jaloux sont plus que suffisants pour prévenir les moindres abus. Si l'on veut se convaincre de cette vérité, que l'on jette les yeux sur les conventions passées entre le gouvernement et les entreprises particulières auxquelles sont concédées quelques parties des transports on verra bien vite que celles ci payent très cher l'honneur de la préférence. Rien de plus facile à démontrer pour les grandes compagnies de chemins de fer, rien de plus évident non plus pour les compagnies de transports maritimes. Les Messageries maritimes sont dans ce cas.

On vient de distribuer, à la Chambre, le rapport de M. Antide Boyer, député des Bouches-du-Rhône, au nom de la commission des services maritimes postaux chargée d'examiner le projet de loi portant approbation d'une convention additionnelle passée le 5 novembre 1891 entre l'État et la Compagnie des Messageries maritimes pour le remaniement des parcours et la prorogation de la concession des services maritimes postaux de la Méditerranée, des mers des Indes, de la Chine et du Japon, de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, de la côte orientale d'Afrique et de l'océan Indien et l'introduction de stipulations spéciales au service du Brésil et de La Plata.

Ce rapport conclut à l'approbation du projet dont les avantages se résument ainsi :

1° Un service direct et spécial de plus, de Marseille à Alexandrie et Beyrouth, de manière à desservir régulièrement ces ports une fois par semaine ;

2° Communication en plus avec Constantinople par Smyrne ;

3° Extension de nos relations avec la Russie dans la mer Noire ;

4° Service d'escale remplacé par un direct et spécial sur l'Afrique orientale, Madagascar et la Réunion, de manière à desservir régulièrement ces contrées tous les quinze jours ;

5° Escale trois fois par mois à Djibouti au lieu d'une à Obock

6° Extension de nos relations autour de Bombay, doté d'une ligne directe mensuelle avec la France ;

7° Augmentation de vitesse partout ;

8° Diminution des rétributions par lieue marine ;

9° Service libre devenu obligatoire sur La Plata, de manière à en avoir un tous les quinze jours malgré la suppression de la subvention actuelle.

L'avantage accordé à la Compagnie des Messageries maritimes est le maintien de sa subvention à son chiffre actuel, sans modification sensible et la prorogation pour neuf

¹³ Robert de Semallé (1849-1936) : gendre de Jules Denion du Pin, lui-même gendre de Gérard West, tous deux anciens administrateurs des Messageries maritimes. Administrateur des Mines de la Loire, de Districoke et des Mines de fer de Rochinwilliers.

années du contrat en vigueur qui expire en 1903. Mais en revanche, ses parcours sont augmentés de 35.000 lieues marines et atteindront le chiffre de 35.000 lieues marines.

Dans ce nouvel accord, l'État reçoit pour le moins autant qu'il se décide à donner.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 60.000.000 de francs
Assemblée générale du 30 mai 1895
(*Le Journal des chemins de fer*, 22 juin 1895)

Le 30 mai 1895, les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis en assemblée générale ordinaire. 41.284 actions (sur 120.000) étaient représentées, 269 actionnaires étaient présents chargés, en outre, des pouvoirs de 491 autres propriétaires d'actions.

L'assemblée était présidée par M. Jules Girette, président du conseil d'administration.

Le bureau étant régulièrement constitué, le président invite le directeur général des services de la compagnie à donner lecture du rapport du conseil d'administration sur l'objet de la réunion.

.....
RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.
.....

BILAN
Actif
Matériel naval

Le compte « matériel naval » qui s'élevait, au 31 décembre 1893, à 140.376.717 fr. 61, atteignait 140.158.214 fr. 19 à la fin du dernier exercice, ce qui constitue une augmentation de 3 millions 381.496 fr. 88.

Au cours de l'exercice, ce compte s'est trouvé accru du montant des dépenses faites pour l'appropriation de la *Tamise* et de la *Manche* en vue de leur affectation aux lignes coloniales de l'Indo-Chine, un traité qui vous en assure l'exploitation jusqu'au 1^{er} janvier 1903.

Dans le même ordre d'idées, le compte. « matériel naval » a pris charge du coût des installations pour passagers dont il a fallu doter l'*Ortégal* lorsque ce navire a été attaché à l'effectif des lignes de Constantinople et de Londres.

Enfin, nous avons eu à lui imputer la valeur du paquebot neuf *Ernest-Simons*, entre en service le 5 août dernier.

Ces diverses imputations auraient augmenté le compte « matériel naval » d'une somme totale de 6.928.017 18

si nous n'avions eu à en retrancher :

1° La valeur initiale des paquebots *Saïgon* et *Volga*, qui ont cessé de faire partie de votre flotte en 1891.

Ces navires étaient compris dans vos écritures pour : 2.054.119 63

2° Comme diminution de la valeur du mobilier des paquebots par l'application des règles adoptées pour la dépréciation de cette partie du matériel : 737.737 62

Ensemble 2.791.857 25

L'augmentation, en ce qui concerne les paquebots actuellement en service, se trouve ainsi ramenée à 4.136.190 23

D'un autre côté, comme le capital engagé dans les travaux de construction à la date du 31 décembre dernier ne s'élevait qu'à : 5.060.930 43

tandis qu'il figurait au bilan de 1893 pour : 5.615.628 78

Il y a de ce chef une diminution de 554.693 35
ce qui, finalement, réduit à 3.581.196 88

l'importance de l'augmentation acquise en 1894 par le chapitre principal de votre actif.

Nous vous avons signalé la radiation au cours de l'année 1894, du *Saïgon* et du *Volga*, et la mise en service d'un bâtiment neuf de grand échantillon, l'*Ernest-Simons*.

Vous savez déjà, par le rapport de l'exercice 1893, que le *Saïgon* a fait naufrage sur une roche inconnue, près de l'île de Poulo Gambir. C'était un navire de 1.271 tx et de 800 chevaux qui avait été construit en 1881 en vue du service spécial des lignes coloniales de l'Indo-Chine.

Quant au *Volga*, de 1.599 tx et de 1.200 chevaux, entré en service en 1865, il était arrivé au terme de la période d'utilisation. Ce navire a été vendu à Saïgon.

L'*Ernest-Simons* est venu ajouter à votre flotte un paquebot de grande marche d'une jauge de 5.707 tx, dont les machines peuvent développer une puissance de 5.800 chevaux.

En résumé, votre flotte se composait, au 31 décembre dernier, de 56 navires représentant ensemble un tonnage de 200.955 tx de jauge brute et d'une puissance totale de 157.950 chevaux de 75 kilogrammètres.

Il reste en construction, dans vos chantiers de La Ciotat, le *Chili* et un autre paquebot du même type, désigné sous le n° 104. Le *Chili*, en voie d'achèvement, doit faire ses essais au mois de juillet prochain et entrer en service au commencement d'août.

Bien qu'elle n'intéresse pas l'exercice 1894, nous avons à vous faire connaître l'acquisition récemment faite de trois steamers qui appartenaient à la Compagnie Panhellénique. Ces navires, auxquels nous avons donné les noms de *Bagdad*, *Memphis* et *Sidon*, figurent pour mémoire au tableau de la flotte inséré dans le recueil de documents qui vous a été remis, les opérations relatives à leur achat ne devant entrer en écritures que dans les comptes de 1895.

Les trois steamers dont nous nous sommes rendus acquéreurs sont de construction récente ; l'examen préalable qui en a été fait par vos agents des services techniques et de l'exploitation a constaté leur bon état et démontré qu'ils réunissaient les conditions voulues pour satisfaire aux besoins de votre service commercial des lignes de Constantinople et de Londres où ils prendront la place de navires anciens dont le maintien en activité n'aurait pu être prolongé au delà d'un temps relativement court.

Il nous a été possible d'obtenir les navires de la Compagnie panhellénique à des conditions favorables et leur introduction dans votre flotte a mis fin à une concurrence dont vos lignes du Levant et de la mer Noire avaient eu à souffrir.

Approvisionnements

(Charbons, vivres, travaux en cours et rechanges)

Dans leur ensemble, les comptes que comportent ces chapitres se soldaient au 31 décembre 1893 par 9.797.648 33

en augmentation de 678.64 79

sur l'exercice 1893, ou ils ne figuraient que pour 9.116.283 34

L'augmentation porte principalement sur la valeur des approvisionnements de vins et sur les dépenses faites pour des travaux en cours à La Ciotat.

Elle s'explique, en ce qui concerne les vins, par le fait qu'après être restés quelques années dans une attitude de réserve, limitant les achats au strict nécessaire, nous avons cru devoir profiter de la bonne qualité des produits de la récolte de 1893 pour reconstituer nos approvisionnements.

D'un autre côté, la transformation en appareils à triple expansion des machines de cinq paquebots de la ligne principale de l'Indo-Chine a motivé, sous la forme d'achats de matières et de travaux en voie d'exécution, une mise dehors de fonds dont le

chapitre « Travaux en cours », qui en est grevé, se trouvera déchargé au fur et à mesure que les navires seront dotés des appareils nouveaux.

La transformation des machines est déjà terminée pour les paquebots *Océanien* et *Yarra* ; elle est en préparation à bord du *Sydney* et elle sera appliquée avec la fin de l'année courante au *Salazie* et au *Calédonien*.

Immeubles et établissements, outillage, mobilier et appareils.

Au 31 décembre 1894, ces comptes, qui comprennent la valeur de vos immeubles et établissements tant en France qu'à l'étranger, ainsi que l'outillage, le mobilier et les appareils que comporte leur exploitation, se présentent dans les conditions qui diffèrent peu de la situation constatée à la fin de l'exercice précédent.

Leur importance était alors de 12.372.484 33

Elle s'élevait au 31 décembre dernier à 12.498.622 10

Augmentation 126.137 77

attribuable, en majeure partie, à l'achat d'une maison d'agence à Tamatave et à la reconstruction des hangars que nous avons dû édifier à Bordeaux en remplacement de ceux créés à l'origine de vos services et qui avaient été partiellement supprimés pour permettre l'élargissement de la partie des quais de la Garonne où s'effectuent les opérations de vos paquebots,

Si vous voulez bien considérer qu'il existe au passif du bilan une réserve spéciale d'amortissement au crédit des comptes « Immeubles et outillage ». qui s'élève à 4.729.299 fr. 32, vous constaterez que, déduction faite de cette réserve, et malgré les additions introduites au cours de l'exercice, la valeur nette en écritures, au 31 décembre 1891, ressort à 7.769.322 fr. 28, chiffre inférieur à celui de 1893 et notoirement au-dessous de la valeur réelle de cette partie de votre actif.

Valeurs de caisse et de portefeuille.

Ces valeurs, qui constituent le fonds de roulement de votre entreprise, figurent au bilan pour la somme de 11.696.056 29

inférieurs de 1.557 422 41

à celle de 13.253 478 70

inscrite au bilan de l'exercice précédent.

Cette diminution est la conséquence de l'impulsion donnée aux travaux de construction et de transformation du matériel.

Débiteurs et créanciers divers

Vous voyez figurer à l'actif du bilan, sous la désignation « Comptes débiteurs divers », le chiffre de 13.766.095 42

et, en regard, au passif, les comptes « créanciers divers » s'élevant à 11.726.666 57

La balance de ces comptes, qui s'élève à 2.039 428 85

est inférieure de 1.276.339 48

à celle de l'exercice précédent, qui était de 3 315.768 33

Ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le dire dans nos rapports antérieurs, les comptes « Débiteurs et créanciers divers » comprennent, en liquidation d'exercice, de nombreuses opérations de recettes et dépenses qui intéressent l'exercice suivant. Ce sont pour la plupart, des comptes d'ordre qui se régularisent ensuite quand il en est pris charge dans les écritures du nouvel exercice.

PASSIF

Actions

Le capital « Actions » continue à être fixé à 60 millions de francs. C'est, du reste, depuis la reconstitution de votre société, la limite assignée au capital social.

Obligations

Dans vos réunions du 31 mai 1887 et du 30 mai 1891, vous avez autorisé le conseil d'administration à émettre des obligations remboursables à 500 fr. jusqu'à concurrence d'un capital nominal de 15 millions de francs. Nous vous avons fait connaître qu'il n'avait été fait usage des pouvoirs que vous aviez bien voulu nous conférer que pour l'émission de 70.000 obligations représentant un capital nominal de 35 millions de francs. Par suite des remboursements opérés jusqu'à ce jour, le nombre des titres en circulation n'est plus que de 65.747, ce qui a réduit votre dette obligataires à 32.873.500 fr.

Si, comme nous l'espérons, la convention additionnelle conclue avec l'État, le 5 novembre 1894, devient définitive par l'approbation du Sénat, nous aurons à prévoir que la mise en œuvre des services sur les bases nouvelles pourra rendre nécessaire la constitution de ressources financières plus larges que celles dont nous disposons actuellement.

Nous avons la confiance que nous atteindrons le but sans dépasser la limite des crédits déjà votés par vous et que nous venons de rappeler. C'est une question que nous nous réservons de traiter d'une manière plus complète dans un chapitre spécial du présent rapport.

Fonds d'amortissement des navires

En même temps que nous retranchions de votre actif, au chapitre « Matériel naval », la valeur du *Saïgon* et celle du *Volga*, rayés de la flotte en 1894, nous avons à faire reprise, sur le fonds d'amortissement, des prélèvements opérés au profit de ces navires.

Par contre, en fin d'exercice et après déduction de la part de contribution au service des obligations qui lui incombe, le compte d'amortissement des navires a été doté du solde des prélèvements effectués sur les produits de l'exercice et calculés, d'après les règles en usage dans votre compagnie, sur la base de 5 % par an pour les navires neufs, et de 10 % pour ceux qui ont été l'objet de transformations destinées à prolonger leur carrière active.

Ces imputations faites, ce compte s'est trouvé porté, au 31 décembre 1894, au chiffre de 66.466.709 fr. 33, supérieur de 2.109.375 fr. 16 à celui de l'exercice 1893.

Nous n'avons pas à vous rappeler que la dotation faite au fonds d'amortissement ne s'applique qu'aux coques et aux machines des paquebots, la valeur du mobilier des navires étant réduite chaque année au moyen de prélèvements spéciaux imputés à l'exploitation et dont il est fait application sous forme de dépréciation de la valeur d'origine.

Comme conséquence, en comparant le montant du fonds d'amortissement des navires au chiffre de 130.530.136 fr. 47 inscrit à l'actif au chapitre « Matériel naval en service, coques et machines », on voit que, malgré la radiation du *Volga*, navire ancien totalement amorti, celle du *Saïgon*, qui comptait douze années de service, et l'addition d'un paquebot neuf de grande valeur, l'*Ernest-Simons*, l'amortissement correspond encore à 51 % du coût initial de la flotte.

Fonds de réserve statutaire

Aux termes de l'article 39 des statuts adoptés par vous l'année dernière et en conformité, d'ailleurs, avec les dispositions de la loi du 24 juillet 1867 (art. 36), la retenue destinée à constituer le fonds de réserve légal peut cesser lorsque le montant de ce fonds est égal au dixième du capital social.

Sous l'empire des statuts qui régissaient votre société avant sa dernière transformation, aucune limite n'était assignée à la réserve statutaire, et ce fonds, qui s'élevait à 6.577.206 fr. 09 à la fin du dernier exercice, avait reçu depuis la dotation de 158.630 fr. 79 afférente à cet exercice.

La réserve statutaire n'ayant pas d'affectation spécialement définie, il nous a paru qu'au moment où votre société se plaçait sous le régime des lois de 1867 et de 1893, il convenait de se renfermer, dès le début de son fonctionnement nouveau, dans la limite prévue par la loi, sauf à doter un autre fonds de l'excédent provenant des prélèvements opérés au delà de cette limite.

Ceci vous explique, Messieurs, pourquoi la réserve statutaire se trouve inscrite au bilan de l'exercice 1894 pour la somme de 6 millions seulement, et c'est à ce chiffre que nous avons l'intention de la maintenir désormais dans les circonstances normales.

L'excédent constitué durant les exercices antérieurs a été transféré au fonds d'assurance qui, comme vous le savez, est, sous une autre forme, une de vos réserves les plus importantes.

Fonds d'assurance

Nous avons eu l'honneur de vous dire, dans le rapport relatif à l'exercice 1893, que nous ne manquerions pas, dès que les circonstances s'y prêteraient, de rechercher et de vous soumettre des combinaisons qui permettraient d'augmenter le fonds d'assurance. C'est ce que nous venons de faire en vous entretenant au dernier chapitre du transfert au fonds d'assurance de l'excédent de la réserve légale.

Nous avons d'autant moins hésité à vous proposer ce transfert que nous voyons augmenter, d'année en année, le nombre des bâtiments de grand échantillon et, par conséquent, de grande valeur. D'autre part, la mise à exécution du programme que comporte la convention additionnelle du 5 novembre 1894 vous ferait une obligation de mettre en chantier, sans retard, une nouvelle série de quatre paquebots de grand type qui seraient destinés à la ligne principale de l'Indo-Chine.

Dans cette situation, il est prudent de fortifier vos réserves d'assurances, et nous ne doutons pas que nous ne nous trouvions en communauté de vues avec vous sur ce point.

En résumé, le fonds d'assurance, dont le montant s'élevait à 7.863.232 fr. 48 au 31 décembre 1893, et qui a été accru par la dotation provenant du fonds de réserve dont il vient d'être question, présente, à la fin de l'exercice 1894, un total de 8.258.748 fr. 33. Au cours de cet exercice, le fonds a eu à pourvoir aux charges incombant au chapitre des assurances, charges s'appliquant non seulement à des cas tels que la perte du *Saïgon*, qui sont attribuables à l'exercice, mais encore aux liquidations d'affaires ayant une origine antérieure pour lesquelles des solutions ne sont intervenues qu'en 1891.

EXPLOITATION.

Dans son ensemble, l'exploitation de 1894 dénote une activité moindre que celle qui s'est produite durant l'exercice précédent, des recettes proportionnellement moins élevées et d'importantes diminutions du côté des dépenses.

Au point de vue du matériel, si nous avons eu à retrancher de l'effectif le *Saïgon*, perdu le 22 février 1894, et le *Volga*, arrivé au terme de sa carrière, l'*Ernest-Simons* a pris rang dans votre flotte. Ce paquebot, après avoir remplacé temporairement le *Portugal* sur la ligne du Brésil et de La Plata, a été affecté ensuite à la ligne principale de l'Indo-Chine.

Vous avez en voie d'achèvement le *Chili*, qui doit entrer en service au mois d'août prochain. Ce paquebot sera affecté au réseau de l'océan Atlantique, de même que le n° 104, du même type dont la construction se poursuit conformément aux prévisions.

Ainsi que nous l'avons fait connaître à votre réunion du 31 mai 1894, les ressources financières dont nous disposons, jointes au produit des amortissements prélevés sur les résultats de l'exploitation, permettent de mener à bien les travaux de construction en cours, ainsi que les transformations, commencées, sans avoir à vous demander de nous

munir de ressources nouvelles. Nous avons pu également, au moyen des disponibilités du portefeuille, pourvoir au paiement des trois navires de la Compagnie Panhellénique dont nous nous sommes rendus acquéreurs au mois de mars derniers.

La *Manche*, transformée comme la *Tamise* en vue de son affectation aux lignes coloniales de l'Indo-Chine, a été envoyée à Saïgon où, après avoir subi l'épreuve des essais réglementaires, elle a été reçue par la commission du Gouvernement.

En ce qui concerne les événements de navigation, nous n'avons plus à vous signaler que deux accidents de quelque importance : en premier lieu, une explosion à bord de l'*Équateur*, le 17 janvier, en rivière de Bordeaux, au retour d'un voyage sur la ligne du Brésil et de La Plata. Votre navire a peu souffert de cet accident dont les dommages ont pu être réparés au prix d'une dépense de 22.508 fr. 19. Nous avons malheureusement à regretter la perte de deux hommes qui ont été victimes de ce déplorable événement.

Un accident de même nature, causé par l'explosion des gaz provenant du charbon formant le chargement, s'est produit au mois de septembre à bord de la *Charente* quelques jours après son départ de Cardiff pour l'Australie où ce navire devait prendre un chargement de laines à destination de la France. La *Charente* a dû interrompre son voyage et rentrer à La Ciotat pour y être réparée. Nous avons perdu ainsi l'occasion de faire un voyage commercial dont nous avions lieu d'espérer des résultats satisfaisants.

Nous n'aurions rien à ajouter à ce chapitre si nous n'avions le sentiment que, quoi qu'il s'agisse de faits intéressants l'exercice 1895, c'est aller au-devant de vos désirs que de vous entretenir de ce que nous avons fait dans ces derniers mois pour participer au mouvement créé par l'expédition de Madagascar.

Aussitôt cette expédition décidée, nous nous sommes préoccupés de rechercher les moyens d'organiser des communications régulières avec le corps expéditionnaire, aussi bien dans la direction de la France vers Madagascar que dans le sens du retour. D'accord avec les départements ministériels intéressés, l'escale à Majunga, qui n'était desservie que par le petit bateau de la côte ouest de Madagascar, a été introduite dans les itinéraires des lignes de la côte orientale d'Afrique et du service annexe reliant Mahé avec les îles Mascareignes. Grâce à cette combinaison, qui a été accueillie avec faveur par le gouvernement, il a été possible, dès le début des opérations, de communiquer deux fois par mois avec Majunga, à des intervalles convenablement espacés.

Mais notre action ne s'est pas bornée à cette modification temporaire de vos itinéraires. Fidèles à vos traditions, nous avons voulu apporter au gouvernement toute la somme de concours qu'il pouvait attendre de votre compagnie, en mettant à sa disposition, pour participer au transport des troupes, des chevaux et mulets et du matériel de l'expédition, tous les navires qu'il a été possible de distraire de vos services. Nous avons été conduits ainsi à affréter au département de la marine l'*Adour*, la *Dordogne*, le *Tigre*, l'*Ava*, le *Douro* et le *Guadadquivir*. Nous savons que les cinq premiers sont arrivés à Majunga après avoir accompli leurs traversées dans de bonnes conditions. Nous ne tarderons pas sans doute à recevoir avis de l'arrivée du *Guadadquivir*, qui a quitté Marseille le 17 de ce mois.

Vous apprendrez certainement avec satisfaction que ces résultats ont été obtenus non seulement sans porter atteinte à vos services obligatoires, mais encore sans que le fonctionnement régulier des lignes que vous desservez à titre facultatif en ait été affecté.

Ce but n'a été atteint que grâce aux efforts incessants de votre personnel, tant à bord des navires qu'à Marseille, à La Ciotat et dans vos services extérieurs. Il fallait agir vite pour répondre aux besoins de l'expédition à mesure qu'ils se produisaient, et nous sommes heureux de déclarer ici que nous avons rencontré de toute part le concours le plus efficace et le plus dévoué.

Itinéraires

Sous le rapport des parcours, l'exercice 1894 accuse 32.539 lieues de moins que le précédent (802.086 lieues au lieu de 834.645). Vous remarquerez que la diminution porte exclusivement sur la partie de votre exploitation qui comprend les voyages facultatifs.

Cette diminution est due en partie à ce que l'accident survenu à la *Charente* a mis obstacle à l'exécution d'un voyage en Australie de plus de 8.000 lieues. D'autre part, il a été nécessaire, à raison de l'état des affaires au Brésil et dans La Plata, de réduire le nombre des voyages de vos cargo-boats affectés à la ligne commerciale.

En ce qui concerne les services obligatoires, ils ont été accomplis avec la régularité habituelle et sans qu'il se soit produit d'incidents qui méritent d'être relatés.

Au point de vue des vitesses, les résultats de la navigation donnent, en moyenne annuelle :

Sur la ligne principale de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, 11 n. 84.

Sur la ligne principale de l'Indo-Chine et du Japon, 13 n. 07.

Sur la ligne postale du Brésil et de La Plata, 14 n. 64.

Pour le réseau de la côte orientale d'Afrique, 12 n. 33.

Dans la Méditerranée :

Entre Marseille-Alexandrie-Beyrouth et retour, 12 n. 94.

Entre Marseille-le Pirée-Smyrne et retour, 12 n. 44.

Les vitesses obligatoires étant de 11 nœuds sur l'océan Atlantique, 13 nœuds pour les lignes principales de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, de l'Indo-Chine et de Marseille à Beyrouth, 12 n. sur celle de Marseille à Smyrne et 11 n. 50 pour la côte orientale d'Afrique, nous demeurons, dans l'ensemble, bien au-dessus de nos obligations contractuelles.

TRAFIC STATISTIQUE DES TRANSPORTS Voyageurs

La diminution des parcours devait entraîner comme conséquence une réduction dans l'importance des transports Elle se traduit, en ce qui concerne les voyageurs, par une diminution de 5.514 passagers dont 4.191 portent sur le mouvement des personnes par vos services de l'océan Atlantique. C'est à la cessation du courant d'émigration pendant la période de la révolution au Brésil qu'il faut imputer cette diminution, ce qui justifie la réduction du nombre des voyages libres dans cette direction.

Les transports faits pour le compte du gouvernement sont entrés dans le mouvement général pour 11.738 passagers dont 3.067 à titre gratuit. Ces chiffres diffèrent peu de ceux de l'exercice 1893, qui étaient respectivement de 12.030 et 2.976.

Marchandises et matériel

Il a été transporté, en 1891, 6.840.938 colis formant ensemble 566.425 t. Par les causes que nous venons d'indiquer, cet exercice, comparé au précédent, accuse une diminution de 536.056 dans le nombre des colis et de 22.645 t.

Espèces et valeurs

La décroissance dans le mouvement des valeurs s'est encore accentuée pendant le cours du dernier exercice, durant lequel les transports ont été inférieurs de 53 millions de francs à ceux de l'exercice précédent. Cette décroissance est due à des causes multiples, au nombre desquelles nous citerons les facilités de plus en plus grandes que trouvent les contrées qui importent l'argent sous forme de métal ou de monnaies, à se mettre en relations directes avec les pays de production.

RÉSULTATS DE L'EXERCICE

Dans le rapport que nous avons eu l'honneur de vous présenter l'année dernière, à votre réunion du 31 mai, nous énumérons les faits principaux qui avaient pesé sur l'exploitation de l'année 1893.

Nous vous signalions notamment le trouble apporté aux affaires de navigation par la révolution du Brésil, par les quarantaines, ainsi que l'amoindrissement des recettes causé par la dépréciation de la valeur des monnaies d'argent qui forment la base des transactions dans l'Extrême-Orient.

Si la révolution au Brésil a pris fin, la solution n'est pas intervenue assez tôt pour que les produits de vos lignes de l'océan Atlantique en retirassent des avantages de nature à compenser les insuffisances de la première partie de l'exercice 1891, et l'année s'est terminée en donnant des résultats d'ensemble moins favorables encore que ceux de 1893. Nous sommes entrés depuis dans une période de reprise dont l'exercice actuel ressent déjà les effets.

[La peste à Hong-Kong]

En ce qui concerne les quarantaines, la situation ne s'est modifiée, en 1891, que dans le sens d'une aggravation du fait de l'apparition de la peste à Hong-Kong, qui nous a mis dans l'obligation de suspendre nos relations avec ce point pendant plusieurs mois. Sous ce rapport, dans l'Extrême-Orient et dans l'Atlantique, la situation tend à se modifier dans un sens favorable.

Quant à la dépréciation de l'argent, vous n'ignorez pas qu'elle s'est encore accentuée.

Nous aurions pu craindre un instant qu'il ne fallût ajouter à ces causes déjà trop nombreuses, le danger de voir le conflit sino-japonais prendre des proportions assez étendues pour compromettre les relations avec Shanghai, qui est le port le plus important au point de vue des relations commerciales de l'Europe avec la Chine. Cette éventualité a été heureusement écartée ; et nous avons pu opérer librement, pendant la durée de la guerre, aussi bien à Shanghai que dans les ports du Japon.

En résumé, messieurs, malgré les entraves auxquelles nous venons de faire allusion, et pour un exercice qui comporte 32.559 lieues de moins que le précédent, les résultats de l'exploitation aboutissent à une recette totale de 2.422.986 francs 46, proportionnellement égale à celle de 1893, en tenant compte des parcours non accomplis en 1894.

Une réduction de l'importance des parcours devait avoir pour conséquence une diminution correspondante des dépenses. C'est ce qui s'est produit, en effet, ainsi que vous pourrez le constater par le résumé du compte d'exploitation que vous avez sous les yeux.

Nous faisons entrer dans les dépenses annuelles de chaque exercice le concours que donne la compagnie aux œuvres de prévoyance en faveur de son personnel.

Nous vous avons entretenus dans le rapport relatif à l'exercice 1887 des institutions créées et soutenues par la compagnie. À ce moment, l'une d'elles, celle qui intéresse le personnel de vos employés et vos états-majors, venait de se fonder. Elle a pris, depuis, un rapide développement. Elle compte aujourd'hui 1.002 adhérents et possède un avoir de 1.594.796 fr. 42.

Transformation éventuelle de la dette obligataire de la compagnie.

L'assemblée générale des actionnaires a voté, à la date du 31 mai 1887, la résolution suivante :

« Le conseil d'administration est autorisé à contracter, au nom de la compagnie, un emprunt de 25 millions de francs, dont 11 millions seront affectés jusqu'à due

concurrence au remboursement ou à la conversion des sommes restant à amortir sur la dette actuelle.

Ledit emprunt sera constitué en obligations amortissables au pair de 500 fr.

Les pouvoirs les plus étendus sont donnés au conseil d'administration pour déterminer l'intérêt attaché aux obligations nouvelles, pour en valider les titres et pour procéder, directement ou avec le concours des banquiers ou des institutions de crédit, à l'émission des nouveaux titres, soit par séries, soit par aliénations successives.

Il sera rendu compte aux actionnaires, réunis en assemblée générale ordinaire, des mesures prises et des résultats obtenus par le conseil d'administration, en vertu des pouvoirs qui lui sont déferés par la présente résolution. »

Le 30 mai 1891, une autorisation analogue nous a été donnée par l'assemblée générale en vue de l'émission éventuelle de 10.000 obligations nouvelles correspondant à un capital nominal de 20 millions de francs.

Ces prévisions d'emprunts, qui s'appliquaient à 90.000 obligations et à un capital nominal de 45 millions de francs, n'ont pas été intégralement réalisées 70.000 obligations seulement, productives d'un intérêt de 4 %, remboursables au pair de 500 fr., ont été émises 20.000 sont restées à la souche, à la disposition du conseil d'administration, qui pourrait être amené, dans un délai plus ou moins rapproché, à y chercher une partie des ressources nécessaires à l'exécution des transformations ou constructions de matériel naval que comporte la convention en ce moment soumise à l'approbation du pouvoir législatif.

Mais conviendrait-il, dans cette éventualité, d'émettre de nouveaux titres aux mêmes conditions d'intérêt que les précédents, alors que l'abaissement du loyer de l'argent ne cesse de s'accroître depuis quelques années ?

D'un autre côté, tant afin d'éviter des différer ces de type dans les titres créés au nom de notre compagnie qu'afin de réduire dans la mesure la plus étendue ses charges pour le service des intérêts et de l'amortissement, vous reconnaîtrez sans doute qu'il pourrait être opportun ou avantageux de procéder sans trop tarder à la conversion des titres en circulation.

Nous obtiendrions ainsi, c'est-à-dire en adoptant, pour l'ensemble des emprunts que l'assemblée générale avait autorisés, un type nouveau et unique d'obligations, une économie appréciable, impossible à déterminer actuellement, puisqu'elle dépendra de la situation du marché et de circonstances imprévues qui peuvent influencer sur le résultat d'une émission cette opération présenterait néanmoins assez de chances favorables pour que nous n'hésitions pas à vous demander d'en autoriser la réalisation éventuelle, dans l'intérêt de la société.

Les pouvoirs que vous auriez à nous conférer à cet égard seraient presque identiquement ceux que vous aviez bien voulu nous accorder dans les assemblées générales du 31 mai 1887 et 30 mai 1891. Il s'agirait en effet d'émettre, suivant les besoins de l'entreprise, un nombre semblable d'obligations, soit 90.000, représentant un même capital de 45 millions. Cet emprunt, qui serait constitué en obligations amortissables au pair de 500 fr., productives d'un intérêt à déterminer, mais en tout cas, inférieur à 4 %, serait affecté au remboursement ou à la conversion des obligations actuellement en circulation, jusqu'à concurrence des sommes restant à amortir ; le surplus fournirait les ressources qui peuvent nous devenir nécessaires.

C'est pour nous permettre, si vous partagez notre avis, de procéder à cette opération sans être obligés de convoquer une nouvelle assemblée, que nous soumettrons à cet égard à votre approbation une résolution spéciale en exécution de l'article 2 des statuts ainsi conçu :

« Le conseil ne peut faire qu'avec l'approbation de l'assemblée générale des emprunts hypothécaires ou sous forme d'émission d'obligations. »

Vous avez sous les yeux le texte de cette résolution la dernière des propositions portées à l'ordre du jour.

Il ne nous reste, Messieurs, avant de vous soumettre nos propositions pour le règlement des résultats de l'exercice, qu'à vous dire quelques mots de l'état des négociations encore pendantes auxquelles ont donné lieu depuis deux ans d'importantes questions de réorganisation de vos lignes de navigation postale. D'accord avec le gouvernement, et pour répondre à son appel, nous nous sommes appliqués à résoudre ces questions par la convention du 5 novembre 1894, déjà ratifiée par le vote de la Chambre des députés et actuellement soumise à la sanction du Sénat.

Le texte de cette convention et du projet de loi auquel elle est annexée, appuyé de l'exposé des motifs sous la signature de cinq ministres, vous a été distribué par nos soins au début de votre réunion du 29 novembre dernier. Ces documents vous ont édifié complètement sur l'objet et les conséquences de l'accord intervenu entre l'administration publique et vos mandataires. Nous ne pouvons aujourd'hui que vous renouveler l'assurance que les modifications concertées en vue d'améliorer dans toutes les régions visitées par vos paquebots le fonctionnement du service postal, ont été calculées de manière à favoriser en même temps le développement des intérêts commerciaux de la France et par cela même à profiter à vos intérêts d'exploitation.

La Chambre des députés, après deux jours de discussion, a voté, à une imposante majorité, les dispositions qui lui étaient soumises. Si la multiplicité des intérêts souvent contradictoires que touche le fonctionnement de lignes de navigation embrassant plus de la moitié des mers du globe, a donné jour à des prétentions irréalisables et, d'ailleurs, restées sans succès, nous avons eu la satisfaction de constater que dans ce long débat, pas une voix, même adverse, n'a manqué de rendre aux traditions de votre compagnie la plus honorable justice.

Le gouvernement, nous n'en doutons pas, saura faire valoir auprès du Sénat, comme il l'a fait devant la Chambre, les raisons d'intérêt national qui rendent urgente une solution déjà trop différée. Nous pouvons espérer que la promulgation de la loi interviendra à temps pour que l'application des itinéraires remaniée soit complétée au plus tard en janvier 1896 sur toutes les lignes que vous desservez dans la Méditerranée, dans les mers au delà de Suez et dans l'Atlantique.

Pour clore, suivant nos usages, le rapport annuel du conseil, nous soumettons à votre approbation les décisions que comporte la liquidation de l'exercice 1894.

Si vous vouliez bien adopter nos propositions, voici comment cette liquidation serait établie

Recettes. — Reliquat de l'exercice 1893, après imputation des articles de débit et de crédit afférents à cet exercice et aux exercices antérieurs passés en écritures en 1894
27.942 93

Recettes de toute nature effectuées en 1894 52.422.986 46

Total 52.450.929 39

Dépenses. — Dépenses de toute nature, compris les prélèvements d'amortissement opérés d'après vos règles habituelles 18.063.761 80

Excédent des recettes sur les dépenses 4.387.167 59

dont il y a lieu de déduire l'intérêt de la dette obligataire et le montant de l'acompte sur le dividende payé au mois de décembre dernier 2.528.515 00

Il reste ainsi un solde de 1.858.652 59

dont vous avez à déterminer l'emploi.

Nous avons l'honneur de vous proposer de fixer à 25 fr. par action le dividende de l'exercice 1891. Un coupon de 10 fr. ayant déjà été payé à valoir sur le dividende, le solde de 15 fr. serait mis à votre disposition à partir du 1^{er} juin prochain.

Le coupon à détacher représenterait 1.800.000 00

et il resterait un reliquat de 58.652 59

à reporter à l'exercice 1895.

Total égal 1.858.652 59

Désignation des commissaires

Vous allez entendre le rapport des commissaires élus par l'assemblée du 29 novembre dernier. Aux termes de l'article 36 des statuts, vous aurez à nommer les commissaires chargés de l'examen des comptes de l'exercice 1895 et à déterminer leur rémunération. Ainsi que vous le savez, les commissaires sortants sont rééligibles.

*
* * *

Le président dit qu'il manquerait à un devoir de justice s'il ne complétait par quelques mots le rapport que l'assemblée vient d'entendre.

Le rapport a signalé l'entrain et la dénouement avec lesquels le personnel de tout ordre au service de la compagnie, sur les bords et dans les agences extérieures aussi bien qu'à Marseille, a concouru aux opérations de transport pour l'expédition de Madagascar. Mais le rapport lu par M. Lecat n'a pas pu dire sous quelle énergique impulsion nos efforts ont abouti aux bons résultats survenus. C'est au directeur général des services qu'en revient le principal mérite. Le conseil aime à lui faire ici la large part qui lui est due des témoignages de satisfaction que la compagnie a reçus des pouvoirs publics.

Le président acquitte en outre une dette personnelle de gratitude en constatant, devant l'assemblée générale, l'assistance de tous les moments que lui a donnée M. Lecat au cours des longues et laborieuses négociations qui ont frayé les voies à l'adoption par la Chambre des députés du projet de loi soumis en ce moment à la sanction du Sénat. L'assemblée voudra, sans nul doute, s'associer aux remerciements du conseil.

Le président donne la parole à M. [L.] Dumont pour la lecture du rapport des commissaires sur les comptes l'exercice 1894. [...].

M. Lebon à Bordeaux.
(*La Petite Gironde*, 20 octobre 1895)

Visite au « Chili ».

À huit heures et demie, le ministre est allé visiter le paquebot *Chili*, des Messageries maritimes, qui part demain pour le Brésil. Une passerelle recouverte de pavillons et de drapeaux reliait le paquebot au quai. M. Lebon était accompagné de MM. Berniquet, Ferré, Daney, Bouvard, Chardon, Delaunay-Belleville et Delaunay, auxquels s'étaient joints MM. Labat, député de la Gironde ; Gabriel Faure, vice-président, Émile Maurel, Paul Tandonnet, Colin, membres de la chambre de commerce ; E. Besse, président, du tribunal de commerce ; Crahay de Franchimont, ingénieur en chef du service maritime ; Roussel, directeur des douanes ; Demars, directeur, et de Barolet, inspecteur des postes et télégraphes ; Terrigi, commandant du port, et par de nombreuses notabilités de notre ville.

Le ministre a été reçu à la coupée par MM. Girette, président, et Lefèvre-Pontalis, vice-président du conseil d'administration ; Claverie, administrateur ; Chambolle, agent général ; Grou et Moreau, chefs de service ; Chambolle, inspecteur des Messageries maritimes ; Vaquier, commandant du *Chili*, et les officiers du paquebot et des autres navires de la Compagnie en ce moment dans la rade.

Le ministre a visité en détail les aménagements du *Chili*. Il s'est ensuite rendu dans la magnifique salle à manger du bord, si luxueusement décorée, où un lunch des plus fins et des plus copieux était servi.

(*Le Temps*, 31 décembre 1895)

On annonce la mort de M. J. Girette, président du conseil d'administration de la Compagnie des messageries maritimes.

LÉGION D'HONNEUR

Min. commerce, de l'industrie et des postes et télégraphes
(*Journal officiel de la République française*, 1^{er} janvier 1896)
Officier

Lecat (*Paul-Émile*), directeur de la compagnie des Messageries maritimes à Paris. Attaché depuis quarante ans à cette compagnie. Importants services rendus au commerce français. Chevalier depuis novembre 1882.

AMÉDÉE LEFÈVRE-PONTALIS, PRÉSIDENT

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Journal des chemins de fer*, 11 janvier 1896)

M. Amédée Lefèvre-Pontalis, vice-président du conseil d'administration de la Compagnie des Messageries maritimes, a été nommé président en remplacement de M. Girette, récemment décédé. C'est M. Charles Tranchant, membre du Conseil d'administration, ancien conseiller d'État, qui a été nommé vice-président.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 60.000.000 de francs.
Assemblée générale des actionnaires du 28 mai 1896.
(*Le Journal des chemins de fer*, 13 juin 1896)

Le 28 mai 1896, les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis en assemblée générale ordinaire. 44.225 actions (sur 120.000) étaient représentées, 269 actionnaires étaient présents chargés, en outre, des pouvoirs de 614 autres propriétaires d'actions.

L'assemblée était présidée par M. [Amédée] Lefèvre-Pontalis.

Le bureau étant régulièrement constitué, le président ouvre la séance par les paroles suivantes :

[*IN MEMORIAM JULES GIRETTE*]

Messieurs,

L'honneur trop grand pour moi, que m'ont fait mes collègues en m'appelant à la présidence de notre conseil d'administration et, par suite, à la présidence de cette assemblée, m'impose aujourd'hui un douloureux devoir. Je ne répondrais certainement pas à vos sentiments si, avant d'aborder l'examen de nos affaires, je ne reportais notre

pensée commune sur la perte que notre compagnie a faite il y a quelques mois et qui sera si difficilement réparée.

M. Girette nous a été enlevé le 28 décembre 1895. Il n'avait été notre président que pendant deux ans et demi. Mais nous pouvons dire que sa vie entière avait été consacrée à la Compagnie des Messageries maritimes à laquelle il appartenait depuis 1852, et dont après M. Béhic, après M. [Jules] Denion du Pin, il était devenu, aux yeux de tous, la véritable incarnation.

Il l'avait servie dans les situations les plus diverses. Agent à Alexandrie en 1853, chargé de la direction de l'agence de Constantinople en 1855, il avait, en cette dernière qualité, assuré dans les conditions les plus remarquables la bonne marche de vos services pendant la guerre de Crimée.

Inspecteur général en 1861 et 1862, il créait de toutes pièces et organisait, avec le concours d'un jeune et habile auxiliaire [Lecat] qui est aujourd'hui notre directeur général, votre première grande ligne de l'océan Indien, celle de la Chine et du Japon. Bientôt appelé à siéger dans le conseil d'administration, l'expérience qu'il avait conquise aussi bien que son ardeur au travail le désignait pour seconder l'administrateur délégué dont le souvenir ne s'est pas effacé pour vous., M. Denion du Pin. Devenu administrateur délégué à son tour en 1884, collaborateur et confident quotidien de M. Béhic, et portant à côté de lui le fardeau de la direction supérieure de vos affaires, vice-président du conseil d'administration en 1891, président en 1893, M. Girette n'a pas cessé un seul jour, nous pourrions dire une seule nuit, de consacrer à vos intérêts toutes les forces de son intelligence et de son cœur.

Dans les différents postes qu'il avait traversés, il avait eu l'avantage de se trouver en contact avec toutes les catégories de votre personnel ; il avait apprécié tout ce qu'il faut de science technique, d'activité, de dévouement, d'esprit d'initiative pour servir utilement votre compagnie à tous les degrés de la hiérarchie, non seulement dans les fonctions administratives, mais dans vos ateliers, et vos chantiers de construction, dans la direction de vos navires, dans les lointains exils de vos agences. Il aimait à rendre justice à tous les mérites, aux plus éminents comme aux plus humbles et cette [grande famille de dix mille hommes qui compose votre personnel](#) pouvait à bon droit le regarder comme un père.

En même temps qu'il avait appris à connaître et aimer les personnes, M. Girette s'était initié à toutes les parties de vos affaires. Aucune question ne le trouvait incompetent ou ne le prenait au dépourvu. Il était toujours prêt à donner une impulsion ou un avis utile, soit qu'il s'agisse de la construction et de la disposition intérieure de vos bateaux, de la comptabilité de votre direction et de vos agences, des rapports de votre société avec l'administration des Postes et les autres grands services publics, ou des questions innombrables que soulèvent chaque jour les approvisionnements, le change, les règlements sanitaires, le trafic du monde entier.

Mais le soin attentif et minutieux des détails ne détournait pas son esprit des grandes lignes de votre entreprise. Personne plus que lui n'était capable d'en embrasser l'ensemble. Il en a donné la preuve dans la négociation des deux dernières conventions qui vous ont liés à l'État : celle de 1886 qu'il a préparée sous l'inspiration de M. Béhic, celle du 5 novembre 1894 qui a été son œuvre personnelle et qu'il a considérée comme son testament.

Il vous en a exposé lui-même les principaux éléments dans une des dernières allocutions qu'il vous ait adressées. Sans doute il n'a pas cru qu'une convention de ce genre fut « une tente dressée pour le sommeil ». Il ne s'est dissimulé ni les efforts, ni les dépenses que nous imposeraient l'accroissement de nos vitesses et un supplément de parcours annuel s'élevant à près de cent mille lieues marines. Mais il tenait en haute estime l'honneur qui nous échoit de rester pendant une longue période de temps encore, jusqu'en 1912, les principaux auxiliaires de l'État, de porter le pavillon postal de la France en Chine et au Japon, en Australie, à Madagascar et sur la côte, orientale de

l'Afrique, au Brésil et à La Plata. M. Girette était sensible, autant qu'on peut l'être, au grand rôle que votre compagnie joue dans toutes les parties du monde, à l'œuvre qu'elle poursuit en secondant l'expansion coloniale, le développement du commerce national et l'influence de la Patrie. Un des derniers bonheurs de sa vie a été de voir notre administration mériter les éloges et les remerciements des chefs de l'armée pour le concours qu'elle a donné à l'expédition de Madagascar.

Toutefois, ces hautes pensées n'ont jamais fait perdre de vue à M. Girette que le premier devoir, assurément plus modeste mais impérieux, des administrateurs d'une société industrielle est de faire fructifier les capitaux qui leur sont confiés. et il n'a cessé d'appliquer son attention à toutes les économies compatibles avec un bon service. De toutes parts, on nous sollicite de développer notre entreprise, de visiter de nouveaux ports depuis l'extrême sud de l'Afrique jusque sur la côte orientale de la Sibérie, et il faut quelquefois un certain courage pour se défendre contre de tels entraînements. S'il vous arrivait d'entendre dire que nous accueillons ces ouvertures avec réserve, sinon avec une certaine timidité, veuillez croire que nous nous conformons aux exemples de nos devanciers, en cherchant toujours à comparer les dépenses qu'elles comporteraient au rendement que vous pourriez vous en promettre. Dans cette manière d'agir, votre conseil d'administration est soutenu par l'expérience et par le persévérant travail d'un directeur général sur lequel M. Girette s'appuyait avec une entière confiance et dont il aimait chaque année à louer devant vous l'infatigable concours. Permettez-moi de ne pas m'écarter de cette tradition et de vous annoncer en terminant le témoignage que les pouvoirs publics ont rendu au mérite de M. Lecat en l'élevant au grade d'officier de la Légion d'honneur. C'est la dernière nouvelle que M. Girette ait reçue à son lit de mort ; elle a éclairé d'un rayon de joie son moment suprême, et il me semble que loin de me séparer de lui, j'interprète sa pensée en vous demandant de vous associer à nos félicitations pour le collaborateur et l'ami de sa vie tout entière.

(Applaudissements).

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous avons eu l'honneur de vous convoquer en assemblée générale ordinaire, conformément aux stipulations des articles 28 et 34 des statuts, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration sur les opérations de l'exercice 1895, celui de MM. les commissaires, et de délibérer ensuite sur les propositions dont il est fait mention dans l'ordre du jour que vous avez sous les yeux.

Après avoir procédé au contrôle et à la vérification des écritures, MM. les commissaires nous ont remis leur rapport dans le délai indiqué par la loi. Suivant les prescriptions de l'article 36 de la loi de 1867. ce rapport a été tenu à la disposition de ceux de MM. les actionnaires qui auraient désiré en prendre connaissance avant votre réunion.

L'usage, établi depuis quelques années, de vous mettre en possession d'un recueil de documents dans lequel nous réunissons, à côté du bilan et du compte d'exploitation, un ensemble d'informations de nature à vous intéresser, vous permet de vous rendre compte, sans attendre l'assemblée générale, des modifications qui se sont produites depuis l'année précédente. Nous continuerons néanmoins, suivant nos traditions, à passer en revue avec vous les divers chapitres du dernier bilan, mais vous nous permettiez, messieurs, afin de ne pas abuser de votre temps, de ne vous donner des explications développées que pour ceux des chapitres qui appellent plus spécialement votre attention.

BILAN

ACTIF

Matériel naval

Au cours de l'exercice 1895, le matériel naval en service s'est accru, d'une part, des trois vapeurs *Bagdad*, *Memphis* et *Sidon*, dont nous avons annoncé l'acquisition lors de votre dernière réunion.

De leur côté, les ateliers de La Ciotat ont livré à l'exploitation le paquebot neuf *Chili*, navire de 6. 483 tonneaux de jauge brute et de 5. 800 chevaux, qui a été affecté aux lignes du Brésil et de La Plata. Le *Chili* a déjà accompli quatre voyages. C'est un superbe navire qui a été très favorablement accueilli par votre clientèle et fait grand honneur à l'ingénieur chargé de la direction du service technique.

D'autre part, pour satisfaire aux conditions nouvelles résultant de la dernière convention intervenue avec l'État, vos ateliers ont procédé à la transformation des machines des paquebots *Calédonien*, *Océanien*, *Salazie*, *Sydney* et *Yarra*, converties en machines à triple expansion de plus grande puissance que celles dont ils avaient été primitivement dotés. Cette transformation a mis ces navires en mesure de réaliser une accélération de marche (un nœud par heure).

Comme travaux de moindre importance, nous avons à mentionner la transformation des emménagements de l'*Orénoque*, en vue de son affectation aux lignes de la Méditerranée ; l'application de quilles latérales sur les paquebots *Armand-Béhic* et *Ernest-Simons*, et l'installation de l'éclairage par la lumière électrique à bord du *Haiphong*.

Cet ensemble d'additions et de perfectionnements apportés à votre flotte aurait augmenté la valeur du prix de revient du matériel naval d'une somme de a10.003.831 93

si nous avons eu à retrancher

1° La valeur pour laquelle était entré dans vos écritures l'*Erymanthe*, vendu en 1895, soit : 2.018.559 68

2° Le montant de la dépréciation sur le mobilier des paquebots imputée, conformément à vos règles, à l'exercice 1895 : 656.72835

Total 2.675.288 03

Ce qui ramène à 7.338.343 90

l'augmentation de ce chapitre de votre actif.

Le matériel naval en service était inscrit au bilan au 31 décembre 1894 pour les sommes suivantes :

Valeur à l'état de neuf des coques et des machines 130.530.136 47

Valeur nette du mobilier, dépréciation déduite 8.567.147 59

En tout 139.097.234 09

Il figure au bilan de l'exercice 1895 en ce qui concerne les coques et machines, pour 137.581.219 53

et pour le mobilier des paquebots 8.844 608 43

formant un total de 146.425.827 96

Ces deux situations présentent entre elles une différence de 7.328.543 fr. 90, représentant l'accroissement de valeur réalisé durant la dernière année, chiffre conforme à celui que nous venons d'indiquer.

Le matériel naval en construction compte dans les écritures au 31 décembre 1895 pour 4.499.446 francs 90, accusant une diminution de 561.483 fr. 53 sur l'importance du même compte au bilan de l'année précédente. Vous savez que les écritures de ce compte n'ont qu'un caractère transitoire, les dépenses dont il est provisoirement chargé devant être transférées au compte Matériel naval en service au moment où les navires prennent rang dans l'exploitation.

En résumé, messieurs, votre flotte a été renforcée au cours du dernier exercice par l'entrée en ligne du paquebot neuf *Chili* et par la mise en service des steamers *Bagdad*, *Memphis* et *Sidon* provenant de la Compagnie panhellénique. Ces derniers, dont nous faisons emploi depuis un an, sont des navires de construction récente, qui paraissent bien adaptés aux besoins de nos lignes commerciales de la Méditerranée et de Londres.

Nous n'avons à vous signaler qu'une radiation, celle de l'*Erymanthe*, qui faisait partie de votre matériel depuis 1862 et que nous avons vendu parce que ses facultés n'étaient plus en rapport avec les nécessités toujours croissantes de votre exploitation.

Votre flotte se compose actuellement de 59 vapeurs d'un tonnage total de 213,091 tx et d'une puissance de 167.550 chevaux. Comparé à celui du 31 décembre 1894, cet inventaire fait ressortir une augmentation de 3 navires, de 12,136 tx et de 9.600 chevaux.

Vous avez, en outre, en construction, sur le point d'être terminé, le paquebot *Cordillère* qui vous était signalé l'année dernière sous le n° 104.

Du même type que le *Chili*, le *Cordillère* est destiné à compléter l'effectif des paquebots de l'océan Atlantique desservant le Brésil et La Plata. Quand le *Cordillère* sera en service, les lignes partant de Bordeaux le 5 et le 20 de chaque mois se trouveront dotées d'un matériel de premier ordre et de grande marche.

L'état de la flotte inséré dans le recueil des documents qui vous a été remis, signale, sous les n° 105 et 109, deux nouvelles constructions. Ces bâtiments, pour lesquels nous avons adopté le système de machines indépendantes actionnant deux hélices, sont destinés à la ligne principale de l'Indo-Chine. Ils formeront les premiers échantillons de la nouvelle série de paquebots dont la mise en chantier est la conséquence du renouvellement, avec prorogation de neuf années, de la convention du 30 juin 1886. De même que les paquebots sortis de vos chantiers depuis quelques années, ces navires seront du grand type et de grande puissance. Ils réuniront les progrès et perfectionnements propres à donner satisfaction aux exigences du service public et aux désirs de notre clientèle.

Approvisionnements

(Dépôts de charbons, de vivres et objets de consommation)

Les approvisionnements de toute nature réunis dans les dépôts relevant de vos trois centres principaux d'exploitation, Marseille, Bordeaux et La Ciotat, représentaient au 31 décembre dernier une valeur de 6.619.389 fr. 42, valeur inférieure de 1.438.421 fr. 03 à celle du bilan de 1894.

Cette diminution porte d'une manière générale sur l'ensemble des approvisionnements dont les stocks ont pu être ramenés à des quantités moindres qu'à la fin du précédent exercice.

Travaux en cours

Le chiffre de 2.013.826 fr. 75 du bilan de 1895 présente, par rapport à la situation arrêtée au 31 décembre 1894, une augmentation de 276.991 fr. 87. Ainsi que vous le savez, ce compte est débité des dépenses faites par vos ateliers pour des travaux en voie d'exécution. Il en est déchargé au moment où, les travaux étant terminés, il est fait application de la dépense aux services ou aux bâtiments en vue desquels les travaux avaient été entrepris.

Immeubles et établissements, outillage, mobilier et appareils.

Cette importante partie de votre actif se maintient dans une situation qui diffère peu de celle qu'accusait le bilan de 1894. De 12.498.622 fr. 10, ces comptes réunis passent à 12.589.511 fr. 73, à l'actif du bilan de 1895, soit un accroissement de 90.889 fr. 63, provenant principalement de la construction d'établissements d'agence à Quin-Hon, à

Sainte-Marie de Madagascar et à Majunga, et de quelques compléments d'outillage pour vos ateliers de La Ciotat et de Bordeaux.

En vous reportant au passif du bilan, vous constaterez, sous le titre « Amortissement des immeubles et de l'outillage », l'existence d'un fonds de réserve de 5.075.072 fr. 38 qui réduit, en écritures, la valeur nette à 7.514.439 fr. 35, somme inférieure de 254.382 fr. 93 à celle résultant du bilan de l'exercice 1894.

Valeurs de caisse et de portefeuille.

La comparaison des situations à la fin de chacune des années 1894 et 1895 fait ressortir une diminution de 2.405.768 fr. 49 dans les ressources financières de votre société. Elle figure au bilan du dernier exercice pour une somme totale de 9.290.287 fr. 80.

Étant donné qu'il a fallu faire face en 1895 aux charges de capital que comportait l'impulsion imprimée aux travaux des constructions neuves et des transformations, et pourvoir, en outre, au paiement du prix d'achat et d'appropriation des trois navires dont il a été question plus haut, l'amointrissement de la réserve financière ne doit pas vous surprendre.

Nous avons dit, au chapitre « matériel naval » que, pour satisfaite aux dépenses de construction, de transformation et d'acquisition de bateaux, il avait été engagé en 1895 un capital de 10.003.831 fr. 93. ;L'écart entre ce chiffre et la somme de 2.405.768 fr. 49, empruntée au portefeuille, vous montre dans quelle mesure les autres ressources de votre entreprise, et notamment celles provenant des prélèvements opérés sur les produits de l'exploitation pour doter les fonds d'amortissement, ont concouru au développement et à l'amélioration de la flotte.

L'opération de la conversion de la dette obligataire, dont nous vous entretiendrons plus loin, nous a fourni un complément de capital au moyen duquel vous serez en mesure de faire face aux besoins à prévoir pour achever la mise en œuvre des services postaux dans les conditions déterminées par la convention additionnelle du 5 novembre 1894.

Débiteurs et créanciers divers

Ainsi que nous vous l'avons fait connaître par nos précédents rapports, les éléments de ces comptes comprennent, en dehors de débiteurs et créanciers réels, une série de comptes d'ordre et, notamment, les opérations d'écritures que comportent les recettes et les dépenses imputables à l'année 1895 et dont la régularisation s'opère plus tard par le report des écritures à l'exercice qui doit en prendre charge.

La situation, au 31 décembre dernier, s'établissait comme suit :

Débiteurs divers 14.237.519 22

Créanciers divers 12.683.782 49

laissant une balance de 1.553.736 73

inférieure de 485.692 fr. 12 à celle de l'exercice précédent.

PASSIF.

Actions

Conformément à l'article 5 des statuts de votre société, le capital « actions » demeure fixé à 60 millions de francs.

Obligations

Il restait en circulation, à la date du 31 décembre dernier, 64.806 obligations représentant un capital de 32.403.000 fr.

Usant des pouvoirs que vous avez bien voulu lui donner, à votre dernière réunion, votre conseil d'administration a saisi le moment qui lui a paru le plus favorable pour procéder au remboursement et à la conversion des obligations de 4 % et à leur remplacement par des obligations nouvelles rapportant 3 1/2 % d'intérêt.

Il n'a été fait usage de ces pouvoirs que jusqu'à concurrence de l'émission de 80.000 obligations amortissables et remboursables au pair de 500 francs, ce qui laisse à l'état de réserve une disponibilité de dix mille titres dont la réalisation pourrait être poursuivie le jour ou l'extension de vos affaires rendrait cette mesure nécessaire.

Bien que les résultats de l'opération de conversion et d'émission qui vient d'avoir lieu ne doivent trouver leur place que dans les écritures de l'exercice 1896, vous apprendrez certainement avec plaisir que cette opération a pleinement réussi. Nous avons eu la grande satisfaction de voir les porteurs des titres anciens opter, dans la proportion des cinq sixièmes, pour l'échange contre les titres nouveaux. Nous tenons à les en remercier, ainsi que ceux de MM. les actionnaires qui ont profité du droit de préférence qui leur avait été réservé.

La transformation de votre dette obligataire atteindra le but que nous nous étions proposé en sollicitant de vos suffrages l'autorisation d'y procéder. Elle se traduit par une augmentation des ressources immédiatement disponibles sans que l'annuité du service de la dette correspondante aux 80.000 titres émis soit plus élevée que celle du précédent emprunt.

Lorsque nous aurons à vous présenter, l'année prochaine, le bilan de l'exercice 1896, nous ne manquerons pas de compléter les indications qui précèdent en plaçant sous vos yeux les résultats comptables de cette opération.

Fonds d'amortissement des navires

Aux termes de l'article 39 des statuts, il appartient au conseil d'administration de déterminer chaque année la quotité de la retenue à opérer sur les produits de l'exercice pour constituer le fonds d'amortissement. Nous rappelons ici, pour mémoire, qu'il a été de tradition constante dans votre compagnie de prendre le taux de 5 % de la valeur initiale comme base des prélèvements annuels, bien qu'une longue expérience nous ait prouvé que la période d'utilisation de navires bien entretenus pouvait aller au delà de vingt années. Et quand il s'agit de bâtiments ayant subi d'importantes transformations au cours de leur carrière, le taux de l'amortissement est porté à 10 % de la valeur nouvelle du navire après transformation.

Ces règles ont été appliquées à l'exercice 1895. Les prélèvements opérés en fin d'exercice, déduction faite de la part de contribution du fonds d'amortissement des navires au service des obligations, auraient élevé ce fonds à 70.815.714 fr. 72. si nous n'avions pas eu à faire reprise des amortissements antérieurement constitués au profit de l'*Erymanthe*, qui a cessé de faire partie de la flotte en 1895. Ces écritures ont ramené le solde du fonds d'amortissement des navires, au 31 décembre 1895, à 68.797.155 fr. 04.

En rapprochant ce dernier chiffre de celui de 137.581.219 fr. 53 inscrit à l'actif, et qui représente la valeur au prix revient du matériel naval, coques et machines, vous constaterez que, malgré l'entrée en ligne pendant le dernier exercice des quatre navires *Chili*, *Bagdad*, *Memphis* et *Sidon*, pour lesquels l'amortissement commence à peine, le fonds de réserve spécial à la flotte représente 50 % du coût initial de l'ensemble des navires qui la composent.

Fonds d'amortissement des immeubles et de l'outillage

Les prélèvements opérés au profit de ce fonds l'ont porté à 5.075.072 fr. 38. Au bilan de 1894, il s'élevait à 4.729.299 fr. 82. Il a bénéficié ainsi d'une avance de 345.772 fr. 56.

Fonds d'assurances

Sous ce titre, vous avez préparé, depuis l'origine de votre entreprise, au fur et à mesure que les circonstances s'y prêtaient, une provision destinée à pourvoir aux risques que comporte la navigation, afin de ne pas avoir à en faire porter les conséquences, parfois lourdes, sur les résultats d'un exercice.

Nous vous avons signalé, dans notre dernier rapport, que l'addition de navires nouveaux de plus grande valeur que leurs devanciers rendait désirable l'augmentation du fonds d'assurances. Poursuivant cet ordre d'idées, et certains à l'avance de rencontrer votre approbation, nous avons transféré à ce fonds une somme de 600.000 francs prélevée sur les produits de l'exercice 1895.

Actuellement, le risque dont la Compagnie se trouve à découvert et auquel, le cas échéant, le fonds d'assurances aurait à pourvoir est limité à un maximum de 3.500.000 par navire. Pour ceux de vos paquebots dont la valeur est supérieure à ce chiffre, l'excédent est couvert par des polices spéciales pour lesquelles nous avons traité avec des Compagnies d'assurances françaises.

Après avoir satisfait aux charges qui lui sont imputables, le compte « fonds d'assurances » s'élevait, en fin d'exercice, à 8.598.932 fr. 38, excédant ainsi de 340.184 fr. 05 le montant inscrit au bilan de 1894.

Fonds de réserve statutaire

La réserve statutaire demeure fixée à 6.000.000 de francs, somme correspondant au dixième du capital social.

Cette réserve, jointe au fonds d'assurances, forme, avec ce dernier, un ensemble de 14 millions 598.932 fr. 38.

EXPLOITATION

L'année 1895 a été particulièrement heureuse sous le rapport de la navigation. Nous n'avons eu à enregistrer aucun sinistre, aucun événement grave, et si nous n'avons pas été exempts d'incidents en quelque sorte inévitables dans une entreprise aussi étendue que la vôtre, aucun de ces incidents ne mérite de vous être signalé.

L'exploitation de 1895 a été marquée par une activité exceptionnelle nécessitant de la part de tout le personnel un concours dévoué et empressé qui n'a jamais fait défaut. Nous saisissons volontiers l'occasion de témoigner ici notre satisfaction à ceux de nos collaborateurs placés à la tête des différents services, nos agents au dehors, aux commandants et états-majors ainsi qu'au personnel en général, à tous les degrés de la hiérarchie.

À votre réunion du 30 mai dernier, vous avez été tenus au courant de la participation prise par votre compagnie aux opérations de transport dans la direction de Madagascar.

Vous aviez reçu précédemment, lors de votre assemblée extraordinaire du 29 novembre 1894, un exemplaire du projet de loi portant remaniement des services postaux dont votre compagnie était concessionnaire en vertu de la convention du 30 juin 1896.

Notre regretté président, M. Girette, qui avait assumé personnellement la tâche de mener à bien cette importante négociation, vous a donné alors, sur l'économie générale du projet, des explications qui ne pouvaient trouver place dans nos communications officielles tant que le projet n'avait pas reçu une sanction définitive.

[L'EXPÉDITION DE MADAGASCAR]

Les affaires de Madagascar et le renouvellement des traités avec l'État constituent pour votre entreprise les deux points les plus saillants de l'année 1895.

En ce qui concerne Madagascar, les voyages entrepris pour le transport de troupes, de mulets et de matériel destinés à l'expédition ont été accomplis dans les meilleures conditions. Nous avons mis à profit la présence dans les mers au delà de Suez de navires

affrétés par le gouvernement en vue des voyages d'aller seulement pour faire au retour des expériences de navigation libre en service commercial. Dans cet ordre d'idées, les bateaux ont été dirigés les uns du côté de l'Indo-Chine et du Japon, d'autres vers l'Inde, à Calcutta, à Pondichéry ou à Bombay, et enfin l'un d'eux, le *Douro*, a été envoyé de Majunga à Delagoa-Bay, sur la côte orientale d'Afrique. Ainsi que vous le savez, ce point est la tête de ligne d'un chemin de fer aboutissant au Transvaal. Cette expérience offrait un intérêt tout spécial dans un moment où l'attention de l'Europe était vivement sollicitée de ce côté. En rentrant en France, le *Douro* a visité les ports de la côte d'Afrique situés entre Delagoa-Bay et Zanzibar.

En outre, et tout en prenant part aux débuts de l'expédition au moyen des bateaux affrétés par l'État, nous avons assuré, par vos paquebots du service postal, une double communication mensuelle entre la France et Madagascar, et vice versa.

Nous avons eu à transporter ainsi de nombreux passagers parmi lesquels se trouvaient, au retour, des malades et des convalescents. Grâce aux mesures prises et aux soins dévoués dont ils ont été l'objet, nous avons eu la satisfaction de n'avoir enregistré que des pertes relativement faibles.

M. le général Duchesne, commandant en chef du corps expéditionnaire, qui a pu apprécier tout ce qui a été fait dans ce but, vient de nous faire connaître que, sur sa proposition, M. le ministre de la guerre avait bien voulu, par une décision du 17 mai courant, accorder des médailles d'honneur à cinq des médecins des paquebots de la Compagnie qui ont largement concouru au service des rapatriements ¹⁴.

*
* * *

En ce qui concerne le renouvellement de la convention générale relative aux services postaux, vous connaissez les modifications apportées au traité de 1886 par la convention additionnelle du 5 novembre 1894. Cette convention a été approuvée par le Sénat sans aucune modification et a reçu la sanction définitive par la promulgation, à la date du 9 juillet 1895, de la loi qui la concerne.

Nous n'aurions donc pas à vous en parler de nouveau, si nous ne devions vous faire connaître que cette dernière convention est maintenant en pleine exécution.

Conformément aux stipulations de l'article 5 du contrat, la ligne de Bordeaux au Brésil et à La Plata a cessé d'être subventionnée depuis le 22 juillet dernier.

Les services de la Méditerranée, constitués sur les bases nouvelles, ont commencé à fonctionner le 22 septembre.

Du côté de l'Indo-Chine, la réorganisation a été opérée à partir du 22 décembre.

Enfin, la ligne d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, ainsi que celles de l'océan Indien, fonctionnent dans les conditions nouvelles depuis le commencement du mois de janvier de cette année.

En même temps que nous procédions à la réorganisation des grandes lignes, votre paquebot l'*Alphée* était envoyé à Bombay pour établir un service libre desservant les escales du golfe Persique. C'est pour répondre à l'appel de la Chambre de commerce de Marseille que nous avons consenti à entreprendre ce service qui intéresse particulièrement notre grand port commercial.

L'exécution de ces itinéraires, comportant des parcours notablement plus étendus que les précédents, utilise tout le matériel dont nous pouvons disposer actuellement. La mise en service, très prochaine maintenant, de votre paquebot *Cordillère*, rendra à l'exploitation un navire de réserve, l'*Équateur*, qui ira prendre rang dans l'effectif des bateaux des lignes de la Méditerranée et de l'océan Indien.

¹⁴ La médaille a été décernée à MM. les médecins Ranguedat, Clair, Gachon, Marty et Planty.

Itinéraires

Vous aurez pu constater, en consultant le recueil de documents mis à votre disposition, que la navigation pendant l'exercice 1895 avait donné lieu à un ensemble de parcours de 850.322 lieues marines dans lequel les voyages accomplis en exécution de vos contrats sont entrés pour 517.684 lieues, la part de la navigation des services libres étant représentée par 332.938 lieues marines.

À aucune époque votre exploitation n'avait atteint un développement aussi étendu. Il doit être, à vos yeux, l'indice du degré auquel a été poussée l'utilisation du matériel qui a dû fournir, en 1895, 48.236 lieues de plus qu'en 1894.

Sur les lignes postales, le service a été exécuté avec la ponctualité habituelle. Les vitesses réalisées, en moyenne annuelle, ont été de :

14,98 nœuds sur la ligne principale de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie ;

13,85 nœuds sur la ligne principale de l'IndoChine et du Japon ;

14,49 nœuds pour le service du Brésil et de La Plata ;

12,35 nœuds pour le réseau de la côte orientale d'Afrique et dans la Méditerranée ;

13 nœuds entre Marseille, Alexandrie, Beyrouth et retour ;

12,49 nœuds entre Marseille, le Pirée, Smyrne et retour.

Les obligations inscrites dans la convention du 30 juin 1886 stipulaient 13 nœuds pour les lignes principales de l'Indo-Chine, de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie et pour celle de Marseille-Alexandrie-Beyrouth 14 nœuds dans l'océan Atlantique, 11,50 nœuds pour la cote orientale d'Afrique et 12 nœuds entre Marseille, le Pirée, Smyrne et retour.

Le rapprochement des chiffres montre que ces obligations ont été bien remplies et que, sur la plupart des réseaux, les vitesses obtenues ont été notablement plus élevées que celles prévues au contrat.

TRAFIC STATISTIQUE DES TRANSPORTS

Voyageurs

Le mouvement des personnes transportées en 1895 accuse, comparativement à l'exercice précédent, une augmentation de 33.443 passagers qui se répartissent sur toutes les lignes.

Cette augmentation a été de 10.517 personnes dans la Méditerranée, 7.312 dans l'océan Atlantique, 4.906 sur les lignes formant le réseau de l'Indo-Chine, 1.167 pour le service de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, et de 9.541 pour les services de l'océan Indien et de Bombay.

Dans le mouvement d'ensemble, les transports faits pour le compte du gouvernement comprennent 21.783 passagers, dont 3.343 à titre gratuit.

Marchandises et matériel

Le mouvement des marchandises en 1895 s'est traduit par le transport de 7.001.124 colis, formant un tonnage de 569.559 t. de 1.000 kilog., dans lequel ne sont pas compris les chargements qu'ont reçus ceux de vos bateaux qui ont été nolisés par le gouvernement pour l'expédition de Madagascar.

Ceci explique pourquoi le tonnage des marchandises afférent au dernier exercice n'excède pas sensiblement, en apparence, celui de l'année précédente.

Espèces et valeurs

Nous avons à noter une légère reprise dans les exportations de valeurs. Les transports effectués en 1895 ont atteint 132.864.989 fr., tandis qu'ils ne s'étaient élevés qu'à 124.314.476 fr. en 1894.

Malgré cette amélioration, les causes que nous vous signalions l'année dernière comme ayant amené un détournement des courants continuent à subsister, et nous sommes encore loin des résultats que nous obtenions avant la perturbation qui s'est produite sur le marché du métal argent.

RÉSULTATS DE L'EXERCICE

La revue que nous venons de faire du bilan et de l'exploitation doit vous laisser l'impression que le compte rendu qui vous est soumis aujourd'hui se rapporte à une année dont les résultats sont favorables.

Aux avantages que vous a procurés votre participation aux transports nécessités par l'expédition de Madagascar, sont venus s'ajouter ceux que vous étiez en droit d'attendre dans une année où votre exploitation a pu opérer dans de meilleures conditions que pendant les années précédentes.

Vos services de l'Atlantique ont vu leurs recettes s'améliorer par le retour à un état normal au Brésil ; les quarantaines, qui ont si souvent entravé nos opérations dans La Plata, dans la Méditerranée et même sur un certain nombre de points au delà de Suez, n'ont pas exercé une influence appréciable pendant l'année 1895.

Il est résulté de cette situation, presque exceptionnelle, que, dans l'ensemble de vos lignes, il a été réalisé des améliorations qui se sont traduites par une notable plus-value des recettes.

Il est vrai que cette plus-value a, comme contrepartie, les dépenses correspondantes à un surcroît de navigation de 48.336 lieues marines par rapport à l'exercice précédent. Mais, toutes compensations faites, le compte d'exploitation de 1895 présente un solde en bénéfice de 3.617.867 fr. 49, excédant de 559.214 fr. 90 la balance de ce compte à la fin de l'exercice 1894.

Il nous reste à vous soumettre nos propositions pour la liquidation de l'exercice 1895. Si vous vouliez bien les adopter, cette liquidation serait établie de la manière suivante :

Recettes. — Reliquat de l'exercice 1894 après imputation des articles de débit et de crédit afférents à cet exercice et aux exercices antérieurs passés en écritures en 1895
23.357 81

Recettes de toute nature effectuées en 1895 58.579.606 41

Total 58.602.964

Dépenses. — Dépenses de toute nature, y compris les prélèvements d'amortissement opérés d'après vos règles habituelles 53 674.861 79

Excédent des recettes sur les dépenses 4.928.102 49

dont il y a lieu de déduire l'intérêt de la dette obligataire et le montant de l'acompte sur le dividende payé au mois de décembre dernier 2.810.235 00

Il reste ainsi un solde de 2.117.867 49

dont vous avez à déterminer l'emploi.

Nous avons l'honneur de vous proposer de fixer à 30 francs par action le dividende de l'exercice 1895. Un coupon de 12 fr. 50 ayant été déjà payé à valoir sur le dividende, le solde de 17 fr. 50 qui serait mis à votre disposition, à partir du 1^{er} juin prochain, représenterait 2.100.000 francs et il resterait un reliquat de 17.867 fr. 49 à reporter à l'exercice 1896.

Conseil d'administration

À l'ouverture de la séance, nous vous avons fait part de la perte considérable que nous avons éprouvée en voyant disparaître du milieu de nous notre vénéré président, M. Girette, qui, depuis quarante-trois ans, avait, sous des titres divers, consacré son intelligence et son activité au service de votre compagnie.

Préoccupé comme il l'était de vos intérêts, M. Girette nous aurait certainement engagés à ne pas laisser longtemps vacant le siège qu'il occupait dans notre conseil. Nous avons cru obéir à son inspiration en faisant appel, pour lui succéder, comme administrateur, à un homme d'une valeur indiscutable, M. [Louis] Delaunay-Belleville ¹⁵, président de la Chambre de commerce de Paris. Par sa haute intelligence, par son expérience des affaires, par ses relations avec le commerce du monde entier, notre nouveau collègue apporte à votre société un surcroît de forces que vous ne pourrez manquer d'apprécier. Nous soumettons avec confiance un choix si honorable à votre ratification.

Désignation des commissaires

MM. les commissaires élus à l'assemblée du 30 mai dernier vont vous donner lecture de leur rapport. Aux termes de l'article 36 des statuts, vous aurez à nommer les commissaires qui seront chargés de l'examen des comptes de l'exercice 1896 et à déterminer leur rémunération. Ainsi que vous le savez, les commissaires sortants sont rééligibles.

(Le président donne la parole à M. le comte [Robert] de Semallé pour la lecture du rapport des commissaires sur les comptes de l'exercice 1895.)

RAPPORT DES COMMISSAIRES [...]

Première résolution

L'assemblée, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve les comptes de l'exercice 1895.

Deuxième résolution

Le dividende de l'exercice 1895 est fixé à 30 fr. par action, savoir 12 fr. 50 déjà payes en vertu des pouvoirs donnés au conseil d'administration par l'article 40 des statuts ; 17 fr. 50 payables, sous déduction de l'impôt, à partir du 1^{er} juin prochain.

Le reliquat de 17.867 fr. 49 sera porté au crédit de l'exercice 1893 et entrera, sauf liquidation de cet exercice, dans les comptes de profits et pertes de l'exercice 1896.

Troisième résolution

Est ratifiée, aux termes de l'article 20 des statuts, la nomination de M. Louis Delaunay-Belleville en qualité d'administrateur, en remplacement de M. Jules Girette, décédé.

Quatrième résolution.

Les membres du conseil d'administration sont autorisés, en tant que de besoin, à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou marchés faits avec la société ou pour son compte dans les conditions prévues par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Cinquième résolution

¹⁵ Louis Delaunay (1843-1912) : X-Génie maritime, il débute chez Belleville, constructeur de chaudières pour navires à Saint-Denis, épouse la fille du patron, devient le chef de la maison et la diversifie au début des années 1900 dans la construction automobile. Président de la Chambre de commerce de Paris (1890-1893), censeur, puis, peu avant sa disparition, régent de la Banque de France, il était aussi administrateur du P.O.

Sont nommés commissaires pour l'exercice 1896, conformément à l'article 36 des statuts et avec faculté d'agir séparément en cas d'empêchement, de démission ou de décès de l'un d'eux, MM. [L.] Dumont et le comte [Robert] de Semallé.

La rémunération attachée à ces fonctions est fixée, pour chacun des commissaires, à la somme de mille francs.

(Les cinq résolutions proposées ont été adoptées à l'unanimité par l'assemblée générale.)

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

LISTE DE SOUSCRIPTION

la Compagnie des messageries maritimes, 2.500

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES.
Société anonyme au capital de 60.000.000 émis.
Assemblée générale des actionnaires du 29 mai 1897
(*Le Journal des chemins de fer*, 12 juin 1897, p. 432 s)

[...] Sous le rapport de la navigation, l'exercice 1896 a été, comme le précédent, exempt de sinistres et d'accidents ayant un caractère de gravité. Nous aurions pu clôturer ce chapitre sur cette impression favorable, mais nous ne croyons pas devoir attendre l'année prochaine pour vous entretenir de l'explosion d'un coffre à vapeur survenue à bord du *Saghalien*, le 30 novembre dernier, au moment où ce navire accomplissait, sur la ligne principale de l'Indo-Chine un voyage afférent à l'exercice 1897. Cet accident a malheureusement fait treize victimes (1 chauffeur européen et 12 indigènes) qui ont trouvé la mort à leur poste dans les chambres de chauffe. Nous ajouterons que le fait est sans précédent dans le passé déjà long de votre compagnie et qu'il ne paraît pas qu'il eût été au pouvoir du personnel du bord de l'empêcher, ni d'en atténuer les terribles conséquences.

Immédiatement après l'accident, et avec le concours du personnel de mécaniciens de la flotte qui se trouvait à bord, les dispositions ont été prises pour mettre le *Saghalien* en état d'atteindre le port de Saïgon. Le voyage a été continué ensuite par la *Tunisie* sans que le service postal eût à souffrir aucune interruption de cet événement. [...]

Messageries maritimes
(*Le Journal des chemins de fer*, 18 juin 1898)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes a eu lieu le 27 mai sous la présidence de M. A[médée] Lefèvre-Pontalis, président du conseil.

Après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et celle du rapport des commissaires, elle a, à l'unanimité, voté les résolutions suivantes :

I. — L'assemblée, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires approuve les comptes de l'exercice 1897.

II. — Le dividende de l'exercice 1897 est fixé à 25 fr. par action, savoir :

10 fr. déjà payes en vertu des pouvoirs donnés au conseil d'administration par l'article 40 des statuts ;

15 fr. payables, sous déduction de l'impôt, depuis le 1^{er} juin.

Le reliquat de 79.310 fr. 81 sera porté au crédit de l'exercice 1897 et entrera, sauf liquidation de cet exercice, dans les comptes de profits et pertes de l'exercice 1898.

III. — Le conseil d'administration est autorisé à émettre, au fur et à mesure des besoins de la Compagnie, une nouvelle série de 30.000 obligations, représentant un capital de 15 millions de francs.

Ces obligations, amortissables au pair de 500 fr., seraient du même type que les obligations actuellement en cours, produiraient un intérêt annuel de 3 1/2 % et seraient amortissables dans un délai qui prendrait fin à la même échéance que celle des titres actuels, la Compagnie se réservant également le droit de les rembourser au pair par anticipation, mais seulement après le 1^{er} avril 1906. [...]

Messageries maritimes
(*Le Journal des chemins de fer*, 18 juin 1898)

[Les Messageries maritimes] viennent de créer un service de cargo-boats pour desservir l'Indo-Chine ; ces navires partiront du Havre pour Haïphong et iront compléter leur chargement à Marseille.

[Développement du trafic Marseille-Djibouti]
(*Le Radical*, 4 juillet 1898)
(*Le Matin*, 5 juillet 1898)

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens (compagnies française*). On nous signale un fait qui a son importance. Depuis le commencement des travaux des chemins de fer éthiopiens, dont le point de départ est le port de Djibouti, situé sur le territoire de notre protectorat de la mer Rouge, la Compagnie des messageries maritimes a établi un service bimensuel de paquebots allant directement de Marseille à Djibouti, les 3 et 10 de chaque mois. Ce service étant devenu insuffisant pour satisfaire à tous les besoins commerciaux, la Compagnie nationale de navigation* vient, à son tour, de créer un service à même destination, partant également de Marseille, le 6 de chaque mois.

C'est là certainement une preuve de l'intensité du trafic qui s'est produit entre la France et l'Abyssinie, aussitôt que ces deux pays eurent acquis la certitude de l'exécution des chemins de fer éthiopiens et de la prochaine ouverture à la circulation d'une section de la ligne, ayant son point de départ à Djibouti pour aboutir à Harrar et, de là, successivement, à Entotto, capitale de l'Abyssinie, et à Kaffa, après avoir traversé les plus riches et les plus fertiles contrées de l'Afrique orientale.

Il ne faut pas perdre de vue que le port de Djibouti, qui est appelé à devenir l'unique centre commercial de la mer Rouge, n'est qu'à dix jours de distance de Marseille.

Messageries maritimes
(*Le Journal des chemins de fer*, 10 décembre 1898)

M. Delombre, ministre du commerce, vient d'arrêter les itinéraires des services postaux de la Compagnie pour l'Indo-Chine et dans l'océan Indien ; le nouveau tableau comporte de notables augmentations de vitesse, des stationnements plus longs dans diverses escales et des allongements de parcours.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
(Le Journal des chemins de fer, 17 juin 1899)

Les actionnaires de cette compagnie se sont réunis en assemblée générale ordinaire le 30 mai 1899, sous la présidence de M. [Amédée] Lefèvre-Pontalis, président du conseil d'administration.

Le rapport du conseil d'administration, que nous publions plus loin *in extenso*, établit de la manière la plus claire le bilan de la société arrêté au 31 décembre 1898.

On y voit que la direction n'a pas cessé de renforcer le matériel naval et que trois paquebots qui avaient achevé leur période de service actif ont été remplacés par trois bâtiments neufs, de telle sorte que l'effectif demeure à la fin de 1898 ce qu'il était à la fin de 1897, sous cette réserve que les bâtiments neufs étant supérieurs comme tonnage et comme force de propulsion aux bâtiments dont ils ont pris la place, le tonnage de la flotte s'est accru de 11.014 tonneaux et la puissance des machines de 12.500 chevaux.

Elle se compose actuellement de 61 navires jaugeant ensemble 235.747 tonneaux et actionnée par 195.650 chevaux-vapeur.

Les constructions en cours comprennent trois navires, le *Pacifique*, l'*Annam* et l'*Atlantique*, destinés aux lignes annexes de l'Indo-Chine, du Brésil et de La Plata. Ce qui peut donner une idée de l'intelligente activité de la Compagnie, c'est que, lorsque ces bâtiments seront achevés, elle aura mis en service, dans une durée de moins de cinq ans, 10 navires neufs jaugeant ensemble 49.183 tonneaux et d'une puissance de 50.600 chevaux. En dix-huit ans, 46 navires auront été construits.

Les approvisionnements ont été augmentés en 1898 d'une valeur de 798.182 fr.; les dépenses des travaux en cours de 170.308 francs.

Parmi les différences à signaler entre l'exercice 1887 et l'exercice 1888 figure celle des valeurs de caisse et de portefeuille qui en 1898 se sont accrues de 7.164.296 fr. ; elle résulte de l'émission de 30.000 obligations autorisée par la précédente assemblée.

Au passif du bilan le rapport constate l'augmentation de la dette obligataire : il a été réalisé en 1898 11.585 obligations et 13.238 ont été mises en circulation depuis le début de l'année courante. Le montant total de cette dette y compris la valeur des titres non émis est de 59.301.000 fr.

Au courant de l'exercice le fonds d'amortissement des navires a été ramené de 74.275.441 fr. à 73.132.606 fr. Le fonds d'amortissement des immeubles et de l'outillage a été réduit de 1.047.943 fr. L'ensemble du fonds d'assurances figure pour 7.985.990 fr., légèrement inférieur à celui de l'exercice précédent. Il sera incessamment complété. Le fonds de réserve statutaire n'a pas varié.

Passant au compte d'exploitation le rapport fait ressortir par des chiffres précis le prodigieux mouvement de la flotte de la Compagnie. Pendant le dernier exercice, il a été exécuté 463 voyages ; il n'y en avait eu que 443 en 1897. Le parcours total a été de 950.560 lieues. En navigation libre, deux voyages d'excursion ont eu lieu dans le bassin oriental de la Méditerranée ; dans l'Océan, un voyage à Madère et aux Canaries. Il faut louer sans réserve l'initiative ainsi prise par la Compagnie pour satisfaire les goûts de déplacement de sa clientèle et lui faciliter des voyages d'agrément dont elle s'empresse de profiter. Dans un autre ordre de choses, le nombre des voyages de la ligne

commerciale de l'Indo-Chine a été doublé, ce qui ajoutera 31.000 lieues à la navigation totale de la Compagnie et la portera à environ un million de lieues.

Les vitesses moyennes réalisées dans les services postaux sont très satisfaisantes ; elles varient de 12 nœuds 1/2 à 14,89. Les obligations imposées par les conventions avec l'État ont été remplies. En ce qui concerne la navigation commerciale, la vitesse moyenne des bateaux a été de 10 nœuds 88 dans la Méditerranée et sur la ligne de Marseille au Havre et à Londres, de 10,65 sur la ligne de l'Indo-Chine, de 10,61 dans l'océan Atlantique.

En 1898, le trafic comprenant le transport des passagers et des marchandises est en augmentation de 870 voyageurs, de 483 tonnes de marchandises. Les transports d'espèces et de valeurs ont dépassé de plus de 32 millions de francs ceux de 1897.

Les résultats de l'exercice sont supérieurs comme recettes de 470.997 fr. aux résultats de l'année précédente ; ils seraient satisfaisants si les dépenses n'avaient augmenté au delà de toute prévision. La grève des mineurs du pays de Galles, qui n'a fini qu'en décembre, ayant suspendu l'exécution des contrats passés avec les mines, la Compagnie, après avoir épuisé ses réserves, a dû acheter à des prix très élevés des charbons de qualité inférieure, brûlant plus vite. De ce chef, le surcroît de dépenses a été de 2.200.000 fr. Ainsi s'explique la réduction du dividende de l'exercice à 17 fr. 50. Aujourd'hui, l'approvisionnement en charbons se fait régulièrement mais à prix plus élevé qu'avant la grève.

On peut voir par cette rapide analyse du rapport présenté à l'assemblée que le conseil d'administration n'a pas cessé de veiller à la régularité, à l'amélioration et à l'extension des services de la Compagnie ; qu'il a obtenu des résultats satisfaisants et que l'infériorité de la répartition faite aux actionnaires n'est motivée que par une cause de force majeure contre laquelle sa prévoyance et son zèle ne pouvaient rien. Les Messageries maritimes ont été, en 1898, comme depuis l'époque de leur création, l'une des entreprises les mieux organisées, les mieux administrées et les plus appréciées de l'Europe ; l'une des forces et l'un des titres d'honneur du pays. Elles peuvent soutenir sans désavantage la comparaison avec les entreprises analogues de l'étranger les plus réputées et les plus florissantes.

Toutes les propositions du conseil ont été votées par l'assemblée; la première, la seconde et la quatrième à l'unanimité.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 60.000.000 de francs.
Assemblée générale des actionnaires du 31 mai 1900
(*Le Journal des chemins de fer*, 23 juin 1900)

Le 31 mai 1900, les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis en assemblée générale ; 53.355 actions (sur 120.000) étaient représentées ; 250 actionnaires étaient présents, chargés, en outre, des pouvoirs de 1.619 autres propriétaires d'actions.

L'assemblée était présidée par M. [Amédée] Lefèvre-Pontalis, président du conseil d'administration.

Le bureau étant régulièrement constitué, le président donne la parole à M. Lecat, directeur général des services, pour la lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

.....

BILAN.
ACTIF
Matériel naval

Votre flotte s'est accrue, en 1899, des paquebots *Annam* et *Pacifique* : le premier, de grandes dimensions, destiné au service de la ligne principale de l'Indo-Chine, le second, construit en vue de son affectation aux lignes annexes. Notre dernier rapport signalait ces deux navires comme étant en voie d'achèvement. L'un et l'autre ont pris rang dans la seconde partie du dernier exercice.

Dans l'inventaire de la flotte cesse de figurer le *Godavéry*, réalisé à Saïgon après une carrière de trente-cinq ans. Au commencement de l'année courante, nous avons vendu l'*Ava*, qui était arrivé aussi au terme de la période d'utilisation. L'*Ava*, dont la mise en service remontait à 1870, comptait trente années de navigation très active.

L'addition de l'*Annam* et du *Pacifique* a grossi la flotte de deux unités représentant ensemble 8.298 tonneaux de jauge brute et une puissance de 8.700 chevaux. La radiation du *Godavéry* en a retranché 1.480 tonneaux et 1.600 chevaux. Par suite, l'inventaire général de la flotte, au 31 décembre dernier, se composait de 62 navires formant un tonnage total de 242.680 tonneaux, munis de machines d'une puissance de 202.750 chevaux de 75 kilogrammètres.

Le compte du matériel naval en service, envisagé au point de vue du capital engagé, devrait accuser une augmentation de 6.989.461 fr. 53. représentant la valeur des coques et des machines de l'*Annam* et du *Pacifique*, ainsi que le coût de la transformation du *Persépolis* en vue de son affectation au service de la côte ouest de Madagascar. Mais, en prononçant la radiation du *Godavéry*, il y a eu lieu de ne plus laisser figurer à l'actif la valeur de ce navire. C'est ce qui ramène l'accroissement à 6 millions 548.908 fr. 69.

Comme conséquence de ces mouvements d'écritures, le bilan indique, sous le titre Matériel naval en service, coques et machines, une valeur de 162.863.161 fr. 63, alors qu'au 31 décembre 1898, ce chapitre de l'actif ne s'élevait qu'à 156 millions 313.852 fr. 69.

En ce qui concerne le mobilier des paquebots, nous procédons, comme vous le savez, par voie de dépréciation. L'entrée en ligne de deux paquebots nouveaux et les fluctuations des inventaires ont nécessité, en 1899, l'affectation d'un capital de 887.034 francs 91. Mais, d'autre part, l'exploitation de 1899 a prélevé sur les produits de l'exercice une contribution de 696.635 fr. 74 qui a été imputée à la dépréciation du mobilier. Ceci explique que ce compte spécial ne présente, en écritures, au 31 décembre dernier, qu'une augmentation de 190.399 fr. 47 relativement à la situation précédente (10.043.311 fr. 10 au lieu de 9.852.911 fr. 93).

Il ne restait en chantier, en fin d'exercice, qu'un paquebot, l'*Atlantique*, qui a été livré à l'exploitation le mois dernier et qui accomplit actuellement son premier voyage sur la ligne du Brésil et de La Plata. Conformément aux prévisions, et grâce à l'activité déployée par les ateliers, ce paquebot a pris rang dans l'effectif en temps utile pour concourir au mouvement des voyageurs déterminé par l'Exposition universelle de 1900.

Les dépenses imputables au compte de construction de l'*Atlantique* s'élevaient à 4.076.017 fr. 44 à la fin de l'exercice dernier. Rapproché de la situation de 1898, le compte Matériel en construction est en diminution de 771.310 fr. 27.

La réunion des trois chapitres Coques et machines, Mobilier et Matériel en construction comporte un capital de 176.981.520 fr. 17, supérieur de 5.967.997 fr. 84 à celui de 1898, qui s'élevait à 191.013.522 fr. 33.

Nous venons de mettre en chantier, à La Ciotat, un bateau de fort tonnage destiné principalement au transport des marchandises. Nous nous proposons de l'affecter à la ligne commerciale de l'Indo-Chine, dont nous n'avons pu maintenir la régularité qu'en

faisant intervenir dans le roulement deux navires dont les facultés en matière de trafic ne sont pas suffisamment larges.

Approvisionnement

(Dépôts de charbons, de vivres et objets de consommation)

Sous ce titre se trouvent groupés les chapitres Charbons, Vivres, Matières. Rechanges et Approvisionnements de toutes sortes nécessaires à votre entreprise, parmi lesquels le charbon occupe une large part. Ce sont des avances de capital qui se renouvellent de manière continue avec des fluctuations plus ou moins importantes suivant les circonstances. En fait, le chiffre de 8.753.271 fr. 05 inscrit au bilan est celui qui ressort des inventaires dressés en fin d'exercice ; celui du bilan de 1898 était de 8.439.591 fr. 71. Il y a donc une augmentation de 313.679 fr. 34, due aux fluctuations auxquelles il vient d'être fait allusion.

Travaux en cours

Nous rappelons, ainsi que nous le faisons chaque année, que le compte Travaux en cours est un compte transitoire qui prend en charge les dépenses afférentes à des travaux en voie d'exécution et dont il est déchargé ultérieurement lorsque la livraison des objets est effectivement faite aux navires ou aux agences en vue desquels ils ont été préparés.

Ce compte, qui figure au bilan pour 1 million 991.747 fr. 45, est en diminution de 105.677 fr. 75 sur l'exercice précédent où il s'élevait à 2 millions 97.425 fr. 20.

Immeubles. — Outillage. — Appareux

La comparaison de la situation à la fin du dernier exercice avec celle du 31 décembre 1898 fait ressortir une augmentation de 25.386 fr. 20 (12 millions 726.964 fr. 05 au lieu de 12.701.627 fr. 85).

Nous avons dû, en raison des besoins du service, faire l'acquisition de terrains et d'immeubles à Port-Tewfick, à la Réunion et à Tourane. Il a été fait aussi des dépenses de complément d'installation à Alexandrette, à Djibouti, à Majunga et à Tamatave. Par contre, le terrain sur lequel se trouvait le dépôt de charbon de Smyrne avant la construction de ce port, et qui était devenu inutilisable, a été réalisé. Ces diverses opérations se sont traduites, toutes compensations faites, par la mise dehors de 107.565 fr. 62. D'autre part, les ateliers ont affecté 18.501 fr. 66 à des compléments d'outillage.

L'écart entre 1899 et 1898 aurait été supérieur à celui qui résulte des écritures, s'il n'avait été atténué par l'attribution de 100.731 fr. 08, à la réduction des valeurs d'inventaire.

Mobilier et Matériel des agences

Malgré les dépenses inévitables que nécessite le renouvellement du matériel ou des objets mobiliers, ce compte est en diminution au 31 décembre dernier de 51.561 fr. 61 sur la valeur pour laquelle il était inscrit à la fin de l'exercice précédent (114 319 fr. 61 au lieu de 195.881 f. 22). Cette diminution provient de dotations faites aux divers chapitres à titre de dépréciation. Elles se sont élevées à 78.131 fr. 98.

Comme vous le savez, le compte Mobilier et Matériel des agences comprend, indépendamment des objets mobiliers proprement dits existant dans vos agences, tant en France qu'à l'extérieur, le matériel de remorqueurs et mahonnes, de même que l'outillage dont sont pourvues un certain nombre d'agences, notamment celles où vous entretenez des dépôts de charbon.

Valeurs de caisse et de portefeuille

L'activité imprimée aux travaux de constructions navales en 14-899 a motivé la mise dehors de capitaux qui ont affaibli les ressources financières dont nous avons la disposition. Sur les 23.238 obligations qui faisaient partie des valeurs de portefeuille au 31 décembre 1898, 13.198 ont été mises en circulation en 1899.

Par suite de cette opération et des fluctuations dans le mouvement des fonds ou du portefeuille, les valeurs disponibles au 31 décembre dernier ne s'élevaient plus qu'à 7.631.589 fr. 87, en diminution de 6.442.003 fr. 95 sur la situation précédente, qui accusait une provision de 14.073.593 fr. 82.

Dans l'inventaire dressé le 31 décembre dernier sont comprises les 9.920 obligations de la dernière série qui demeurent encore attachées à la souche.

Débiteurs et créanciers divers

Sous cette double dénomination, vos écritures comprennent, tant à l'actif qu'au passif, en dehors de comptes qui s'appliquent effectivement à des débiteurs ou à des créanciers de votre société, une série d'écritures – et ce sont les plus importantes — qui peuvent être considérées comme des comptes d'ordre nécessaires à la bonne marche de votre comptabilité. L'apurement se fait ensuite, pour la plupart de ces comptes, par l'imputation à l'exercice nouveau des articles de débit et de crédit dont l'exercice en liquidation avait du prendre charge provisoirement en raison du moment où ils s'étaient produits, et qui cependant incombaient à l'exercice suivant.

C'est ainsi que, chaque année, il y a à reporter à l'exercice nouveau les recettes réalisées à valoir sur des voyages commencés avant la fin de l'année et qui ne doivent se terminer que l'année suivante. De même qu'il y a lieu de transférer et d'imputer à l'exercice nouveau les dépenses faites en vue de ces voyages.

Le bilan que vous avez sous les yeux donne pour ces deux chapitres, les chiffres suivants :

À l'actif :	
Débiteurs divers	20.688.598 38
Au passif :	
Créanciers divers	14.955.173 37
ce qui fait ressortir une balance de	5.733.425 31
en faveur des comptes débiteurs.	
Au 31 décembre 1898, la balance au profit des comptes débiteurs était de 3.124.390 fr. 59	

PASSIF

Actions

Le capital actions ne subit pas de modifications. Il a atteint, depuis bien des années, le chiffre de 60 millions qui correspond à la limite maxima adoptée en 1894, lors de la transformation de votre société.

Obligations

Ainsi que nous venons de le dire en parlant des valeurs de caisse et de portefeuille, 13.198 obligations ont été émises en 1899, et il en reste 9.992 à la souche. Les nécessités de votre service financier nous auraient conduits à en poursuivre la réalisation si le marché des obligations de toute nature n'avait été l'objet, dans ces derniers temps, d'une sorte de défaveur qui s'est traduite par un abaissement des cours. Nous avons la certitude que vos titres, dont la fermeté relative peut être attribuée sans doute à leur bon classement, n'auraient pas échappé aux conséquences d'une situation tenant à des causes d'ordre général, si nous avions introduit sur le marché le solde encore disponible.

Il nous a paru plus conforme à vos intérêts et à ceux des détenteurs des obligations de votre compagnie d'ajourner la mise en circulation de la dernière série. Nous avons dû, par contre, pour nous ménager les ressources de trésorerie qui nous étaient indispensables, recourir à une combinaison financière d'ordre temporaire qui permettra d'attendre le moment où le placement des dernières obligations pourra être opéré dans des conditions satisfaisantes.

Au 31 décembre 1869, la dette obligatoire de votre société était de 58.808.500 fr. Ce chiffre comprend la valeur, au taux de remboursement, des titres en circulation et de ceux non encore émis. Ces derniers figurent, d'autre part, à l'actif comme valeurs de portefeuille.

Fonds d'amortissement des navires

Cette réserve, inscrite au bilan pour 76.367.203 fr. 08, est en augmentation de 3.171.596 fr. 39 sur la situation arrêtée à la fin de l'exercice 1898. Nous rappelons que, par suite de mouvements survenus dans l'inventaire de la flotte, ce fonds, au lieu de progresser, avait diminué de 1.142.834 fr. 33 en 1898. L'avance de cette année est le résultat des dotations qu'a reçues le fonds d'amortissement, bien que nous ayons eu à faire supporter à ce compte les charges du service de la dette obligatoire. Nous avons eu, d'autre part, à reprendre au fonds d'amortissement l'équivalent de la contre-valeur du *Godavéry*, qui, lors de sa transformation en 1888, était amorti et n'était rentré en écritures que pour le coût de la transformation.

Cette dernière dépense se trouvait également amortie au moment où le *Godavéry* cessait de faire partie de votre flotte.

Vous n'ignorez pas que le fonds d'amortissement ne s'applique qu'aux coques et aux machines. En rapprochant le montant de cette réserve de la valeur au prix de revient des coques et des machines, on voit que la valeur nette de ce matériel qui constitue la plus importante de l'actif, se trouve ramenée à 86.551.958 fr. 57.

En ce qui concerne le mobilier, nous avons indiqué, au chapitre Matériel naval, que la valeur en était réduite d'année en année par voie de dépréciation. La constitution du mobilier des paquebots a motivé l'emploi d'un capital de 24 millions de francs qui ne figurent plus au bilan que pour 10.043.311 fr. 10.

Fonds d'amortissement des immeubles et de l'outillage

Ce compte, formé au moyen de prélèvements opérés sur les bénéfices des exercices antérieurs, n'est pas de ceux que prévoient les dépositions statutaires de votre société.

Ce n'est donc pas une réserve obligatoire, mais bien une provision que, par mesure de prudence, votre conseil vous a proposé de constituer en vue de parer à des éventualités de dépréciation ou de moins-value qu'il est sage de prévoir quand il s'agit d'établissements industriels ou d'immeubles situés à l'étranger. Néanmoins, vous possédez de ce côté une certaine marge dont il peut être fait usage le cas échéant.

Pour cette année, nous avons eu à en faire état, mais dans une mesure moindre qu'en 1898, puisque la réserve de 3.570.999 fr. 03 qui figure au bilan, n'est inférieure que de 756.750 fr. 64 à celle résultant de la situation précédente.

Fonds d'assurances

Nous avons eu l'honneur de vous exposer que ce fonds a pour objet de constituer une réserve destinée à faire que, si vous aviez à enregistrer des pertes ou des sinistres de moindre importance, les conséquences de ces événements ne vissent pas peser sur les résultats des exercices au cours desquels ils se seraient produits.

Il existe également dans vos écritures deux comptes d'assurances afférents à la partie des risques que nous conservons sur la cargaison de charbons en route pour vos dépôts, ainsi que sur le montant des avances de fret faites aux navires porteurs de ces cargaisons.

Après imputation des charges incombant à ces divers comptes, le fonds général des assurances solde par 7.742.888 fr. 54 en diminution de 243.102 fr. 43 sur la situation arrêtée au 31 décembre 1898.

Fonds de réserve statutaire

Cette réserve ayant atteint depuis quelques années déjà le dixième de la valeur du capital actions de la compagnie, nous n'avons pas eu à la pourvoir de nouvelles dotations.

EXPLOITATION

Itinéraires

L'ensemble de votre navigation a atteint, en 1899, 957.768 lieues marines, dont vous avez la répartition par réseau dans le recueil de documents qui est entre vos mains. Cette navigation fait l'objet de deux grandes divisions : la première comprenant les services pour lesquels vous recevez des subventions de l'État ou des colonies, figure au recueil pour 549.007 lieues marines ; la seconde est le groupement des lignes desservies, à titre obligatoire ou facultatif, sans autre concours de l'État que celui résultant de l'application de la loi générale qui régit la marine marchande. Elle a comporté 408.761 lieues marines en 1899.

Le nombre des voyages accomplis s'est élevé à 456, en diminution de sept par rapport à l'exercice précédent, mais avec un accroissement de parcours de 7.208 lieues marines dû à l'augmentation du nombre des voyages de grande navigation.

En fait, vos itinéraires ont subi peu de changement pendant le dernier exercice. Dans l'océan Atlantique, il a été exécuté deux voyages de moins par les bateaux de la ligne commerciale du Brésil et de La Plata. Par contre, nous nous sommes appliqués à consolider le service commercial de l'Indo-Chine en maintenant la périodicité de quatre semaines entre les départs. L'exercice 1899 compte pour ce service dix voyages au lieu de sept en 1898. En 1900, la ligne complètement organisée, offrira au commerce trente départs des ports de l'océan et de Marseille à destination de notre grande colonie de l'Indo-Chine.

Comme les années précédentes, nous avons fait exécuter, de concert avec la *Revue des Sciences*, deux voyages d'excursion : l'un dans la direction des côtes d'Espagne, du Maroc et du Portugal, avec extension à Madère et aux Canaries, dont nous avons eu occasion de vous entretenir à votre dernière assemblée ; l'autre dans la direction de Constantinople et de la mer Noire. Ce dernier avait pour principal objectif la Crimée et le Caucase. Ces voyages ont été accomplis dans de très bonnes conditions et nous avons lieu de penser qu'ils ont laissé une impression favorable aux touristes qui y ont pris part. Dans le même ordre d'idées, un voyage comportant des excursions en Tunisie et en Tripolitaine a été fait récemment au moment des vacances de Pâques.

En ce qui touche vos services réguliers obligatoires, nous avons à vous signaler le rattachement à Diégo-Suarez, au lieu de Nossi-Bé, de la ligne coloniale qui dessert la côte ouest de Madagascar jusqu'à Tuléar. Cette modification a été la conséquence d'un traité conclu avec M. le gouverneur général de Madagascar pour la continuation du service que nous faisons en vertu d'une convention datant de 1888, qui était arrivée à terme. Les conditions du contrat nouveau nous ont conduits à substituer sur cette ligne le *Persépolis* à la *Mpanjaka*, dont les facultés n'étaient plus en rapport avec l'importance du mouvement qui va grandissant dans ces parages.

Nous avons mis à profit la présence de la *Mpanjaka* dans le canal de Mozambique pour tenter l'essai en navigation libre sur la cote orientale d'Afrique d'un service qui, depuis quelques mois, dessert les localités comprises entre Zanzibar et Beïra.

Nous avons tenu aussi à associer votre compagnie à la célébration des fêtes du trentenaire de l'inauguration du canal de Suez, à l'occasion desquelles la Compagnie du

canal inaugurerait le monument élevé à la mémoire de son éminent fondateur Ferdinand de Lesseps.

Nous nous sommes empressés de répondre à l'appel de la Compagnie du canal en mettant à sa disposition, sous la forme d'un affrètement, l'*Indus*, un des plus grands et des plus beaux paquebots de votre flotte.

Malgré les difficultés rencontrées durant le dernier exercice pour assurer le ravitaillement en combustible des paquebots, et l'obligation qui en est résultée de faire usage de charbons de qualité inférieure, les services postaux dont votre société est concessionnaire ont été exécutés dans les conditions prévues par les contrats. Sur toutes les lignes, les vitesses réalisées ont été supérieures, en moyenne annuelle, à celles imposées par les conventions.

Les lignes facultatives pour lesquelles vous êtes libre de tout engagement, en matière de vitesse, fonctionnent dans les conditions qui répondant le mieux aux convenances d'une exploitation commerciale.

TRAFIC Statistiques des transports.

Les indications insérées au recueil de documents vous auront permis de vous rendre compte que, dans son ensemble, l'exploitation de 1899 avait obtenu une avance marquée sur celle de l'exercice précédent.

Pour les passagers, à ne consulter que les indications globales qui résument le mouvement de l'année pour tous les services, il y aurait eu en 1899 une diminution de 260 voyageurs mais cette diminution porte sur les passagers de 4^e classe, dont le nombre a fléchi de 1.592 dans la Méditerranée et de 2.448 sur les lignes de l'océan Indien. Ces insuffisances ont été largement compensées par les accroissements obtenus sur les autres réseaux.

En exécution des obligations résultant de vos contrats, vous avez eu à transporter, sur réquisition de l'État, 1.868 passagers à titre gratuit.

Le trafic marchandises a progressé en 1899 dans une mesure qui se traduit par 513.730 colis et 29.221 tonnes de plus qu'en 1898. Tandis que le trafic a été relativement faible dans la Méditerranée, il a été réalisé, du côté de l'océan Atlantique et des lignes au delà de Suez, des progrès dont une partie revient à la ligne commerciale de l'Indo-Chine.

En ce qui concerne les espèces et les valeurs, les transports effectués durant le dernier exercice consacrent une avance de 23.073.426 fr. par comparaison avec le mouvement de l'année précédente. Cependant, dans les rapports avec l'Extrême-Orient, le déplacement des valeurs, par l'entremise de vos services, a diminué de 39 millions de francs. Par contre, les expéditions ont augmenté de 57 millions sur les lignes desservies en Méditerranée et de 4 millions sur celles de l'océan Atlantique. Les services de l'océan Indien ont contribué aussi à l'augmentation, mais dans de moindres proportions.

RÉSULTATS DE L'EXERCICE

Nous avons signalé plus haut que le parcours total de l'exercice 1899 avait atteint 957.768 lieues marines. Le *Godavéry* ayant été vendu au commencement de l'année, et l'*Annam* et le *Pacifique* n'étant entrés en ligne qu'en fin d'exercice et pour un seul voyage, 60 navires ont concouru effectivement à l'exécution des services, ce qui assigne à chacun un parcours moyen de 15.962 lieues. Ce chiffre peut être considéré comme une bonne moyenne, au point de vue de l'utilisation, étant donné que sur quelques lignes, notamment sur celles qui comportent l'emploi de stationnaires, le parcours

incombant à chaque navire est relativement faible, ce qui contribue à abaisser la moyenne générale.

La navigation a été accomplie sans qu'il se soit produit aucun événement grave. C'est un résultat que nous sommes heureux de relater et qui fait le plus grand honneur à vos commandants, aux officiers et au personnel qui composent les états-majors et les équipages de votre flotte.

En terminant le rapport que nous avons eu l'honneur de présenter à votre réunion de l'année dernière, nous émettions l'espoir que si rien ne venait entraver la progression des recettes, nous nous trouverions en situation d'avoir à vous soumettre pour 1899 des conclusions plus satisfaisantes que pour 1898.

À n'envisager que les recettes, la progression n'a pas été aussi accentuée que nous l'eussions désiré. Cependant, nous devons constater que les produits du trafic, c'est-à-dire ceux qui proviennent du transport des passagers, des marchandises et des valeurs, ont dépassé en 1889 de 3 millions de francs, ceux de l'exercice précédent. Une partie de cette augmentation doit être attribuée aux 7.208 lieues parcourues en plus et qui ont motivé des dépenses proportionnelles à l'accroissement de parcours. Tout en faisant la part de ce fait, il n'en subsiste pas moins une avance importante réalisée au cours du dernier exercice.

Les prévisions dont nous vous entretenions il y a un an se seraient donc vérifiées si nous n'avions eu à enregistrer des augmentations de dépenses provenant en partie de l'aggravation des charges qui pèsent sur votre exploitation du fait de l'emploi de navires plus puissants et d'un tonnage plus élevé. Mais nous avons vu en même temps se prolonger, en s'accroissant, la crise des charbons, laquelle, sous l'empire de circonstances d'ordre général que vous connaissez, est devenue pire qu'elle n'était au moment de la dernière grève des mineurs du Pays de Galles.

Au point de vue de l'exploitation, les conditions imposées par les contrats avec l'État ont obligé à fournir des vitesses dont la réalisation est d'autant plus onéreuse que le charbon est plus cher. Par ailleurs, l'emploi de grands bâtiments nécessite un personnel plus nombreux ; les frais de port et autres sont plus élevés que pour leurs devanciers. C'est ainsi que le transit par le canal de Suez, par exemple, compte dans les dépenses de l'exercice 1899 pour 268.973 fr. 53 de plus qu'en 1898. Les redevances à acquitter pour le transit par le canal se sont élevées à 4.068.260 fr. 98 l'année dernière. On trouve dans les divers comptes la trace des augmentations imputables à l'importance des moyens d'action que vous employez.

[Excès réglementaire]

Nous devons ajouter toutefois, tout en regrettant que les contrats postaux aient stipulé pour les nouveaux paquebots des vitesses d'essai qui dépassent de quatre nœuds la vitesse obligatoire en service courant, ce qui a conduit à donner aux machines des puissances dont nous n'avons pas à faire emploi normalement, qu'il n'y a pas à se dissimuler, d'un autre côté, que la réfection du matériel se serait imposée à votre entreprise à raison des efforts que font les lignes concurrentes étrangères. Avec des obligations moins rigoureuses en matière de vitesse éventuelle, vous auriez pu créer le matériel dans des conditions plus favorables, tant au point de vue du capital à engager que sous le rapport des résultats à retirer de l'exploitation.

Il n'est pas sans intérêt de résumer ici ce qui a été fait depuis la signature de la convention additionnelle du 5 novembre 1894, qui a eu, comme vous le savez, pour effet de reporter à 1912 l'échéance du contrat du 30 juin 1886, qui, sans cette prorogation, arriverait à terme en 1903

La convention additionnelle imposait un certain nombre de constructions nouvelles portant toutes sur des paquebots de grand échantillon, qui sont entrés en services dans les délais prescrits, sans que nous ayons cessé de poursuivre parallèlement les travaux que nécessitaient l'entretien et le renouvellement de la flotte.

De 1895 au mois d'avril 1900, le matériel naval s'est accru de quatorze navires, représentant ensemble 63.603 tonneaux de jauge brute et une puissance de 60.700 chevaux. Pour constituer le nouveau matériel et approprier des navires anciens qui ont été l'objet de transformations, nous avons dû faire emploi d'un capital de 55 millions de francs, qui a été fourni, jusqu'à concurrence de 21 millions, par le produit de l'émission des obligations. Le solde, soit 34 millions, a été prélevé sur les ressources propres de votre société et formé, en majeure partie, par les réserves et fonds d'amortissement.

Vous verrez dans cet énoncé la manifestation des efforts faits pour affermir et défendre la situation acquise par votre société. Mais les chiffres que nous venons de citer montrent aussi combien les nécessités auxquelles il faut faire face vont grandissant à mesure que le matériel créé pour y répondre devient lui-même plus important.

C'est de l'accroissement des recettes que nous devons attendre des compensations, tout en ne négligeant rien de ce qui peut contribuer à réduire les dépenses. Comme vous aurez pu le constater, les produits sont en voie d'augmentation depuis quelques années, bien que la progression ne soit pas aussi rapide qu'il le faudrait, surtout en présence de l'élévation du prix des charbons.

[Hausse du charbon]

Votre entreprise ressent plus que tout autre le contrecoup de cette situation, pour la raison que vous êtes un gros consommateur et que, par suite des conditions de vitesse auxquelles vous avez à satisfaire, il ne vous est pas loisible de réduire la consommation du combustible en réglant la marche des services de manière à la ramener aux conditions qui se prêteraient le mieux à rendre l'exploitation plus économique.

Du fait des charbons, l'exercice 1899 a eu à supporter un supplément de dépenses de 1.800.000 fr. Déjà, en 1898, nous avons eu à vous signaler une augmentation du 2.200.000 fr. par rapport à l'exercice précédent ; d'où il résulte que la dépense de combustible pendant l'année dernière a dépassé de 4 millions celle de 1897, bien que les parcours ne se soient accrus que de 9.000 lieues dans l'intervalle.

En présence des résultats généraux de l'exercice, qui se traduisent par une amélioration notable des recettes, neutralisée en majeure partie par l'augmentation des dépenses, vous nous approuverez certainement, Messieurs, de n'avoir pas doté les comptes de réserves dans une mesure aussi large que nous vous aurions proposé de le faire dans une année meilleure. Nous nous sommes arrêtés dans cette voie pour ménager au capital social une rémunération équitable, bien que modérée, qui pourrait être fixée à 22 fr. 50 par action, si vous vouliez bien approuver le programme de liquidation de l'exercice que nous allons vous soumettre.

Conseil d'administration

Vous nous avez fait l'honneur de nous confier, en 1894, le mandat d'administrer votre société. Aux termes de la loi de 1867, et en conformité, d'autre part, avec les dispositions de vos statuts, les pouvoirs que nous tenons de vous prennent fin cette année.

Nous reproduisons ici le texte de l'article 15 des statuts :

« Les membres du conseil sont nommés par l'assemblée générale. La durée de leurs fonctions est fixée à six ans. Ils seront rééligibles. »

Le conseil tout entier se présente de nouveau à vos suffrages.

Désignation des commissaires

MM. les commissaires vont vous donner lecture du rapport dressé par leurs soins à la suite de l'examen des documents comptables qui intéressent le dernier exercice. Les commissaires n'étant nommés que pour un an, vous aurez à désigner (article 36 des statuts) les commissaires qui seront chargés d'examiner les comptes de l'exercice 1900 et à déterminer leur rémunération.

Les commissaires sortants sont rééligibles.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE

Il nous reste à soumettre à votre approbation des propositions pour la liquidation de l'exercice. Si vous le voulez bien, cette liquidation, basée sur l'attribution d'un dividende de 22 fr. 50, au capital actions, s'établirait de la manière suivante :

Reliquat de l'exercice 1898 et des exercices antérieurs	25.066 71
Produits de toute nature entrés en écriture au profit de l'exercice 1899	
65.933.141 96	
Total des produits	65.958.208 67
Les dépenses, y compris les amortissements opérés à des titres divers, se sont élevées à	61.333.190 27
ce qui laisse un excédent en recettes de	4.625.018 40
sur lequel il a été employé	1.891.771 52
pour le service des obligations.	

Le solde 2.733.246 88

reste disponible, et il vous appartient d'en déterminer l'emploi.

Nous avons l'honneur de vous proposer de fixer le dividende de l'exercice 1899 à 22 fr. 50 par action. Si vous adoptez cette proportion, l'allocation de ce dividende correspondrait à 2.700.000 fr. Le reliquat, soit 33.246 fr. 88, serait reporté à l'exercice suivant.

Un acompte de 7 fr. 50 ayant été payé au mois de décembre dernier, le coupon à détacher le 1^{er} juin prochain donnerait lieu au paiement d'un complément de 15 fr. par action.

Le président donne la parole à M. Dumont pour la lecture du rapport des commissaires sur les comptes de l'exercice 1899.

RAPPORT DES COMMISSAIRES

[...] Vous savez les causes qui ont amené cette élévation du prix du charbon : la grève des mineurs du Pays de Galles, qui avait épuisé tous les stocks, l'extension prise par la guerre dans l'Afrique du Sud, le développement extraordinaire de l'industrie métallurgique, et, enfin, la panique qui a poussé un si grand nombre d'industriels à s'assurer des approvisionnements à tout prix et pour deux ans à l'avance, tout a contribué à la hausse du combustible, à laquelle est venue s'ajouter l'élévation du prix du fret.

Une partie des bénéfices de votre exploitation vous a donc été enlevée, et contre une pareille crise, il n'y a pas d'administration, si habite soit-elle, qui puisse prévaloir. [...]

.....

Troisième résolution

Sont nommés administrateurs pour six années, conformément à l'article 15 des statuts, MM. A[médée] Lefèvre-Pontalis, Ch. Tranchant, Babin, [Henry] Bergasse, [Alfred] Besnier, J[ules] Cambefort, Ernest Carnot, [Paul] Clavery, L[ouis] Delaunay-Belleville, Lefebvre-Desvallières, [Alfred] Musnier et [Octave] Noël. [...]

LES AFFRÈTEMENTS POUR LA CHINE
(*Le Petit Provençal*, 9 janvier 1901)

Paris, 8 janvier, soir.

L'agence Havas communique la note suivante ;

Certains journaux publient depuis quelques jours des renseignements complètement erronés sur les bâtiments qui ont été affrétés par le ministre de la marine pour les besoins de l'expédition de Chine. Toute la publicité en usage en pareil cas a été faite dans les délais habituels et les propositions des armateurs qui en sont résultées, ont toutes été étudiées par la commission des affrètements.

Cette commission, qui est présidée par le contre-amiral Pephau et qui comprend un officier supérieur de la marine, un ingénieur en chef de la marine, un médecin principal, un représentant du contrôle et divers fonctionnaires de l'administration centrale, a conclu et signé toutes les *chartes parties*. Voici, d'ailleurs, la liste complète des navires qui ont été affrétés par le ministre de la Marine :

Tigre, Adour, Melbourne, Messageries Maritimes ; *Alexandre-II*, Caillot et Saintpierre ; *Calédonien*, Messageries Maritimes ; *Notre-Dame-du-Salut*, Letocart, Vion et Doumer ; *Uruguay, Rio-Negro*, Chargeurs réunis ; *Massilia, Britannia*, Fabre et Cie ; *Matapan*, Messageries Maritimes ; *Ville-de-Tamatave*, Compagnie Havraise Péninsulaire ; *Pei-Ho*, Messageries Maritimes ; *Andes*, Transports Maritimes ; *Amiral-Baudin*, Chargeurs Réunis ; *Bithynie*, Transports Maritimes ; Marseille, Pujet ; Marina, Devès et Chaumes ; *Vesper*, Compagnie des Vapeurs de Charge ; *Ville-du-Havre*, Compagnie Havraise Péninsulaire ; *Gallia*, Fabre et Cie ; *Bordeaux*, Compagnie Transatlantique.

COMPAGNIE
des
MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Journal des finances*, 23 février 1901)

La société anonyme, qui a d'abord porté le nom de Compagnie des Services Maritimes des messageries nationales, et qui a été autorisée, en novembre 1871, à prendre la dénomination de Compagnie des Messageries maritimes, compte environ un demi-siècle d'existence. Elle a été constituée le 19 janvier 1852, et autorisée par décret du 22 janvier de la même année. À la suite de deux délibérations de l'assemblée générale des actionnaires, en date des 31 mai et 29 novembre 1894, elle a été transformée en société anonyme libre, dans les termes de la loi du 24 juillet 1867 ; et, actuellement, elle est régie par les statuts dressés le 13 juin 1894.

La société a pour objet une entreprise générale de navigation et l'exploitation des services postaux de la Méditerranée, de l'Indo-Chine, du Japon, de la Chine, du Brésil, et de La Plata, de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie, de la Côte Orientale d'Afrique et de l'océan Indien, en vertu de concessions résultant des lois du 8 juillet 1851, 17 juin 1857, 3 juillet 1861, 4 juillet 1868, 2 août 1875, 23 juin 1881, 7 juillet 1887 et 9 juillet 1895. Aux termes de cette dernière loi du 9 juillet 1895, approuvant une convention du 5 novembre 1894, il a été accordé à la compagnie une subvention annuelle de 12.469.272 fr. 36, à répartir entre les 496.554 lieues marines à parcourir sur l'ensemble des lignes, — ladite subvention payable par douzièmes mensuels. En outre, le terme des concessions, qui avait été fixé au 22 Juillet 1903, par les conventions du 30 juin 1886, pour l'exploitation des lignes concédées, a été prorogé au 22 juillet 1912.

Le capital social, fixé primitivement à 24 millions, divisé en 4.800 actions de 5.000 francs, a été porté, en 1855, à 60 millions, divisés en 120.000 actions de 500 francs. C'est à ce chiffre de 60 millions qu'a été fixé le capital de la société transformée en 1894. Il est représenté actuellement par 120.000 actions de 500 francs.

L'année sociale commence le 1^{er} janvier et se termine le 31 décembre. Depuis que le capital a été fixé à 60 millions, le dividende réparti aux actions a varié de 55 fr., chiffre maximum, à 17 fr. 50, chiffre minimum, distribué aux actionnaires à la suite de

l'exercice 1898. Cette diminution, survenue en 1898, a été due à des causes particulières. D'une part, la situation financière de l'Amérique du Sud, et la peste qui a désolé les Indes, ont influé de façon défavorable sur le trafic. Puis, les dépenses de la compagnie ont été notablement augmentées par suite de la hausse des charbons.

En outre, l'exécution du programme prévu par les conventions conclues avec l'État a contraint la Compagnie à retirer de sa flotte les bâtiments hors d'usage, pour les remplacer par d'autres dotés de tous les perfectionnements nouveaux. Ces modifications étaient indispensables pour répondre aux exigences de la ligne commerciale de l'Indo-Chine, ainsi qu'à celles de la ligne de Saïgon au Tonkin. « Il a fallu consentir dans ce but à de gros sacrifices. Mais, comme le disait le conseil d'administration dans son rapport sur l'exercice 1898, c'est non seulement pour remplir les obligations de ses contrats vis-à-vis de l'État que la Compagnie s'y est décidée ; c'est aussi, c'est surtout pour doter son exploitation des moyens d'action dont elle a besoin, tant pour lutter sur le terrain des situations acquises, que pour développer ses services là où il est indispensable de le faire. »

Ces déclarations, qui étaient indispensables en présence d'un si faible dividende, semblent avoir été justifiées par les résultats obtenus au cours de l'exercice 1899. Aux termes des rapports qui ont été soumis à l'assemblée générale du 31 mai 1900, le trafic des marchandises a progressé, en 1899, dans une assez large mesure (513.730 colis et 29.221 tonnes de plus que l'année précédente). Pour ce qui concerne les espèces et valeurs, les transports ont augmenté de 57 millions sur les lignes desservies dans la Méditerranée et de 4 millions sur celles de l'océan Atlantique. Ils ont, il est vrai, diminué de près de 30 millions pour l'Extrême-Orient, mais il reste quand même sur l'ensemble une augmentation de 31 millions. D'autre part, il a été effectué 10 voyages au lieu de 7 pour le service de l'Indo-Chine : et en 1900, la ligne étant complètement organisée, les prévisions étaient qu'il y en aurait 13.

Les produits de toute nature ont atteint, en 1899, le chiffre de	65.933.141 95
Le solde reporté de 1898 était de	25.066 71
Soit ensemble	65.958.208 67
Les dépenses s'étant élevées à	61.333.190 27
Il est resté net	4.625.018 40
Le service des obligations a nécessité un déboursé de	1.391.771 52
Le solde disponible a donc été de	2.733.246 88
En 1898, il n'avait été que de	2.130.000 00
Soit une augmentation de	603.246 88

L'augmentation eût été plus considérable si la hausse du charbon n'avait pas imposé à la Compagnie un supplément de dépenses de 1.800.000 fr. par rapport à 1898, et de 4 millions par rapport à 1897. Il a, en outre, été consacré, au cours de l'exercice écoulé, 3.174.506 fr. 80 au fonds d'amortissement des navires, qui se trouve de cette façon inscrit au bilan pour une somme totale de 76.307.203 fr. 06.

La part étant ainsi faite aux mesures de prévoyance, le conseil d'administration a proposé à l'assemblée générale de prélever sur le solde disponible une somme de 2.700.000 francs, afin de répartir aux actionnaires un dividende de 22 fr. 50, ci 2.700.000 00

Cette proposition a été approuvée ; il est resté à porter au compte à nouveau 33.246 88

Total 2.738.246 88

Le dividende de 1899 est donc supérieur de 5 francs à celui de 1898.

Au cours de l'exercice, la flotte de la Compagnie s'est accrue des deux paquebots *Annam* et *Pacifique*, représentant ensemble une force de 8.700 chevaux. En revanche, la *Godavéry*, qui servait depuis 35 ans, a été retranché de la liste des bâtiments de la Compagnie. La flotte se composait, le 31 décembre 1899, de 62 navires formant

ensemble un tonnage total de 242.680 tonneaux, et représentait une valeur nette de 86.554 958 francs. C'est pour cette somme qu'elle est inscrite à l'actif de la société. Ces chiffres seront modifiés forcément, en ce qui concerne l'exercice 1900, par la mise en service de l'*Atlantique*, qui vient de faire son premier voyage à La Plata, et la vente de l'*Ava* au commencement de cet exercice.

La Compagnie a mis en chantier, à La Ciotat, un bateau de fort tonnage destiné principalement au transport des marchandises. Ce bateau sera spécialement affecté à la ligne commerciale de l'Indo-Chine, dont on n'a pu jusqu'ici maintenir la régularité qu'à l'aide de deux navires dont le tonnage n'est pas complètement suffisant.

Si, comme tout semble l'indiquer, les affaires de Chine se terminent par l'ouverture définitive du Céleste Empire au commerce européen, les compagnies de navigation seront contraintes de faire de nouveaux efforts pour être à la hauteur; de leur tâche. La Compagnie des Messageries maritimes a déjà, croyons-nous, envisagé cette éventualité.

La Compagnie a émis, depuis le mois de février 1896, des obligations 8 1/2 %, au nombre de 110.000, destinées à la conversion ou au remboursement de ses anciennes obligations 4 % dont 64.806 restaient encore en circulation. Ces nouvelles obligations sont remboursables à 500 francs dans un délai de 50 années, du 1^{er} avril 1897 au 1^{er} avril 1946. Toutefois, la compagnie s'est réservé le droit d'en rembourser tout ou partie au pair, après le 1^{er} avril 1906.

CHARLES TRANCHANT, PRÉSIDENT

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 60.000.000 de francs.
Assemblée générale des actionnaires du 30 mai 1901
(*Le Journal des chemins de fer*, 15 juin 1901)

Le 30 mai 1901, les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis en assemblée générale ; 51.460 actions (sur 120.000) étaient représentées, 232 actionnaires étaient présents chargés, en outre, des pouvoirs de 1.575 autres propriétaires d'actions.

L'assemblée était présidée par M. Charles Tranchant.

Le bureau étant régulièrement constitué, le président ouvre la séance par les paroles suivantes :

[*IN MÉMORIAM AMÉDE LEFÈVRE-PONTALIS*]

Messieurs,

Au début de cette réunion, mon premier mot doit être pour le président que nous avons perdu, et qui, depuis cinq ans, conduisait nos travaux avec tant de dévouement et de compétence.

M. Amédée Lefèvre-Pontalis, décédé à Paris le 28 avril, se rattachait, par sa famille, aux plus anciens souvenirs de notre compagnie et de la Compagnie des Messageries nationales, qui lui a. donné naissance. Il était entré dans notre conseil en 1884, en remplacement de M. [Jules] Denion du Pin, était devenu vice-président en 1893 et président en 1896, en remplacement de M. Jules Girette.

Très initié aux affaires par les travaux du Barreau, par ceux du Parlement et par des études très variées, doué d'une remarquable faculté d'assimilation, d'un jugement très droit, d'une grande facilité et d'une grande sûreté de travail, d'une activité sans pareille, M. Lefèvre-Pontalis a su dignement continuer la tradition des hommes éminents qui

avaient dirigé, avant lui, l'œuvre de la Compagnie. Constamment préoccupé de vos intérêts, il n'épargnait, pour leur protection, aucun effort, aucune fatigue : il en a été jusqu'à la dernière heure l'aide défenseur, veillant avec sollicitude aux détails de votre grande entreprise, cherchant constamment les améliorations qu'il ne faut jamais se lasser d'étudier, donnant, en même temps, son concours, de la façon la plus utile, aux travaux extérieurs contingents, connue ceux de la Commission supérieure de la marine marchande, dans laquelle la confiance du Gouvernement l'avait appelé.

Notre cher et regretté président joignait à tous ses mérites d'administrateur les qualités les plus aimables dans ses rapports avec ceux qui l'entouraient ; nous conserverons de lui un précieux et reconnaissant souvenir.

Peu après la mort de notre président, nous avons perdu un autre membre du conseil, M. Henry Bergasse, qui représentait parmi nous la grande cité marseillaise, principal siège de l'exploitation de vos services. La haute situation qu'occupait M. Bergasse, à Marseille, en même temps que ses grandes qualités personnelles, l'avaient désigné à notre choix en 1891. Il nous donnait le plus dévoué et le plus utile concours, soit directement pendant ses séjours à Paris, soit au loin : lui aussi laisse parmi nous de profonds regrets et le meilleur souvenir.

*
* *

Le conseil a remplacé M. Lefèvre-Pontalis à la présidence par un vétéran de votre entreprise, qui était l'associé de ses travaux journaliers ; il l'a remplacé, comme administrateur, par M. Paul Lecat, directeur général, qui conserve, avec un rang plus élevé, à titre d'administrateur délégué, la haute mission dont nous l'avions investi en 1890.

En appelant dans son sein M. Lecat, le conseil a été heureux de reconnaître les services signalés qu'il a rendus à la Compagnie comme directeur général, et qui n'étaient qu'une continuation. Je n'ai pas à retracer devant vous cette brillante carrière qui honore, en même temps, M. Lecat et la Compagnie. Je n'ai pas à rappeler les destinées de ce jeune homme, de cet enfant, débutant à l'âge de quatorze ans comme simple surnuméraire dans les bureaux de la direction de l'Exploitation, distingué bientôt par ses chefs, attaché, tout jeune encore, aux deux plus grandes missions de vos services : l'organisation des lignes de l'océan Atlantique, l'organisation des lignes de l'Extrême-Orient, continuant ses travaux dans l'inspection, devenant sous-directeur, puis directeur de l'exploitation, enfin le premier des collaborateurs du conseil. La modestie de notre collègue égale son mérite ; il me pardonnera si je l'ai mise à l'épreuve : c'était pour moi un devoir.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

.....

BILAN ACTIF Matériel naval

Notre dernier rapport vous signalait la mise en service de l'*Atlantique* et la radiation de l'*Ava*, survenues après clôture des écritures de l'exercice 1899, mais déjà réalisées à la date de votre réunion. Aucun autre mouvement ne s'est produit dans l'effectif du matériel naval au cours de l'exercice écoulé. Nous avons dû cependant, vers la fin de l'année, arrêter le *Sindh*, arrivé au terme de sa navigation après avoir fourni une carrière

active de trente ans. Le *Sindh* a été vendu, mais les dernières écritures relatives à la liquidation de ce navire ne figureront que dans les comptes de l'exercice 1901.

L'entrée en ligne de l'Atlantique a ajouté une unité de 6.907 tonneaux de jauge brute et de 7.200 chevaux de puissance effective. Aussi, malgré le retrait de l'Ava, navire de 3.361 tonnes et de 2.100 chevaux, l'inventaire au 31 décembre dernier comprenait-il 62 bâtiments, représentant dans leur ensemble un tonnage de 246.277 tonneaux et une puissance de 207.550 chevaux de 75 kilogrammètres.

Cette situation, comparée à celle de l'exercice précédent, accuse une augmentation de 3.597 tonneaux et de 4.800 chevaux.

Le bateau dont nous annonçons la mise en chantier à La Ciotat est le seul bâtiment en construction. Il est destiné à la ligne commerciale de l'Indo-Chine, qu'il deviendra nécessaire de doter encore de nouvelles unités. Nous pouvons ajouter que maintenant qu'il a été satisfait, par les constructions de grands paquebots effectuées de 1895 à 1899, aux obligations du dernier contrat avec l'État, c'est du côté du développement de la navigation commerciale que devront tendre nos efforts.

Au point de vue comptable, l'addition de l'*Atlantique* a fait passer au compte Matériel naval en service la valeur totale du nouveau paquebot. Par contre, le chapitre Navires en construction a été déchargé des sommes dont il avait été grevé au cours des travaux. Ce dernier compte ne figure plus au bilan que pour 590.911 fr. 94, montant des dépenses faites jusqu'au 31 décembre 1900 pour le bateau en construction.

L'Ava a disparu de l'actif, ou il comptait pour sa valeur initiale, et comme il était complètement amorti, il a été fait reprise de cette valeur sur le fonds d'amortissement.

Il résulte de ces divers mouvements que le coût initial des coques et machines des 62 paquebots en service au 31 décembre dernier atteignait 166 millions 197.196 fr. 92, en augmentation de 3.335.035 fr. 29 sur la situation précédente.

Le compte Mobilier des paquebots s'élevait, à la même date, à 10.722.196 fr. 47, chiffre supérieur de 679.185 fr. 37 à celui du bilan de 1899.

Le Compte Matériel en construction accusait une diminution de 3.185.132 fr. 50.

En ajoutant aux prix de revient des coques et des machines la valeur initiale du mobilier des paquebots, c'est-à-dire 21.388.847 fr. 87, on voit que la constitution de la flotte a nécessité un capital de 190.586.044 fr. 79. Les prélèvements opérés au profit du fonds d'amortissement des navires, joints aux réductions apportées, par voie de dépréciation, à la valeur des inventaires du mobilier, ont eu pour effet de ramener à 100.613.356 fr. 03 la valeur nette de la flotte à la fin de l'exercice 1900.

Approvisionnements

(Charbons, vivres et objets de consommation.)

Ainsi que vous le savez, l'exécution de vos services comporte l'entretien de dépôts de combustible sur un certain nombre de points. Vous avez, d'autre part, dans vos grands centres d'exploitation, Marseille et Bordeaux, des approvisionnements de vivres, de vins et d'objets d'armement. De son côté, l'établissement de La Ciotat est chargé de livrer à l'exploitation des approvisionnements spéciaux de matières brutes ou ouvrées.

C'est cet ensemble qui est représenté au bilan par une somme de 9.313.367 fr. 92.

À la fin de l'exercice 1899, les approvisionnements divers ne comptaient que pour 8,753.271 fr. 05. Nous nous trouvons donc en présence d'une augmentation de 590.096 fr. 87, bien que nous nous soyons attachés, en raison de l'élévation du prix du charbon, à réduire les stocks dans la mesure du possible. L'augmentation porte principalement sur les objets d'armement et les provisions du service de la nourriture.

Travaux en cours

De 1.991.747 fr. 15 au 31 décembre 1899, ce compte est passé à 2.244.918 fr. 66 en 1900, en augmentation de 253.171 fr. 21 sur la situation précédente.

Nous avons déjà eu l'occasion de vous exposer que les sommes imputées à ce compte n'y figurent qu'à titre transitoire, en attendant le moment où il est fait application de la valeur des objets préparés aux agences ou aux paquebots auxquels ils sont destinés.

Immeubles. — Outillage. — Appareux

Ce compte, inscrit au bilan pour 12.713.787 fr. 81, se présente à peu près dans les mêmes conditions que l'année dernière, où il figurait pour 12.726.964 fr. 05.

Les mouvements d'écritures ont été peu nombreux à ce chapitre au cours de l'année 1900. Nous avons du cependant pourvoir la reconstruction des magasins attendant à l'agence de Salonique, qui avaient été détruits par un incendie en 1898, et à faire établir à Port-Tewfick, à l'entrée de la rade de Suez, le bureau annexe pour l'installation duquel nous étions devenus acquéreurs du terrain dont le dernier rapport signalait l'achat.

Il a été dépensé ainsi 62.246 fr. 86, qui auraient contribué à augmenter le montant du compte Immeubles, Outillage et Appareux si, par ailleurs, ce montant ne s'était trouvé amoindri à la suite d'attributions portant notamment sur la partie de l'outillage des ateliers.

Mobilier et Matériel des agences

Comme le précédent, ce compte ne semble pas, a priori, présenter de différence appréciable avec la situation antérieure : 418.233 fr. 63, au 31 décembre 1900, au lieu de 141.319 fr. 61 à la fin de 1899, c'est-à-dire une augmentation de 3.914 fr. 02.

Les additions d'objets mobiliers et de matériel pour les agences ont causé une dépense de 75.566 fr. 16, qui se trouve presque compensée par les dépréciations appliquées, lesquelles se sont élevées à 71.652 fr. 14.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler que la constitution de vos immeubles, des ateliers et de leur outillage, du mobilier et du matériel des agences a comporté l'affectation d'un capital de dix-huit millions de francs, qui ne compte plus dans les écritures que pour neuf millions.

Valeurs de caisse et de portefeuille

La situation financière, comprenant les espèces disponibles et les valeurs de portefeuille, accusant au 31 décembre dernier un chiffre total de 7.361.576 fr. 73, soit une diminution de 270.013 fr. 15 par rapport à la même situation établie à la fin de 1899.

Dans l'inventaire des valeurs sont comprises les 9.840 obligations de la dernière série non encore émises.

Débiteurs et créanciers divers

À ces deux chapitres figurent tout d'abord, tant à l'actif qu'au passif, les débiteurs et les créanciers de votre société. Nous devons y faire entrer aussi divers comptes d'ordre, ainsi que les comptes de liquidation des recettes et des dépenses faites en 1900 qui chevauchent d'un exercice sur l'autre. Ces derniers entrent pour une large part dans les écritures, mais leur apurement s'opère normalement, après clôture de l'exercice, par l'imputation à l'exploitation de 1901 des recettes et des dépenses qui lui incombent.

Le bilan que vous avez sous les yeux accuse :

	À l'actif
Débiteurs divers	24.975.096 55

	Au passif
Créanciers divers	24.307.323 51

d'où il ressort une balance de 3.667.773 04
en faveur des comptes débiteurs.

PASSIF

Actions

Le capital-actions demeure fixé à 60.000.000 de francs, limite assignée par les statuts de la société.

Obligations

Par le jeu normal des remboursements, la dette obligataire, qui était de 58.808.500 francs au 31 décembre 1899, a été réduite à 38.299.000 francs en 1900.

Sur tes 120.000 obligations dont vous avez autorisé l'émission, 106.758 sont en circulation, et, comme nous l'avons indiqué au chapitre des valeurs de portefeuille, 9.840 demeurent attachées à la souche, constituant des ressources dont il pourrait être fait usage, le cas échéant.

Fonds d'amortissement des navires

La seule imputation importante, mise à la charge de ce compte durant le dernier exercice, a été la reprise des dotations successives faites au profit de l'Ava, dont ta carrière active a pris fin en 1899. De ce fait, le compte a subi une réduction de 2 millions 75.941 fr. 76 c., qui a été compensée par l'annuité de 2.075.079 fr. 06 c. prélevée sur les produits de l'exercice 1900. Cette annuité correspond à 2 1/2 % de la valeur de la partie de la flotte restant à amortir, déduction faite de la moitié de la contribution du fonds d'amortissement au service de la dette obligataire.

Cette dotation est inférieure à ce que nous vous proposons habituellement de faire. Mais, il nous a paru que, dans une année où la crise des charbons, jointe à d'autres causes dont nous vous entretiendrons pins loin, a pesé avec une intensité exceptionnelle sur votre entreprise, on pouvait se départir de bases dont la quotité n'est pas déterminée par les statuts et peut sans danger varier suivant les circonstances.

La donnée, généralement pratiquée dans votre entreprise, repose sur un prélèvement calculé à raison de 5 % de la valeur initiale du matériel non amorti. L'application stricte de cette règle aurait pour effet d'assurer l'extinction, en vingt années, de la valeur du matériel, alors que l'expérience montre que la durée d'utilisation effective arrive à vingt-cinq et même trente ans.

Le fonds d'amortissement figure au bilan pour une somme de 76.306.337 fr. 36, à laquelle il convient d'ajouter les annuités dont l'exploitation a été débitée pour la dépréciation du mobilier, soit 13.666.351 fr. 40, ce qui porte à 89.972.688 fr. 76 le montant total des prélèvements affectés au service de l'amortissement du capital engagé dans la flotte.

Fonds d'amortissement des immeubles et de l'outillage

Sous ce titre se trouvent réunis les réserves constituées tant en vue de réduire l'importance du capital engagé dans les immeubles que vous possédez à Paris, à Marseille, à Bordeaux, à La Ciotat et dans les agences à l'extérieur, que pour amortir la valeur de l'outillage de vos ateliers. Le bilan que vous avez entre les mains accuse un chiffre de 3.472.682 fr. 53, qui s'écarte peu de celui de l'exercice précédent. La différence de 98.316 fr. 50, que fait ressortir la comparaison des deux bilans provient de dépenses faites pour l'amélioration de vos immeubles qui ont été imputées au fonds d'amortissement pour ne pas être imputées au fonds d'amortissement pour ne pas accroître le montant de la valeur initiale de ces immeubles.

Fonds d'assurance

Ce fonds, constitué à titre de provision destinée à pourvoir aux charges d'assurance et aux risques inhérents à une exploitation maritime, a eu à supporter, pour l'exercice écoulé, une contribution de 365.999 fr. 69.

Les comptes annexes, au moyen desquels il est pourvu au service des assurances, en ce qui concerne le coût du charbon et les avances sur fret des navires charbonniers qui alimentent vos dépôts, se soldent par une balance inférieure de 3.210 fr. 35 à celle de 1899.

La réunion de ces deux éléments explique la différence de 369.210 fr. 04 que présente le bilan de 1900 comparé à celui de l'exercice précédent.

Fonds de réserve statutaire

Cette réserve demeure sans changement depuis qu'elle a atteint six millions, chiffre correspondant au dixième du capital-actions de la Compagnie.

EXPLOITATION

[CINQUANTENAIRE]

Avant d'aborder les faits qui intéressent spécialement l'année 1900, permettez-nous de rappeler que votre entreprise accomplit sa cinquantième année d'exploitation. C'est, en effet, au mois de septembre 1851 que la loi du 8 juillet de la même année portant concession du service postal de la Méditerranée commençait à recevoir son exécution.

L'entreprise, dont le champ d'action ne s'étendait pas au delà de Constantinople, débutait avec treize paquebots en bois et à roues, construits en 1836 et en 1841, que l'État lui cédait, auxquels elle ajoutait trois paquebots également à roues, mais en fer, acquis de la Compagnie Rostand, qui avait tenté l'exploitation en service libre des lignes de la Méditerranée.

Le cadre de ce rapport ne nous permet pas de vous donner un résumé, même sommaire, de l'histoire de votre compagnie pendant cette période d'un demi-siècle mais le sujet, avec les développements qu'il comporte, mériterait de faire l'objet d'une notice spéciale. qui pourrait être publiée lorsque le terme de cinquante années aura été atteint.

Pour le moment, nous nous bornons à quelques indications de nature à faciliter la comparaison entre ce qui existait en 1851 et ce qui existe actuellement.

La flotte de 1851 se composait de seize navires d'une jauge totale de 13.264 tonneaux, dotés de machines dont la puissance nominale ne dépassait pas pour l'ensemble 3.980 chevaux.

Le parcours total annuel était de 105.216 lieues marines, ce qui correspondait à une moyenne de 6.576 lieues par navire.

Vous avez vu, au chapitre matériel naval, que vous possédiez, au 31 décembre 1900, 63 navires d'une jauge totale de 246.377 tonneaux et d'une puissance de 207.350 chevaux.

Ces navires ont fourni, durant le dernier exercice, un parcours de 1.014.464 lieues, réalisant une moyenne d'utilisation de 16.962 lieues par navire.

La vitesse moyenne, qui ne dépassait pas 8 nœuds en 1851, atteint maintenant 14 et 15 nœuds sur les grandes lignes.

*
* *

Le parcours annuel de 1.014.464 lieues que nous venons de citer est le plus élevé que votre entreprise ait enregistré jusqu'à ce jour. En 1899, il avait été de 957.758

lieues, ce qui fait ressortir, pour le dernier exercice, un surcroît d'activité de 56.696 lieues.

Cette augmentation est due en partie à quelques voyages supplémentaires accomplis à l'occasion de l'Exposition, mais il y a lieu de l'attribuer surtout aux voyages spéciaux exécutés pour le transport des troupes et du matériel de l'expédition de Chine.

Ces derniers ont apporté un appoint de 19.322 lieues. Pour répondre à l'appel du Gouvernement, nous n'avons pas hésité, suivant nos traditions, à mettre à la disposition de l'État tout le matériel que nous avons pu rendre disponible, au risque même d'avoir à réduire le nombre des voyages sur quelques-unes des lignes facultatives.

Mais nous nous sommes attachés à maintenir quand même la régularité et la périodicité des lignes postales obligatoires. Elles comptent dans les parcours de 1900 pour 536.997 lieues, alors que les voyages pour lesquels vous ne recevez pas de subvention de l'État ont comporté 477.467 lieues, soit 88.706 lieues de plus qu'en 1899.

À l'exception de modifications temporaires rendues nécessaires par les mesures quaranténaires, prises en divers pays contre les provenances de points contaminés ou suspects de peste, les itinéraires suivis en 1900 ont été les mêmes que ceux de l'année précédente.

Nous signalons, dans le dernier rapport, l'essai entrepris avec le *Mpanjaka* d'un service de cabotage le long de la côte d'Afrique, entre Zanzibar et Beïra. Les résultats obtenus n'ayant pas été satisfaisants, ce service vient d'être supprimé.

Ainsi que nous le faisons depuis quelques années, nous avons mis, à l'occasion des vacances de Pâques, le *Sénégal* à la disposition de la disposition de la *Revue des sciences*, pour une croisière en Sicile et en Italie, qui, comme les précédentes, a attiré un grand nombre de touristes.

En ce qui concerne les vitesses réalisées, elles ont atteint et même dépassé les obligations imposées par les contrats sur toutes les lignes ou vous êtes liés par des conventions avec l'État.

TRAFIC

Statistiques des transports

Vous aurez constaté, par l'examen de renseignements statistiques publiés dans le recueil de documents, que l'exercice 1900 accuse une progression marquée du mouvement des transports. La progression porte sur tous les chapitres : passagers, marchandises et valeurs.

Du côté des passagers, elle se traduit par une augmentation de 11.882 unités dans le nombre des personnes transportées. Sur ce nombre, 7.063 sont imputables aux transports du gouvernement.

Le mouvement des passagers a été particulièrement actif avec les ports du Brésil et de La Plata, aussi bien à l'aller que dans le sens du retour ; mais, par contre, l'épidémie de fièvre jaune, qui a sévi au Sénégal avec une si grande intensité et durant une période très prolongée, nous a mis dans le cas de ne passer Dakar que sous le régime de la quarantaine, nous privant ainsi de contingents qui jouent un rôle important en temps normal

Malgré ces circonstances défavorables, l'ensemble du mouvement des passagers a produit, pour les services du Brésil et de La Plata. des recettes supérieures de 732.000 fr. à celles de 1899.

Il n'y aurait qu'à se féliciter de ce résultat si le ralentissement des affaires commerciales avec les ports de l'Amérique du Sud n'avait affecté les produits du trafic marchandises jusqu'à concurrence d'un million de francs.

Le développement des produits réalisés par les marchandises sur les autres lignes est venu heureusement apporter des compensations qui font que., dans l'ensemble de votre exploitation, nous avons à constater un accroissement de 22.027 tonnes sur le

tonnage de 1899 et des recettes supérieures de près de 2 millions à celles du dernier exercice.

La progression des transports d'espèces et de valeurs, qui a atteint 63 millions, se répartit sur tous les services. Ce sont les lignes de la Méditerranée et de l'Indo-Chine qui y ont contribué pour la plus large part.

RÉSULTAT DE L'EXERCICE

L'exercice 1900 que nous passons en revue a été pour votre entreprise une année d'activité exceptionnelle. Avec le même nombre de bateaux qu'en 1899, les parcours ont dépassé de 56.696 lieues ceux de l'exercice précédent et les 63 navires qui ont concouru au service ont fourni 1.014.464 lieues, chiffre que nous n'avions jamais connu.

En même temps que nous constatons ce résultat, nous sommes heureux d'ajouter que, grâce à la vigilance et au zèle de votre personnel, à tous les degrés de la hiérarchie, il a été obtenu sans que nous eussions eu à enregistrer aucun fait ayant un caractère de gravité. Une exploitation aussi considérable et aussi étendue que l'est celle de votre société ne saurait être à l'abri d'incidents de navigation de moindre importance, en quelque sorte inévitables, et contre lesquels il n'est pas toujours possible de se prémunir. Mais nous nous plaisons à reconnaître que dans la mesure où peut s'exercer l'action de ceux de nos collaborateurs auxquels sont confiées la direction des services et la conduite des navires, tout s'est passé de la manière la plus satisfaisante.

À l'activité qui a caractérisé le dernier exercice, devait correspondre un accroissement de recettes. Vous aurez pu voir, en comparant les comptes d'exploitation des deux dernières années, que l'augmentation réalisée en 1900 ressort à 6.232.932 fr. 10.

Il convient de noter que cette augmentation n'a été obtenue qu'au prix de la dépense correspondant aux 56.696 lieues, qu'il a fallu faire de plus qu'en 1899. Néanmoins, l'exercice 1900 aurait bénéficié d'une plus-value notable si nous n'avions eu à subir, du fait de la crise des charbons, des charges excessives qui ont pesé sur l'ensemble des services.

[Hausse des charbons]

Nous n'avons pas à rappeler que l'élévation du prix de revient du combustible exerce une influence particulièrement lourde sur les entreprises qui, comme la vôtre, ont la charge de services publics pour lesquels s'imposent des conditions de vitesse comportant l'emploi de bâtiments pourvus de machines de grande puissance qui consomment beaucoup de charbon. Il n'y a pas de comparaison à établir entre l'exploitation exécutée dans ces conditions et celle faite au moyen de bateaux à vitesse modérée, qui trouvent dans le relèvement des frets des compensations que ne peuvent obtenir des paquebots dont les facultés en matière de transport de marchandises sont nécessairement limitées.

En réalité, votre exploitation a eu moins à souffrir en 1900 de l'élévation du coût initial du charbon que du renchérissement des frets payés aux navires transporteurs. Nous avons, en effet, assuré une bonne partie de nos besoins par des contrats conclus avant la grande hausse ; mais pour faire arriver le charbon à destination, il a fallu subir des frets qui ont atteint le double des prix pratiqués antérieurement.

Nous n'avons pas besoin d'ajouter que nous nous sommes appliqués à atténuer les charges nées de cette situation, en restreignant dans la mesure du possible les demandes de charbons anglais, et en faisant entrer de plus en plus dans la consommation les charbons d'origine asiatique, dont la qualité est malheureusement inférieure, mais dont le coût est relativement modéré. Il en a été fait emploi en 1900 jusqu'à concurrence de 163.000 tonnes. Le charbon américain a joué aussi un rôle

intéressant en participant aux fournitures pour 33.000 tonnes. C'est un facteur nouveau, dont nous avons déjà usé en 1898 et en 1899. Il est intervenu plus largement dans nos affaires en 1900, et y occupera peut-être un jour une place encore plus grande.

Pour donner la mesure des effets de la crise des charbons sur les dépenses de votre entreprise, il suffira de mentionner qu'en prenant comme point de départ l'exercice 1896, considéré comme dernière année normale, on constate que la dépense de combustible s'est accrue de 18 millions en quatre ans.

Il est vrai de dire que, durant cette période, les parcours ont augmenté de 122.933 lieues et que nous avons vu grossir d'année en année le nombre des navires de grande puissance, dont la consommation est supérieure à celle des bâtiments qu'ils ont remplacés. En tenant compte de la ventilation à faire pour déterminer la quote-part incombant à ces deux facteurs, on trouve que la hausse du prix des charbons entre pour 10 millions dans le total de 18 millions que nous venons de citer.

Pour l'exercice 1900, le surcroît de dépenses dû à l'élévation du coût du combustible, se chiffre par 2 millions 253.758 fr. 01 de plus qu'en 1899.

Le développement de la navigation s'étant manifesté principalement dans la direction des au-delà. du Suez, il en est résulté pour l'exercice 1900 une addition de 540.000 fr. dans le montant des redevances à acquitter à la Compagnie du Canal de Suez. La somme totale payée pour droit de transit dans le canal s'est élevé à 4.608.000 fr. pour le dernier exercice.

[Grèves, quarantaines]

Aux causes déjà spécifiées — augmentations des parcours et dépenses correspondantes, renchérissement du charbon et canal de Suez —, nous devons ajouter que les grèves des inscrits maritimes et des ouvriers des ports à Marseille, à Bordeaux et sur d'autres points, ont amené dans les conditions et dans la rémunération du travail, des modifications qui imposent de plus grandes charges à l'industrie de l'armement.

Nous devons citer aussi le préjudice grave porté aux intérêts de votre entreprise par ces grèves successives, pendant la durée desquelles il a fallu assurer la marche régulière des services obligatoires en faisant partir des paquebots sans chargement ou n'emportant qu'une faible partie de ce qu'ils auraient dû recevoir. Vous aviez ainsi à assumer la charge des dépenses de navigation sans avoir à mettre en regard les produits destinés à les compenser ou à les atténuer.

D'autre part, nous avons vu nos opérations contrariées par des dispositions quaranténaires prises de divers côtés, tant à cause de la fièvre jaune au Sénégal et au Brésil, que par mesure de précaution contre la peste. Cette dernière, sans revêtir le caractère d'épidémie grave, s'est néanmoins propagée un peu partout dans les parages que nous desservons.

Il résulte de ces diverses causes que, tout en ayant à faire face à des dépenses plus grandes, dans lesquelles la part imputable au charbon occupe une place considérable, les produits n'ont pas fourni tout ce qu'ils auraient été susceptibles de procurer, les entraves apportées par les grèves et les quarantaines ayant privé votre exploitation de recettes importantes.

En résumé, les opérations de l'exercice 1900 se traduisent par un excédent de recettes sur les dépenses de 6.785.019 fr. 90 c. Après en avoir retranché l'annuité du service des obligations, le solde disponible est de 4.812.616 fr. 78 c. Il a paru à votre conseil d'administration qu'il y avait lieu de diviser ce solde en deux parts : l'une destinée à la rémunération du capital actions, l'autre à appliquer au fonds d'amortissement des navires. C'est dans cet esprit qu'a été préparé le programme de répartition qui va vous être soumis.

Désignation des commissaires

Vous allez entendre le rapport de MM. les commissaires des comptes. Le mandat que vous leur avez confié prenant fin avec la clôture de l'exercice, vous voudrez bien, conformément à l'article 36 des statuts, désigner les commissaires qui seront appelés à examiner les comptes de l'exercice 1901 et déterminer leur rémunération.

Les commissaires sortants sont rééligibles.

Liquidation de l'exercice

Ainsi qu'il ressort du résumé de l'exploitation inséré au recueil de documents, page 8, la balance entre tes recettes et les dépenses de l'exercice 1900 laisse disponible un excédent de recettes de 2.737.567 fr. 72 c., qui correspond à la distribution d'un dividende de 23 fr. 50 c. par action.

Si vous voulez bien admettre cette base, voici les données d'après lesquelles serait établie la liquidation du dernier exercice.

Reliquat de l'exercice 1899 et des exercices antérieurs	44.940 70
Produits de toute nature entrés en écritures au profit de l'exercice 1900	
72.146.200 07	
Total des produits	72.191.140 77

Les dépenses, y compris les amortissements opérés à divers titres, s'étant élevées à 67.581.199 93

l'exercice se solderait par un excédent en recettes de 4.609.910 84
si nous n'avions pas en déduire pour le service des obligations une somme de.
1.872.373 12

ce qui ramène le solde disponible à 2.737.567 72

En fixant, comme nous avons l'honneur de vous le proposer, le dividende de l'exercice à 22 fr. 50 c., vous feriez emploi de 3.700.000 francs, et le reliquat de 37.567 fr. 72 c. serait à reporter à l'exercice 1901.

Un acompte de 7 fr. 50 ayant été payé au mois de décembre dernier, le coupon à détacher le 1^{er} juin prochain donnerait lieu au paiement d'un complément de 15 fr. par action. [...]

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES.

Société anonyme au capital de 60.000.000 émis.

Assemblée générale des actionnaires du 30 mai 1902

(*Le Journal des chemins de fer*, 14 juin 1902, p. 446 s)

.....

[ENTENTES]

Vous pouvez être assurés que nous avons le souci de ne rien négliger de ce qui peut contribuer à accroître le revenu. C'est dans cet esprit que, d'accord avec des entreprises étrangères, nous avons introduit dans nos tarifs des lignes de l'Indo-Chine, de l'Australie et de Madagascar des modifications qui consacrent des relèvements de prix qu'il eut été désirable de réaliser dès le début de la crise des charbons et qu'il est nécessaire de maintenir pour atténuer une partie des autres charges que nous vous avons signalées.

Dans le même ordre d'idées, des ententes ont pu être conclues pour éviter l'avisement des frets sur une partie des lignes que vous desservez. Nous avons aussi, comme vous le savez, pris une large part au transport du matériel des chemins de fer de l'Indo-Chine, grâce à des arrangements intervenus avec d'autres sociétés.

[CRÉATION DE L'EST-ASIATIQUE FRANÇAIS]

Nous venons, en dernier lieu, de concourir à la formation de la Compagnie de l'Est-Asiatique français, entreprise dont le but est de desservir les relations de l'Europe du Nord et de la France avec l'Indo-Chine, la Chine et surtout le Nord de la Chine pour aboutir à Vladivostok. L'action que nous serons appelés à exercer aura naturellement pour objet la protection de vos intérêts, mais elle nous mettra en même temps en situation de concerter les meilleures mesures à prendre dans l'intérêt commun.

Comme vous le voyez, l'esprit d'entreprise se développe autour de nous et il a tendance à se porter vers les affaires maritimes. Il importe que, de notre côté, nous fassions de grands efforts pour nous assurer la possession de cargo-boats de grande portée, afin de conserver dans le trafic de l'Extrême-Orient et notamment de l'Indo-Chine, la situation que nous avons acquise. C'est à cet effet que nous vous demandons de nous en donner les moyens en mettant à notre disposition les capitaux nécessaires.

Conseil d'administration

Au moment de votre dernière, réunion, nous venions de perdre notre collègue, M. Henri Bergasse, qui nous avait donné depuis dix ans le concours de son influence. M. Bergasse était une nature d'élite ; il aimait votre compagnie et la servait avec un véritable dévouement. Nous ne pouvons que renouveler à sa famille l'expression de nos vifs regrets.

Pour pourvoir à la vacance créée par la mort de M. Bergasse, nous avons fait usage des pouvoirs que confère l'article 20 des statuts, en appelant provisoirement dans notre conseil, et sous réserve de votre ratification, M. L. Dumont, qui exerçait les fonctions de commissaire des comptes depuis la transformation de votre société en 1894.

M. Dumont étant connu de vous, nous n'avons pas à énumérer les titres qui le recommandent à votre choix. Nous nous bornerons à rappeler qu'après avoir été attaché à votre compagnie au début des services de l'Indo-Chine, M. Dumont s'est consacré ensuite aux affaires industrielles et commerciales, dans la pratique desquelles il a acquis une expérience dont il nous fait profiter et qui lui avait valu précédemment d'être désigné pour faire partie des conseils d'administration de sociétés importantes.

M. [Louis] Delaunay-Belleville, ancien président et président honoraire de la Chambre de commerce de Paris, que nous étions heureux de compter dans nos rangs, a fait connaître à notre président, le mois dernier, que des raisons de santé le forçaient à alléger le fardeau des affaires dont il s'occupe et que, par ce motif, il lui remettait sa démission d'administrateur de la Compagnie. C'est avec le plus grand regret que nous avons vu s'éloigner de nous un collègue dont l'autorité et la compétence nous étaient précieuses.

M. André Lebon, ancien ministre, chargé successivement des départements du commerce et des colonies, avec lesquels nous entretenons tant de rapports, a été désigné provisoirement, et sous réserve de votre ratification, pour succéder à M. Delaunay-Belleville. Comme vous le savez, M. Lebon, après avoir passé par la carrière politique, au cours de laquelle il a eu à défendre, auprès du Parlement les dernières conventions intéressant votre compagnie, a pris rang dans le monde des affaires, où il occupe maintenant une haute situation.

C'est donc avec confiance que nous soumettons à la ratification de l'assemblée générale les nominations de MM. L. Dumont et Lebon.

**André Jean Louis LEBON (1859-1938),
président (1902-1914)**

Ministre du commerce (jan.-oct. 1895), puis des colonies (avr. 1896-juin 1898).
Administrateur d'une cinquantaine de sociétés :
président (mars 1902-1936) du Crédit foncier et agricole d'Algérie, devenu (1909) Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie. Voir [encadré](#).
Dans le secteur des transports :
administrateur (mai 1906), puis vice-président (1928) de la Compagnie universelle du canal de Suez,
président de la Société d'études pour la navigation du Rhin (1919),
président de la Société franco-anglaise d'affrètements (jan. 1920)(dissolution : jan. 1924),
du Comptoir des combustibles d'Alsace et de Lorraine (nov. 1920),
et de sa filiale le Comptoir des combustibles d'Alsace et Lorraine (fév. 1922),
administrateur (avril 1921), puis président (1932-1938) du PLM,
administrateur des [Services contractuels des Messageries maritimes](#) (nov. 1921),
de la Société hôtelière et touristique du Réseau P.-L.-M. (mars 1924),
de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Fraissinet et C^{ie})
et de sa filiale, la Société française de navigation-danubienne
administrateur de la Compagnie franco-roumaine (ou internationale) de navigation
aérienne et d'Air-Union (1924), puis d'Air France (oct. 1933),
de l'Énergie électrique du littoral méditerranéen (juin 1933)(y représentant le PLM).

MESSAGERIES MARITIMES
ET
COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE
(*Paris-Capital*, 25 juin 1902)

Capital : actions de 500 francs libérées 60.000.000
Dette obligataire : obligations 3 1/2 % 57.800.000
Valeur initiale de la flotte en service, des immeubles, outillage et mobilier
190.800.000
Fonds d'amortissement 72.600.000
Fonds d'assurances et de réserve statutaire 12.900.000
Valeur nette des immobilisations (flotte, etc.), déduction faite des amortissements et
réserves 105.300.000
Proportion des amortissements sur la valeur initiale 45 %
Recettes totales en 1901 70.236.000
Dépenses totales en 1901, sans le service des obligations 65.884.000
La flotte comprenait, fin 1901, 60 navires, représentant une jauge brute de 241.000
tonneaux d'une force de 203.050 chevaux

	Cours moyen des actions	Cours moyen des obligations 3 1/2 %
1899	597 01	502 10
1900	512 74	183 85
1901	490 17	484 11

le 17 juin 1902	270 50	409 00
hier	315 00	428 50

Revenu des actions

1899 22 50

1900 22 50

1901 20 00

CONSEIL D'ADMINISTRATION

M. Charles Tranchant, président.

MM. Alfred Besnier, vice-président. — Paul Lecat, administrateur délégué.

MM. C[harles] Babin, J[ules] Cambefort, E[rnest] Carnot, P[aul] Clavery, L. Dumont A. Lebon, E. Lefebvre-Desvallières, A[lfred] Musnier, O[ctave] Noël, administrateurs.

Commissaires : MM. le comte [Robert] de Semallé, Roger Lambelin ¹⁶.

*

* *

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Capital : actions de 500 fr. libérées 40.000.000

Dette obligataire : obligations 3 % 102.000.000

Valeur initiale de la flotte en service, des immeubles, outillage et mobilier
205.600.000

Fonds d'amortissement 72.800.000

Fonds d'assurances et de réserve statutaire 7.400.000

Valeur nette des immobilisations (flotte, etc.), déduction faite des amortissements et réserves 1251.400.000

Proportion des amortissements sur la valeur initiale 39 %

Recettes totales en 1901 49.396.003

Dépenses totales en 1901, sans le service des obligations 41.385.000

La flotte comprenait, fin 1901, 57 navires, représentant une jauge brute de 179.000 tonneaux, et une force de 208.050 chevaux

	Cours moyen des actions	Cours moyen des obligations 3 %
1899	335 27	359 88
1900	328 87	333 97
1901	257 98	324 88
le 17 juin 1902	120 50	262 00

¹⁶ Roger Lambelin (Laval, Mayenne, 13 octobre 1857-Paris VI^e, 16 mai 1929) : marié en 1914 à M^{lle} Anne de Mas-Latrie. Saint-cyrien, chevalier de la Légion d'honneur du 14 mai 1899 : capitaine de réserve d'infanterie de marine. Officier du 30 avril 1918 : chef de bataillon de réserve, commandant le 14^e bataillon de tirailleurs malgaches. En politique : chef du bureau politique du duc d'Orléans, conseiller municipal monarchiste du 7^e arrondissement de Paris (Invalides)(1894-1912), candidat aux législatives de 1924 sur la liste Action française. Auteur de *Fils de chouan*, roman (1894), le *Règne d'Israël chez les Anglo-Saxons* (1921), *l'Égypte et l'Angleterre* (1922), les *Victoires d'Israël* (1928). Commissaire aux comptes des Messageries maritimes (1902-1929), de la [Banque française d'Égypte](#) et de la [Banque hypothécaire franco-égyptienne](#). Administrateur de la [Banque hollando-américaine](#) (1921-1923).

hier	120 00	233 50
------	--------	--------

Revenu des actions

1899	16.00
1900	16.00
1901	néant

CONSEIL D'ADMINISTRATION

M. Eugène Péreire, président.

MM. XXX, vice-président. — Th[éophile] Cloquemin, E. Guérin de Litteau, S[alomon] Halfon, administrateurs délégués.

MM. J. Delarbre, L. Gautreau, D. Gavini de Campile, C. Géry, L[éon] Piot, administrateurs.

Commissaires : MM. G. Guérout, J. Gaudry.

*
* *

La situation financière et le crédit de la Compagnie des Messageries maritimes sont supérieurs à ceux de la Transatlantique.

Aux Messageries, on n'est chargé que de 57,8 millions d'obligations contre 102 millions à la Transatlantique.

Aux Messageries, on a une flotte et des immeubles d'une valeur nette de 105,3 millions contre 125,4 à la Transatlantique.

Les Messageries possèdent trois navires de plus mais si la Transatlantique a des navires d'un prix de revient plus avantageux, sa flotte peut valoir celle de sa grande rivale.

Des deux côtés cependant, il faut les mêmes réformes sans lesquelles il ne peut y avoir que pertes finales pour les intéressés.

Les administrateurs ont à décider s'ils veulent, pour le bien social, et mettant de côté tout sentiment d'orgueil mal placé et de sot amour propre, prendre les mesures qui s'imposent :

1° Remplacement du tiers au moins des administrateurs par des hommes d'action, ayant l'habitude des affaires, décidés à travailler, et non par des fonctionnaires galonnés trouvant là une douce retraite ;

2° Économies, achats mieux faits, diminution des honoraires du conseil ; moins d'employés, moins de protégés, moins de fils d'archevêques, payer mieux le petit personnel et lui demander plus de besogne ;

3° Suppression des dividendes jusqu'à la réduction du capital ; emploi des bénéfices en amortissements ;

4° Réduction du capital.

[FUSION SOUHAITABLE MAIS IMPROBABLE]

Subsidiairement, une Commission mixte pourrait étudier les bases d'une fusion ou d'une juxtaposition, ou d'une gestion commune, entre les deux sociétés Messageries et Transatlantique :

Mais en France, les fusions sont difficiles.

Les présidents et administrateurs, ingénieurs, directeurs ont des rivalités et songent avant tout à conserver leurs sinécures et leurs bénéfices. Ils sacrifient souvent les intérêts sociaux à leurs intérêts particuliers.

En cette circonstance cependant, si on établissait un mode équitable de fusion ou d'union, on arriverait à une économie considérable de frais d'exploitation, et d'administration.

On obtiendrait sans doute aussi de l'État un appui réel. Cet appui permettrait la lutte contre un trust étranger.

Qui sait cependant si le meilleur remède à toutes choses ne serait point le rachat, par l'État, des compagnies maritimes en même temps que le rachat des chemins de fer !

COMMENCEMENT DES RÉFORMES AUX « MESSAGERIES MARITIMES »

On nous dit que certaines démissions viennent de se produire dans le conseil d'administration.

M. Lebon, ancien, ministre des colonies, que nous connaissons comme un travailleur acharné et dont l'intelligence et la compétence sont indiscutables, vient d'être nommé président du conseil au lieu et place de M. Ch. Tranchant, qui a démissionné. M. Tranchant a été nommé président honoraire de la Compagnie.

NOTA. — Les paquebots sortis de la flotte s'ont déduits de la valeur initiale, comme leur réserve d'amortissement est déduite du fonds d'amortissement.

Nos chiffres sont aussi approximatifs que possible. Il est évident que pour en avoir d'absolument exacts, il faudrait comparer l'âge des navires. L'un de nos confrères dit, de son côté, que le tonneau ressort aux Messageries à 482,70 et à la Transatlantique à 720,88.

LES MESSAGERIES MARITIMES ET LA PRESSE

On lit dans *Le Globe* :

Dans *Le Globe* du 5 juin nous disions au sujet des actions de cette société :

L'action des Messageries maritimes est cotée aux environs de 375 francs. Très probablement elle sera à 300 francs, sinon au-dessous, avant la fin de l'année, car il ne faut plus compter sur un dividende de 20 francs, ni sur un relèvement de cette affaire, qui, depuis sept ou huit ans, voit décroître et ses bénéfices et le cours de ses titres d'une façon régulière et ininterrompue. »

Nos prévisions n'auront pas été longtemps sans se réaliser, car le titre est aujourd'hui tombé à 275 fr. Les vaut-il ? Nous ne le croyons pas. Les amortissements sont insignifiants et une partie de la flotte de la Compagnie est incapable d'un bon service. Lorsque, malgré cette situation, on voit un conseil d'administration proposer et faire voter à une assemblée générale la distribution d'un dividende, on est en droit de dire que les Messageries maritimes sont semblables à un navire sans pilote, et, par conséquent, exposé à tous les écueils. Quand le titre était au-dessus de 500 francs nous avons, à plusieurs reprises, engagé nos lecteurs à s'en défaire. Nous ne pouvons que leur donner le même conseil.

On lit dans le *Journal des finances* :

Depuis très longtemps, je conseille la vente des actions Messageries maritimes.

Le 1^{er} octobre 1901, elles étaient à 490.

J'ai dit : Vendez. |

Le 10 décembre, elles avaient rétrogradé à 440. J'ai insisté de nouveau ; j'ai mis le doigt sur la plaie.

« Plus j'examine de près la situation des Messageries maritimes, plus il m'apparaît qu'il y a dans cette affaire quelque chose qui ne va pas du tout. »

Il y a six semaines, le 10 mai, elles n'étaient plus qu'à 380. Je suis cependant encore revenu à la charge pour les faire vendre.

Depuis, les événements se sont précipités. L'assemblée du 30 mai a révélé au public une situation anormale. Il n'a été possible de donner un dividende qu'à la condition de violer les règles suivies en matière d'amortissement par les entreprises de navigation.

Aussi les actions sont-elles descendues jusqu'à 275. Elles finissent à 330.

Les Messageries maritimes ont des analogies déplorables avec la Compagnie générale transatlantique.

Les deux entreprises ont commis les mêmes fautes et souffrent, quoique à un degré d'acuité différent, des mêmes maladies.

Les subventions de l'État, qui seules leur permettaient de vivre, ne leur sont plus assurées que pour quelques années ; et le Trust de l'Océan leur enlèvera certainement une partie de leur trafic.

Je vois donc approcher, malheureusement pour les actionnaires, une période de véritable détresse.

On lit dans le *Pour et le contre* :

La chute de nos compagnies de transports maritimes s'est accentuée dans les premiers jours de la semaine : la Compagnie transatlantique est tombée à 115 et les Messageries maritimes vers 270.

Ces très bas cours, et plus encore la conviction que la lutte de suprématie qui s'engage entre les principales marines marchandes du monde, va obliger le gouvernement à prendre des mesures de protection en faveur de nos grandes compagnies de navigation, ont attiré des achats ; finalement la Compagnie transatlantique s'inscrit à 127 et les Messageries maritimes à 309. L'action de la première ne représente plus depuis longtemps à nos yeux qu'un titre chimérique, sans aucune valeur intrinsèque, dont le cours ne peut être qu'arbitrairement fixé par la spéculation. Il y a apparence que le mouvement actuel de reprise n'a pas encore épuisé sa force, surtout si le gouvernement prend à l'égard des Compagnies une attitude nettement protectrice. Mais nous ne pensons pas que ni des circonstances plus favorables, ni l'intervention du gouvernement puissent rendre jamais une valeur réelle à ce titre.

Il n'en est pas de même de l'action des Messageries maritimes : ce titre représente encore une entreprise par elle-même viable, susceptible de développement et de relèvement avec une bonne administration, à la condition, toutefois, que les circonstances s'y prêtent. Cependant, il faut s'attendre, comme nous le disions, à une réduction de capital, probablement de moitié. »

On lit dans la *Finance coloniale* :

Depuis deux ans, nous conseillons la vente de l'action de cette société. Nous voulons espérer que nos lecteurs auront suivi ce conseil. Ce titre a touché le cours de 275 francs au comptant. Il peut baisser encore, la panique s'étant emparée des porteurs. Nous croyons qu'il est bon à acheter entre 250 et 275 francs.

On lit dans le *Bulletin financier* :

Il n'y a qu'un seul cas qui puisse faire espérer une amélioration, ce serait celui où le Conseil d'administration se résoudrait à réorganiser les services de la Compagnie, et d'y introduire des réformes qui aboutiraient à une réduction sensible des frais d'exploitation.

Ces réformes ne sont pas impossibles à réaliser. La Compagnie des Messageries maritimes possède un état-major considérable, qui coûte cher et dont une partie peut être aisément supprimée, sans nuire à la bonne marche des affaires commerciales.

L'administration des Messageries maritimes compte dans son sein des hommes éminents et considérables, mais qui ont le défaut d'être routiniers, comme tout ce qui, de près ou de loin, touche à la marine. C'est cette routine qu'il faudra abandonner, sans quoi il est à craindre que d'année en année, les dividendes de la Compagnie soient de plus en plus réduits, et que la baisse de ses titres, qui est déjà considérable, ne fasse de nouveaux progrès ».

Messageries maritimes
(*Paris-Capital*, 9 juillet 1902)

On lit dans le *Petit Journal*, l'information suivante de son correspondant de Bordeaux :

La Compagnie des Messageries maritimes qui demande une subvention pour assurer le service postal entre Bordeaux et La Plata, a. décidé, en attendant la décision des pouvoirs publics, de supprimer son service de cargo-boats avec l'Amérique du Sud, sur la ligne de La Plata, et le bruit court qu'elle va également retirer deux des paquebots de service de cette ligne. La Chambre de commerce s'est préoccupée du préjudice que vont causer au commerce local ces suppressions, qui vont jeter sur le pavé de nombreux ouvriers.

LES MESSAGERIES MARITIMES
ET L'ARTICLE 40
(*Paris-Capital*, 20 juillet 1902)

À l'actionnaire, qui avait reçu de l'un de nos rédacteurs une quasi-promesse d'insertion :

Cette insertion nous paraît impossible à la lecture de l'épreuve. En effet, cette lettre très bien faite et documentée contient des personnalités dont nous sommes toujours l'ennemi dans les questions d'affaires.

La chambre de commerce de Paris, d'anciens fonctionnaires sont pris à parti dans cette lettre à propos de faits d'administration où semblent se retrouver des intérêts personnels. Nous ne craignons pas d'attaquer les pontifes, mais nous ne voulons les attaquer que dans leurs actes et non dans leurs personnes. Nous savons bien que l'article 40 de la loi sur les sociétés a été transgressé aux Messageries, mais où se trouvera la sanction ?

Nous trouvons bien inutile, dans ces circonstances, d'aller au-devant d'un procès dont le compte rendu même, amenant la preuve des faits avancés, serait interdit.

Et puis nos adversaires seraient très capables de prendre un ancien bâtonnier comme défenseur, et l'on sait que le président de la République lui-même est moins intangible qu'un ex-bâtonnier !

*
* *

La *Finance coloniale* a publié dans un de ses derniers numéros un intéressant article à propos de l'inobservation, par certains conseils d'administration, des prescriptions de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Nous reproduisons textuellement cet article :

Dédié au conseil d'administration des Messageries maritimes.

Ce fameux article 40 dont, on parle rarement, qui est peu connu et pourtant si souvent transgressé, est ainsi conçu :

« Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise ou dans un marché fait avec la société ou pour son compte, à moins qu'ils n'y soient autorisés par l'assemblée générale.

Il est, chaque année, rendu à l'assemblée générale un compte spécial de l'exécution des marchés ou entreprises par elle autorisés aux termes du paragraphe précédent. »

Bien souvent, nous avons signalé ici l'erreur dans laquelle tombaient de nombreux conseils d'administration en négligeant de se conformer aux prescriptions légales en ce qui concerne les intérêts directs ou indirects que certains de leurs membres peuvent avoir dans des entreprises liées avec les sociétés qu'ils administrent.

L'année dernière encore nous soulevions la question au moment de l'assemblée des actionnaires des Messageries maritimes, et, à la suite de nos observations, reprises d'ailleurs par un groupe d'actionnaires, deux administrateurs de cette société donnèrent prudemment leur démission : mais le conseil n'en continua pas moins à prétendre que l'autorisation et le contrôle prévus par la loi ne lui était pas applicable. Nous voulons espérer que son opinion s'est aujourd'hui modifiée. En tout cas, nous avons plaisir à comparer aux procédés des Messageries maritimes, lu les procédés de la Compagnie nationale de navigation, concurrente des Messageries maritimes sur la ligne de l'Indo-Chine.

Dans le dernier rapport administratif de cette compagnie — rapport que nous analyserons, au premier jour en publiant l'étude du dernier exercice —, nous relevons cette phrase :

« En exécution de la loi du 24 juillet 1867, vous avez, dans votre assemblée générale constitutive du 23 juin 1881, autorisé les membres du conseil à traiter des affaires avec la société.

Conformément à l'obligation qui nous est imposée par cette loi, nous devons, chaque année, vous rendre un compte spécial de l'exécution des marchés et entreprises conclus dans ces conditions. »

Suivent les indications détaillées, avec chiffres et comptes à l'appui.)

Enfin, pour sanctionner cette déclaration, l'assemblée a voté la résolution suivante :

« L'assemblée général, voulant se

.....[lignes illisibles]

pareille délibération dans les comptes-rendus des assemblées des Messageries maritimes.

PARIS-CAPITAL ET LES MESSAGERIES MARITIMES
Assemblée générale extraordinaire
(*Paris-Capital*, 29 octobre 1902)

Les critiques ont du bon et lorsqu'elles sont faites de façon courtoise, de manière à ne pas élever une barrière d'ostracisme entre ceux qui les font et ceux à qui elles s'adressent, elles produisent des résultats.

Nous n'en voulons pour preuve que l'assemblée extraordinaire qui réunissait samedi dernier les actionnaires des Messageries maritimes. Il est probable que si *Paris-Capital* n'eut pas mené sa campagne, cette assemblée n'eut jamais été tenue. Et ce qu'il y a de plus évident pour faire ressortir l'utilité de ces critiques que l'on accuse bien à tort d'être méchantes, c'est que toutes les résolutions mises aux voix sur la proposition du conseil d'administration actuel semblent émaner et découler de nos articles.

La PREMIÈRE RÉOLUTION concerne l'extension des opérations de la Compagnie.

Dorénavant, les chantiers et ateliers affectés à la construction et à l'entretien des navires de la Compagnie pourront être utilisés accessoirement à des travaux pour des tiers, mais seulement dans la limite de leurs facultés normales de production.

Nous savons, et nous avons exposé dans notre numéro du 18 juin, que le prix de la main-d'œuvre à La Ciotat est des plus élevés, mais nous savons aussi que le fini de la main-d'œuvre y est, comme dans la généralité des ateliers français, bien supérieur à la construction étrangère.

Nos bateaux français naviguent, plus longtemps, c'est ce qui peut amener aux ateliers des Messageries maritimes, une clientèle sérieuse. Celle-ci au moins occupera le personnel actuel, que par une économie mal comprise, on n'emploie plus qu'aux réparations absolument indispensables, en négligeant l'entretien ; ce qui fait que l'on court au devant d'avaries continuelles, absorbant les bénéfices si péniblement obtenus par l'exploitation.

Nous pensons, comme le président actuel des Messageries maritimes [André Lebon], que servir les intérêts des actionnaires c'est servir les intérêts de la France elle-même ; mais nous ne pensons pas que l'on ait jamais servi les intérêts de qui que ce soit en lui mettant un bandeau sur les yeux. Nous sommes convaincus que les étrangers sont au moins aussi bien édifiés que nous sur la valeur véritable de notre marine, tant militaire que commerciale.

Ce n'est pas lorsque l'on a pu voir M. Camille Pelletan critiquer ouvertement notre marine militaire et être ensuite nommé ministre, que nous pouvons craindre l'impression produite sur l'étranger par les critiques d'un journal financier sur nos services postaux.

Le conseil des Messageries nous a promis d'outiller mieux les ateliers de La Ciotat, nous ne pouvons que l'en féliciter puisque c'est en somme ce que nous lui avons demandé.

La DEUXIÈME RÉOLUTION contient diverses dispositions qui ont pour objet de donner aux actionnaires de nouvelles facilités pour contrôler la gestion des affaires sociales.

Il semble que ce soit à l'entrée de M. Lebon dans le conseil qu'il faille attribuer ces mesures, prises dans un esprit libéral et que nous demandions dans notre numéro du 30 mai.

Notre numéro du 20-23 juillet est en pleine concordance avec l'art. 34 des statuts qui ne saurait éliminer l'art. 40 la loi sur les sociétés.

Notre numéro du 30 mai montre que nous ne sommes pas d'accord sur le second paragraphe de l'art. 32, décidant que les délibérations de l'assemblée générale ne pouvaient porter que sur les objets mis à l'ordre du jour.

M. Maurice Guffroy, présent à la réunion, a fait ressortir que l'assemblée ordinaire est toujours maîtresse de son ordre du jour.

Elle peut voter toute résolution imprévue qui n'est pas contraire aux statuts ; cette résolution pouvant surgir à l'assemblée même.

Ainsi qu'il résulte de sa réponse, M. Lebon semble être d'un avis différent, mais nous persistons à nous croire dans le vrai et nous ne désespérons pas que la logique viendra convaincre un président qui nous a donné maintes preuves de son impartialité.

La TROISIÈME RÉOLUTION concerne le conseil d'administration.

C'est, malgré le refus du conseil à l'assemblée des actionnaires du 30 mai, la diminution de ses jetons de présence, instamment réclamée dans nos numéros des 25 juin et 2 juillet.

Les jetons sont réduits de moitié, soit à 65.000 francs par an ; c'est équitable à condition que l'on rémunère chacun des 13 administrateurs proportionnellement à la somme de travail ou à la compétence reconnue à chacun d'eux. Il serait injuste à notre avis que des administrateurs qui n'apportent à la compagnie que de la déconsidération touchent autant d'émoluments que MM. Lebon, Lecat ou tel autre, dont les services sont unanimement appréciés.

Quant au second paragraphe de l'art. 16 relatif à une allocation de deux pour cent sur les résultats nets de l'exploitation, nous ne pensons pas que cette rémunération, quoiqu'elle soit portée aux frais généraux, puisse être légalement résolue par une assemblée extraordinaire, alors que les statuts d'origine n'en ont pas fait mention.

Nous ne voulons pas soulever de trop longues discussions sur cette question, pas plus du reste que sur d'autres, trop heureux que nous sommes d'avoir pu faire entrer le conseil dans la voie de réformes entreprises avec une réelle énergie, ainsi qu'il vient de nous en donner la preuve.

Nous suivrons ses travaux avec le même intérêt que nous y avons toujours apporté jusqu'ici ; laissons-lui seulement le temps d'agir.

La longue discussion qui s'est engagée à l'assemblée au sujet des hypothèques que le conseil peut consentir sur les navires de la flotte, était tant soit peu anormale.

Les actionnaires doivent avoir confiance dans le conseil qu'ils se sont choisi et, d'un autre côté, ce sont les obligataires, surtout, qui pourraient craindre pour leurs garanties

La QUATRIÈME RÉOLUTION concerne la réduction du capital social et sa réaumentation ; l'étude de la création d'actions de priorité et privilège de souscription aux actionnaires actuels.

C'est là le plus beau succès de la campagne de *Paris-Capital*, c'est le bouquet du programme de réformes préconisé dans notre n° du 2 juillet.

Comme l'exécution de cette résolution ne saurait être immédiate, nous étudierons tout au long dans nos numéros à suivre la question des actions de priorité : les lois nouvelles semblant être interprétées différemment par d'éminents jurisconsultes d'égale compétence.

COMPTE-RENDU SUCCINCT DE L'ASSEMBLÉE EXTRAORDINAIRE DU 25 OCTOBRE

Contrairement à ce qui s'était passé à l'assemblée ordinaire du 30 mai, les journalistes financiers purent assister à l'assemblée.

Les diffamateurs, qui n'ont de financier que leurs appétits, eurent même accès grâce à un dépôt d'actions que nous persisterons à croire prêtées pour la circonstance.

Le président [André Lebon], parfois un peu nerveux, comme tout homme qui a fait plus de politique que de finance, a été admirablement à la hauteur d'une tâche vraiment difficile.

Il n'a pas rejeté la cause de la baisse des titres sur une campagne de critique dont, individuellement, chacun des administrateurs pouvait apprécier le bien fondé.

Paris-Capital, avant l'assemblée dernière, prédisait cette baisse dans son numéro du 28 mai.

Si les actions qui étaient cotées le 1^{er} mai 396 fr.
ne valaient plus le 29 mai que 351 fr.
et le 24 octobre 288 fr.

c'est seulement parce que, dans les conditions où l'on se trouvait, s'obstiner à distribuer un dividende en négligeant tout amortissement, c'était provoquer l'effondrement de la valeur du titre.

Nous disions alors (n° du 28 mai) :

L'actionnaire perd en capital beaucoup plus qu'il n'eut sacrifié en sachant se priver d'un dividende, au grand bénéfice du titre même dans le présent et dans l'avenir.

Les faits ne sont pas venus nous démentir.

Il est probable que le conseil consentira dorénavant à la suppression momentanée de tout dividende.

C'est la mesure que nous avons sans cesse préconisée (n° 11, 18. 25 juin et 2 juillet) et si nous avons bien compris certaines paroles du Président, qui ont sans doute échappé à la majorité des actionnaires présents à l'assemblée, cette mesure semble bien arrêtée dans l'esprit du conseil.

Cela n'empêchera pas le cours des titres de remonter, car les économies apportées dans l'administration et la rémunération des agents sont sérieuses, et le compte rendu de l'assemblée mettra nos lecteurs à même de juger des importantes réformes obtenues.

Dans un cas semblable, la grande Compagnie anglaise Peninsular Oriental, concurrente des Messageries, suspendit pendant quelques années le paiement de tout dividende.

Ce sacrifice permit à la Compagnie de se relever : elle jouit aujourd'hui d'une nouvelle ère de prospérité et donne un dividende de 7 %.

Les assesseurs à l'assemblée étaient M. Amédée Phalipau [*sic*], représentant 2.646 actions, et M. René Odinet 674 actions. M. [Maurice] de Juilly, secrétaire général de la Compagnie, remplissait les fonctions de secrétaire de l'assemblée. 62.000 titres étaient représentés.

M. Lecat, administrateur délégué, a lu le rapport présenté par le conseil d'administration sur les questions à l'ordre du jour.

La lecture de ce rapport, les déclarations très détaillées faites par le président Lebon pour développer les résolutions proposées et la discussion courtoise à laquelle elles donnèrent lieu, ont fait durer la réunion plus de trois heures d'horloge.

Voici la teneur exacte de la :

PREMIÈRE RÉOLUTION

Concernant l'extension des opérations de la Compagnie

L'assemblée générale décide la modification dans les termes suivants de l'article 2 des statuts.

ART. 2

Cette société a pour objet une entreprise générale de navigation.

Les chantiers et ateliers affectés à la construction et à l'entretien des navires de la Compagnie pourront être utilisés accessoirement à des travaux pour des tiers, mais seulement dans la limite de leurs facultés normales de production.

Quelques actionnaires jugeant qu'il serait peut-être plus avantageux pour la Compagnie de reporter toute son activité sur son objet principal, la partie navigation, ont émis l'idée de la cession des ateliers et chantiers de La Ciotat à une société spéciale.

Le président a répondu que le conseil en jugeait tout autrement, estimant que le véritable intérêt de la compagnie serait de mieux outiller La Ciotat pour lui permettre d'entreprendre sur une plus vaste échelle la construction de navires neufs, tant pour la compagnie que pour des tiers.

Avant d'adopter définitivement cette idée, le conseil, dit le président, a confié l'expertise de ces chantiers à deux ingénieurs du Creusot. Ces spécialistes ont fait un rapport dont la conclusion est tout à fait favorable. Ils reconnaissent que la direction technique de ces ateliers est parfaite et les frais généraux y sont réduits (? !). Seul, l'outillage comporte quelques améliorations, prévues d'ailleurs depuis longtemps par le conseil.

Finalement la première résolution a été votée à l'unanimité.

Voici le texte *in extenso* de la DEUXIÈME RÉOLUTION

Contenant diverses dispositions qui ont pour objet de donner aux actionnaires de nouvelles facilités pour contrôler la gestion des affaires sociales.

L'assemblée générale décide la modification dans les termes suivants des articles 26, 27, 32, 33, 34 et 37 des statuts :

ART. 20

(Les paragraphes 1, 2, 3 sans changement.)

§ 4. — Les possesseurs d'actions au porteur doivent pour avoir le droit, suivant les cas, d'assister ou de se faire représenter à l'assemblée générale, déposer leurs titres aux lieux et entre les mains des personnes désignés par le conseil d'administration, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée.

(Le reste sans changement.)

ART. 27

Les convocations aux assemblées générales ordinaires et extraordinaires seront faites vingt-cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion, par un avis inséré dans les journaux d'annonces légales de Paris et de Marseille.

Néanmoins, dans le cas où l'assemblée générale ne pourrait se constituer à la suite d'une première convocation, en raison de l'insuffisance du nombre des actions représentées, la deuxième convocation pourrait être faite dix jours seulement à l'avance et le dépôt des titres être accepté jusqu'à la veille du jour indiqué pour la réunion de l'assemblée.

Lorsque l'assemblée générale etc...

(Le reste sans changement.)

ART. 32

Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Elles ne peuvent porter que sur les objets mis à l'ordre du jour.

L'ordre du jour est arrêté par le conseil d'administration. Toutefois il devra y être fait mention des propositions qui auraient été communiquées au conseil, quinze jours avant la convocation de l'assemblée, avec les signatures d'actionnaires représentant le vingtième au moins du capital social.

Le scrutin ne pourra être réclamé que par dix actionnaires représentant au moins deux cents actions.

ART. 33

Vingt actions donnent droit à une voix ; le même actionnaire ne peut réunir plus de quarante voix, soit par lui-même, soit comme fondé de procuration, sauf dans le cas prévu par l'article 30 ci-dessus-.

ART. 34

L'assemblée générale reçoit les comptes annuels et les approuve s'il y a lieu. Elle autorise les emprunts prévus à l'article 22. Elle nomme les administrateurs.

« Conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, elle autorise les administrateurs à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans les entreprises ou marchés faits avec la société ou pour son compte et statue sur les suites données à ces autorisations. »

Sur la proposition du conseil d'administration, elle délibère dans les conditions prévues par l'article 30 ci-dessus :

1° Sur les augmentations ou réductions du fonds social ;

2° Sur les propositions de modifications ou additions aux statuts ;

3° Sur la prorogation ou la dissolution de la société ou sa fusion avec d'autres sociétés.

Elle donne les pouvoirs à cet effet.

Enfin, elle prononce sur la proposition du conseil d'administration, sur tous les intérêts de la société.

ART. 37

Il sera dressé chaque année, au 30 novembre, un inventaire général de l'actif et du passif de la société.

Cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

Toutefois, les comptes de l'exercice 1902 seront, comme les précédents, arrêtés au 31 décembre.

En dehors des nouvelles facilités qui vont être accordées aux actionnaires par cette résolution pour le contrôle de la gestion, le conseil est décidé à changer la forme habituelle des rapports qui sont distribués à l'assemblée ordinaire annuelle et à donner le plus de renseignements possible sur la marche de l'exploitation.

Plusieurs actionnaires ont présenté quelques observations à propos de la teneur de certains des nouveaux articles des statuts faisant partie de la deuxième résolution, notamment au sujet de l'article 33 (élévation à 40 du maximum de voix pouvant être accordées à un même actionnaire), article 32 (ordre du jour), art. 31 (art. 40 de la loi du 24 juillet 1867), art. 37 (modification de la date de clôture de l'exercice).

En raison de la discussion dont ils ont été l'objet, les articles 33, 34 et 37 ont été mis aux voix séparément. Ils ont été adoptés par la majorité.

Quant aux autres articles des statuts contenus dans la deuxième résolution, ils ont reçu, ensemble, l'approbation unanime des actionnaires.

La troisième résolution concernant le conseil d'administration et notamment la réduction des jetons de présence, a été adoptée dans son ensemble à l'unanimité. Seul l'article 22 des statuts (hypothèques maritimes) ayant donné lieu à une opposition de la part de deux ou trois actionnaires, a été disjoint et finalement adopté à une forte majorité.

Voici le texte de la :

TROISIÈME RÉOLUTION Concernant le conseil d'administration

L'assemblée générale décide la modification dans les termes suivants des articles 14, 15, 16, 21, 22 et 46 des statuts.

ART. 14

La Compagnie est administrée par un conseil composé de treize membres au plus qui pourront délibérer et agir un nombre de quatre, mais non au-dessous. Lorsqu'il n'y aura que quatre membres présents, les délibérations ne pourront être prises qu'à l'unanimité.

Chacun des administrateurs doit être propriétaire de 200 actions.

Lesdites actions sont inaliénables pendant la durée de leurs fonctions.

ART. 15

Les membres du conseil sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires, la durée de leurs fonctions est fixée à six ans. Ils sont rééligibles.

Le renouvellement du conseil aura lieu par sixième chaque année, de telle sorte que l'assemblée générale soit appelée à statuer sur la nomination ou la réélection de chacun des administrateurs dans un délai maximum de six ans.

À titre transitoire, il sera procédé à ce renouvellement par quart depuis 1903 jusqu'à 1906, date de l'expiration (sic) des administrateurs en exercice.

ART. 16

Le conseil d'administration recevra dorénavant des jetons de présence composés de :

1° Une somme fixe de 65.000 par an ;

2° Une allocation de deux pour cent sur les résultats nets de l'exploitation, après paiement de toutes les dépenses de l'exercice, y compris les amortissements et les charges financières. Le montant de ces émoluments sera porté aux frais généraux.

Cette mesure aura effet à partir du 1^{er} janvier 1902.

ART. 21

(Les paragraphes 1, 2, 3 et 4 sans changement.)

§ 5. — Il (le conseil) passe les marchés de constructions, nolisements, achats et locations de bateaux, ainsi que tous contrats, qui, dans la limite des opérations faisant l'objet de la société, auraient pour but de l'intéresser, sous forme de participation, amodiation ou autrement, dans toutes entreprises pouvant donner directement ou indirectement un concours utile à son exploitation.

(Le reste sans changement.)

ART. 22

Le conseil peut consentir toutes hypothèques sur navires et contracter tous emprunts par voie d'ouverture de crédit ou autrement. Il ne peut faire qu'avec l'approbation de l'assemblée générale des emprunts hypothécaires sur immeubles ou des emprunts sous forme d'émission d'obligations.

ART. 46

Pour faire le dépôt et la publication des présents statuts et de toutes modifications qui seraient apportées, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait.

RÉDUCTION DE MOITIÉ DU CAPITAL

Puis, on arrive à la principale des questions à l'ordre du jour, formant la :

QUATRIÈME RÉOLUTION Concernant le capital social

L'assemblée générale décide la modification dans les termes suivants des articles 1, 5, 0, 7, 9 et 10 des statuts.

ARTICLE PREMIER

La société anonyme connue sous le nom de Compagnie des MESSAGERIES MARITIMES, autorisée par décret du Président de la République en date du 22 janvier 1852, et modifiée par décrets des 5 décembre 1853, 18 juillet 1855, — 3 mars 1858 — 11 décembre 1861 et 17 novembre 1871, puis transformée en société anonyme dans les termes des lois des 24 juillet 1867, 1^{er} août 1893 et 9 juillet 1902, concernant la dénomination de COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES.

ART. 5

Le fonds social est réduit à trente millions de francs, au moyen de la réduction de 500 à 250 francs de la valeur nominale de chacune des 120.000 actions actuellement existantes ; ces actions sont et demeurent entièrement libérées.

Le capital de 30 millions pourra être augmenté en une ou plusieurs fois par la création d'actions nouvelles, en vertu d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires prise dans les termes de l'article 30 ci-après.

Une augmentation de quinze millions de francs est dès à présent autorisée. Elle pourra être réalisée par la création d'actions de priorité de 250 francs chacune.

Le conseil d'administration déterminera, en se conformant aux dispositions de l'article 6 ci-après, l'époque et les conditions de l'émission, notamment l'intérêt à servir à ces actions jusqu'à leur entière libération.

Les propriétaires d'actions antérieurement émises auront, dans la proportion des titres par eux possédés, un droit de préférence à la souscription de toutes actions nouvelles.

ART. 6

Les actions de priorité donneront droit, après leur libération intégrale à un premier dividende de cinq pour cent de leur valeur nominale, ni prélever avant tout partage sur les bénéfices disponibles de chaque exercice. Il sera attribué aux actions anciennes sur le surplus de ces bénéfices un dividende de cinq pour cent. Le solde des bénéfices sera réparti ensuite entre toutes les actions proportionnellement et sans préférence.

Les droits attachés aux actions, tant ordinaires que de priorité, seront identiques à tous autres égards et, lors de la liquidation de la société, l'actif net sera payé entre elles sans distinction.

ART. 7

Chaque action est indivisible. Les droits et obligations résultant de la possession d'une action suivent le titre, etc.

(Le reste sans changement.)

ART. 9

Le montant de chacune des actions qui seront créées à l'avenir sera payable à Paris, dans la caisse sociale, aux époques et dans les proportions déterminées par le conseil d'administration. Le premier versement ne pourra être inférieur au quart du capital nominal de chaque action. Tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé un mois avant l'époque fixée pour le versement ; l'annonce aura lieu dans les journaux désignés chaque année pour recevoir l'insertion des actes de société.

Les propriétaires des actions pourront libérer leurs titres par anticipation, aux conditions déterminées par le conseil lors de l'émission.

ART. 10

Après le premier versement qui, aux termes de l'article 9, ne peut être inférieur au quart du capital nominal de chaque action, il sera remis aux... etc
(Le reste sans changement.)

Un débat s'engagea sur la question de savoir si la compagnie avait le droit d'émettre des actions de priorité. La loi du 9 juillet 1902 ne dit pas si elle a effet rétroactif ou si seules les sociétés constituées postérieurement à la promulgation peuvent créer des actions de priorité.

Le président a très aimablement offert à l'actionnaire qui a soulevé l'incident de faire trancher la question par les tribunaux.

Il n'y a qu'à tenter un procès de ce chef à la compagnie et la question serait ainsi élucidée pour le bien de tout le monde.

Du reste, ainsi que l'a déclaré M. Lebon, le conseil n'a sollicité que la faculté d'émettre des actions de priorité, et n'y aura recours que, si après une étude plus approfondie, il reconnaît que le droit de créer ces actions de priorité est incontestable ou si un texte plus explicite vient compléter la loi du 9 juillet et combler la lacune qui a provoqué la discussion à l'assemblée.

Cette dernière résolution a été adoptée à une assez forte majorité.

Grève des inscrits maritimes (*Le Temps*, 27 novembre 1902)

(De notre correspondant particulier)

Marseille, 26 novembre.

Marseille était, depuis quelque temps, menacée d'une grève des inscrits maritimes. Elle a éclaté ce matin.

La nuit dernière, en effet, le bureau du syndicat des inscrits s'est réuni à la Bourse du travail et a procédé au dépouillement du référendum, qui était ouvert depuis le mois d'octobre. Le dépouillement des votes a donné, d'après le bureau du syndicat, 1.808 suffrages pour la grève et 5 contre.

Il y a lieu d'observer que le nombre des inscrits maritimes à Marseille est de 14.625.

À la suite de la séance de la Bourse du travail, le bureau du syndicat des inscrits maritimes a fait afficher, ce matin, des avis sur la porte de tous les établissements fréquentés par les navigateurs et, peu après, l'exode des navires a commencé. C'est ainsi que les départs du *Maréchal-Bugeaud* pour Alger, du *Félix-Touache* pour Tunis, de *L'Isly*, pour Oran, et de *l'Auvergne* pour Alger, ne seront pas effectués aujourd'hui. Ces navires ayant été désertés par leur personnel.

Sur *l'Adour*, *l'Oxus* et *le Sénégal*, des Messageries maritimes, les matelots sont encore à bord, mais tous les chauffeurs sont descendus à terre. L'*Orléanais*, le *Chodoc* [de la Compagnie nationale de navigation*] et la Mingrèlie ont été désertés par tout le personnel.

Les grévistes prétendent que le contrat, qui fut signé le 7 août 1900 entre eux et les compagnies de navigation, et qui garantissait la limitation des heures de travail à la mer et le paiement des besognes supplémentaires n'est pas observé.

En outre, les inscrits maritimes veulent maintenant provoquer la suppression de la caisse de prévoyance et, en ce qui concerne le personnel des Messageries maritimes, la suppression des chauffeurs arabes.

Dans le courant de la journée, une délégation se présentera dans les diverses compagnies de navigation pour notifier ces décisions. On craint que cette grève n'ait sa répercussion sur le personnel des ouvriers des quais et des charretiers. L'amiral Rouvier s'est mis en communication avec le ministère, afin de pouvoir assurer, le cas échéant, au moyen d'avisos de l'État, le service postal et éventuellement le transport des passagers.

(*Le Temps*, 21 janvier 1903)

Dans l'après-midi d'hier, une entrevue a eu lieu, dans le cabinet du préfet de Marseille, entre MM. André Lebon, président du conseil d'administration des Messageries maritimes, Lecat, administrateur délégué de cette compagnie, Potier, administrateur de la marine, et les délégués des inscrits maritimes représentant les équipages en grève.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
Messageries maritimes
(*Le Temps*, 31 mai 1903)

Les actionnaires de la Compagnie des messageries maritimes se sont réunis, hier, en assemblée annuelle, sous la présidence de M. A[ndré] Lebon, président du conseil d'administration.

L'assemblée, après avoir entendu les explications de son président, a approuvé les comptes de l'exercice 1902 et autorisé le report à l'exercice 1903 du reliquat de 148,117 fr., après imputation au fonds d'amortissement des navires de la somme de 1.757.000 fr.

MM. Babin, [Alfred] Besnier et A. [sic : Ernest] Carnot, administrateurs sortants, ont été réélus.

MM. [Robert] de Semallé et R[oger] Lambelin ont été nommés commissaires pour l'exercice 1903.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES.
Société anonyme au capital de 30.000.000 émis.
Assemblée générale des actionnaires du 29 mai 1903
(*Le Journal des chemins de fer*, 20 juin 1903, p. 478 s.)

Procès-verbal de l'assemblée générale des actionnaires
29 mai 1903.

Le 29 mai 1903, les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis en assemblée générale. 53.857 actions (sur 120.000) étaient représentées, 342 actionnaires étaient présents, charges en outre, des pouvoirs de 1.765 autres propriétaires d'actions.

L'assemblée était présidée par M. André Lebon, président du conseil d'administration.

Le bureau étant régulièrement constitué, le président donne la parole à M. Lecat, administrateur délégué, pour la lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

La réunion à laquelle nous avons eu l'honneur de vous convoquer est une assemblée générale ordinaire, constituée conformément aux termes des articles 28 et 34 des statuts. Cette assemblée a pour objet principal de recevoir les communications du conseil d'administration relatives aux résultats du dernier exercice et de statuer sur les résolutions qui en sont la conséquence.

[Modalités de la réduction du capital]

Avant d'aborder l'examen des points qui intéressent spécialement l'exercice 1902, nous avons à vous rendre compte de ce qui a été fait pour mettre les écritures en harmonie avec le vote de l'assemblée générale extraordinaire du 25 octobre dernier qui a réduit l'importance du capital actions de trente millions de francs.

Deux méthodes pouvaient être adoptées : l'une qui aurait consisté à faire porter toute la réduction sur la valeur de votre actif ; l'autre transférant à des comptes de réserve ou à des comptes à amortir les trente millions provenant de la diminution du capital social. n nous a paru que nous devons adopter une combinaison mixte, tout en demeurant autant que possible dans la donnée du dernier mode de procéder auquel nous venons de faire allusion, parce qu'il présente le grand avantage de laisser subsister à l'actif des valeurs réelles qui donnent exactement la notion de l'importance des capitaux successivement engagés pour assurer le fonctionnement de l'entreprise

Dans cette ordre d'idées, nous avons commencé par solder des comptes ouverts au cours des années antérieures pour des dépenses n'incombant pas à un exercice spécial et dont les charges devaient être réparties sur un certain nombre d'années C'est ainsi qu'il nous a été donné de fermer les comptes de Frais de premier établissement de lignes nouvelles, Frais d'émission des obligations et complément de valeur au prix des remboursement des séries de 1 à 120.000, Dépenses de transformation de la société, Travaux de grosse réfection de paquebots, Créances douteuses, etc.

Il ne vous échappera pas que cette manière d'opérer a pour effet de dégager l'avenir de prélèvements annuels, dont les exercices futurs auraient eu à supporter les charges pour ménager à chacun de ces comptes les dotations qui auraient été nécessaires.

En fait, nous n'avons laissé subsister, en dehors du compte spécial de l'Amortissement de la flotte, qu'un seul compte comportant des contributions annuelles, c'est celui des Changements de chaudières, dont le fonctionnement est régulièrement assuré par le jeu normal des annuités mises au débit de l'Exploitation.

Il n'est pas dans nos intentions de modifier, du moins pour le présent, le mode suivi en matière de répartition des dépenses causées par le renouvellement des chaudières. Mais il nous a paru prudent, au moment où nous avons à déterminer l'emploi du montant de la réduction du capital, d'attribuer deux millions à un compte spécial à ouvrir sous le titre Frais de prévoyance pour le renouvellement des chaudières. C'est une provision qui existe dans la plupart des compagnies de navigation et dont l'utilité pourrait venir à se vérifier pour votre propre entreprise le jour où il y aurait à pourvoir de façon imprévue à des changements de chaudières.

Après avoir disposé de 8.676.342 fr. pour les affectations que nous venons de mentionner, le complément de 21.323.658 fr. a été appliqué au Fonds d'amortissement des navires.

L'état général de l'amortissement de la flotte arrête au 31 décembre dernier, place en regard du chiffre de 159.323.424 fr. 05 c. représentant la valeur initiale du matériel naval, coques et machines, une réserve de 91.056,222 fr. 50 c correspondant à 57 %. Mais cette indication ne fournit pas la note précise du rapport de l'amortissement à la valeur de chacune des unités, étant donné que les navires mis en service durant la période de 1895 à 1902 ont une valeur bien plus grande que les bâtiments qui les ont

précédés et que, pour ceux de construction récente, les prélèvements d'amortissements n'ont porté que sur quelques années seulement.

Dans les conditions nouvelles où il est établi, le tableau d'amortissement montre que les dix-sept paquebots, dont l'entrée en service est antérieure à 1883, n'auront plus à recevoir de dotations. Ils ne figurent en écritures que pour une valeur minime, inférieure au produit à attendre de la réalisation lorsqu'ils arriveront au terme de leur carrière.

D'autre part, nous avons appliqué aux paquebots mis en service depuis 1897 la base de 5 % par an, bien que, comme nous l'avons exposé l'année dernière, l'expérience acquise par une exploitation d'un demi siècle autorise à considérer qu'un taux moindre suffirait. Dans l'espèce, on ne peut que trouver avantage à porter la quotité à 5 % dans les premières années au moins, afin de faire fléchir plus vite la valeur en écriture de ces grands navires auxquels il a fallu consacrer un capital considérable.

Après ces applications, il a été fait répartition du solde du 13.982.688 fr. 85 c., entre les bâtiments livrés à l'exploitation de 1886 à 1896.

Les mesures dont nous venons de vous rendre compte assurent l'exécution de la décision de l'assemblée générale du 25 octobre dernier. Nous avons la confiance qu'elles répondront à votre attente et que vous voudrez bien leur donner votre approbation.

.....

Exploitation

[Avilissement des frets, concurrence franco-française, grèves]

L'exercice 1902 n'a pas donné les résultats que nous en espérions jusqu'au dernier moment. L'économie de près de 2 millions et demi sur le chapitre Charbon que nous vous avons annoncée et qui s'est réalisée, s'est trouvée, en effet, presque complètement absorbée dans un sens par une diminution des recettes d'exploitation et, d'autre part, par des aggravations de dépenses. La diminution des recettes a été provoquée par trois faits principaux : l'avilissement des frets dans l'univers entier, avilissement qui a déterminé un grand nombre de puissantes compagnies étrangères à ne pas distribuer de dividende pour 1902, ou à prélever sur leurs réserves celui qu'elles se sont résignées à donner ; la lutte intense qui s'est établie entre plusieurs compagnies françaises sur l'une des principales lignes que nous desservons, lutte qui a heureusement pris fin avec l'année ; enfin, la grève des inscrits maritimes de Marseille, survenue en novembre au moment du grand mouvement des voyageurs, qui a désorganisé nos services et nous a fait perdre plusieurs centaines de mille francs.

Non seulement nous avons perdu la recette de voyages qui auraient été fructueux, mais la grève a eu pour effet de détourner les voyageurs du port de Marseille, et dans le nombre de ceux qui ont dû recourir aux voies étrangères, il s'en trouvera certainement qui ne seront plus tentés de s'exposer aux déboires que leur a causés l'arrêt des services maritimes français pendant un mois.

Comme, d'autre part, les réformes intérieures dont nous vous avons entretenu dans l'assemblée extraordinaire du 25 octobre, d'autres encore qui sont ou déjà exécutées ou en préparation, n'auront d'effet que sur l'exercice en cours, l'année 1902 ne se traduit en définitive que par une amélioration sur 1901 qui ne dépasse pas 700.000 fr. Encore cette amélioration ne ressort-elle pas, de façon apparente, des comptes qui sont soumis à votre approbation.

.....

La navigation de 1902 a été heureuse, en ce sens qu'elle a été exempte de sinistres majeurs mais elle a eu à compter avec une proportion inusitée d'accidents, au nombre desquels nous citerons l'abordage de la *Cléopâtre* par le *Congo* dans le port d'Alexandrie ; l'échouement du *Niger* à T[????], à l'entrée du golfe de Nolo [?] et l'échouement de l'*Annam* dans la mer de Chine, près de l'île de Video. Comme nous l'avons dit plus haut, à l'occasion du l'examen des chapitres du bilan, les accidents de

navigation de 1902 ont mis à la charge du Fonds d'assurance une contribution plus élevée que de coutume.

Votre compagnie vient d'éprouver deux sinistres dont les conséquences incombent à l'exercice 1903, mais dont nous ne croyons pas devoir, néanmoins, différer de vous entretenir. Nous voulons parler du *Chili*, coulé dans le port de Bordeaux, dans la nuit du 23 au 24 avril, et de l'attentat commis à bord du *Guadalquivir*, le 29 avril, au moment où ce navire quittait le port de Salonique.

.....

*
* *

M. le président offre ensuite la parole à ceux de MM. les actionnaires qui auraient des observations à présenter sur l'ensemble des rapports qui viennent d'être lus à l'assemblée.

Un actionnaire, M. de Huppy-Neuville, signale la difficulté qu'éprouvent les actionnaires à se faire une appréciation exacte de la situation des affaires de la compagnie par la lecture qui leur est faite en séance du rapport du conseil. Il serait désirable, à son avis, que ce rapport fut imprimé et distribué à l'entrée de la salle où a lieu la réunion.

M. le président répond que le conseil s'est préoccupé de donner satisfaction sur ce point à MM. les actionnaires. Maintenant que l'exercice pourra être clos un mois plus tôt, il sera possible de terminer le rapport en temps voulu pour qu'il soit imprimé et distribué aux actionnaires en assemblée générale.

Un autre actionnaire, M. Marcel Dubois, expose qu'à son avis, les mesures prises par le conseil pour la défense des intérêts généraux de la Compagnie méritent toute approbation. Il se félicite que la guerre de tarifs qui avait suivi l'apparition de nouveaux services de navigation, sous pavillon français, dans la direction de l'Indo-Chine, ait pris fin et qu'à cette concurrence ait succédé une entente qui ne pourra, en aidant au relèvement des frets, qu'exercer l'influence la plus heureuse sur les recettes des compagnies intéressées. M. Marcel Dubois exprime le vœu que cette entente soit généralisée à toutes les branches de l'industrie des transports en France : ce n'est que par une coalition de toutes les forces de la marine qu'on arrivera à réduire la part beaucoup trop grande prise par le pavillon étranger dans le mouvement des échanges entre la France et ses colonies. Se référant, d'autre part, à l'étude comparative qu'il a faite des comptes profits et pertes des sociétés de navigation françaises et étrangères, l'honorable actionnaire demande à M. le Président de préciser les raisons pour lesquelles la Compagnie péninsulaire et orientale [P&O], dont l'exploitation est la plus comparable à celle des Messageries au point de vue de l'importance et de la similitude des services, a réalisé sur les mêmes lignes des bénéfices plus appréciables que ceux des Messageries.

M. le président remercie M. Marcel Dubois de lui fournir l'occasion d'éclairer l'assemblée sur ce point spécial ; il fait connaître que son intention est d'ajouter quelques commentaires verbaux au rapport dont il vient d'être donné lecture, mais qu'avant de le faire, il pense qu'il serait préférable, pour gagner du temps et aussi pour mieux serrer la discussion, d'offrir la parole à ceux d'entre MM. les actionnaires qui auraient d'autres questions à poser au conseil.

[Droit de préférence des actionnaires]

M. le colonel Péchot, actionnaire, se référant aux conditions dans lesquelles a été faite la dernière émission d'obligations, exprime le regret que les actionnaires qui ont eu à consentir des sacrifices importants, soit du fait de la réduction du capital social, soit par suite de la diminution du dividende en 1901, et de sa suppression en 1902, n'aient

pas bénéficié d'un droit de préférence dans la souscription. L'honorable actionnaire termine son exposé en donnant lecture de la motion suivante :

« Considérant que le conseil d'administration de la Société des Messageries maritimes a accordé à une société d'émission (Crédit mobilier français) et à un groupe représenté par cette société, le droit exclusif d'émettre, les 30 et 31 mars 1903, 13.000 des 30.000 obligations nouvelles dont la création a été autorisée par l'assemblée générale du 30 mai 1902 ;

Considérant qu'au moment même où les actionnaires étaient obligés de supporter des sacrifices considérables (forte réduction sur le dividende de 1901, suppression de celui de 1902), le conseil d'administration accordait, à l'occasion de la souscription des 15.000 obligations précitées, des avantages considérables aux seuls clients de la Société du Crédit mobilier français et en particulier, à un groupe de souscripteurs non défini dans les circulaires de la société ;

Considérant que ces avantages, donnés exclusivement à ce groupe de souscripteurs, et en général aux clients du Crédit mobilier français, sont prélevés sur ceux réservés jusqu'à ce jour aux actionnaires, et que le conseil d'administration n'a pris aucune mesure pour réserver à ceux-ci un droit de préférence et leur offrir ainsi une légitime compensation pour les pertes qui leur ont déjà été imposées, par suite de la réduction, puis de la suppression du dividende ;

Exprime le regret que le conseil d'administration n'ait pas songé à dédommager en partie l'ensemble des actionnaires des pertes réalisées sur les derniers exercices, en leur réservant un droit de préférence dans la souscription sollicitée les 30 et 31 mars 1903, des 15.000 premières des 30.000 obligations créées conformément aux décisions de l'assemblée générale du 30 mai 1902 ;

Il invite le conseil, lorsqu'il sera amené à émettre les 15.000 obligations restantes, à réserver un droit de préférence auxdits actionnaires »

[Les suggestions de M. Raveau]

Un autre actionnaire demande quelques éclaircissements sur la composition du portefeuille qui était l'année dernière avec les valeurs en caisse de deux millions environ et qui est cette année de plus de dix-sept millions.

M. le président répond que cette différence provient exclusivement des obligations qui n'étaient pas vendues au 31 décembre et qui l'ont été depuis cette date.

M. Raveau ¹⁷, prenant texte de l'approbation ministérielle qui vient d'être donnée aux nouveaux itinéraires proposés par la Compagnie pour les lignes au-delà de Suez, tient à féliciter le conseil d'avoir résolu au mieux des intérêts de la Compagnie et de sa clientèle de passagers la question du transbordement à Colombo, dont il a été le premier à signaler les graves inconvénients. Il tient, d'autre part, à faire remarquer que si les Messageries ont eu le tort de laisser s'organiser des lignes concurrentes dans la direction de l'Indo-Chine, elles commettraient une faute encore plus grave en ne faisant pas tous les efforts possibles pour participer, par une extension de leurs services aux points où aboutissent les voies ferrées du Transsibérien, au mouvement commercial qu'a déjà déterminé et que déterminera dans une plus large mesure encore, dans l'avenir, l'ouverture de cette importante voie de communication. Il faudrait, à son avis, que la Compagnie se prépare à prendre part à ce trafic par une soudure de ses lignes avec les ports de Dalni et de Vladivostok et se concertent avec le gouvernement général de l'Indo-Chine pour améliorer les lignes annexes existantes et en créer de nouvelles. L'honorable actionnaire insiste, d'autre part, pour que les intérêts de la compagnie en Extrême-Orient soient représentés et défendus par des agents de premier ordre et dont l'activité soit à la hauteur des efforts incessants que nécessite la concurrence.

¹⁷ Georges Raveau : associé à son beau-père, Georges Soupe, adjudicataire du chemin de fer de Phu Lang Thuong à Lang Son. Administrateur de sociétés. Voir [encadré](#).

M. Raveau résume son exposé en disant que le relèvement des affaires de la Compagnie lui semble devoir être obtenu, non en se plaçant sur le terrain de la recherche des économies à outrance, mais bien plutôt par l'augmentation progressive des recettes commerciales. Il applaudira, pour sa part, à tout ce que le conseil croira devoir faire pour entrer résolument dans cette voie.

DÉCLARATIONS DE M. LE PRÉSIDENT

M. le président. – Je vous demanderai, si vous le voulez bien, de répondre à la question toute spéciale posée par M. le colonel Péchot. Je répondrai ensuite à M. Marcel Dubois et à M. Raveau d'une façon plus étendue, parce que les questions présentées ont une portée très générale, et que la généralité même de mes réponses sera le meilleur des enseignements que je puisse donner.

[Justifications de l'émission obligataire]

En ce qui concerne les obligations, je me permettrai de faire observer à M. le colonel Péchot que, conformément à ce que nous avons dit à l'assemblée du 25 octobre dernier, nous eussions préféré une émission d'actions à une émission d'obligations. Les circonstances ne nous ont pas permis de faire cette émission d'actions. Vous le savez, une question de droit se soulevait à propos de l'application de la loi sur les actions de priorité. La question a été portée devant le tribunal de commerce de la Seine, qui nous a donné tort ; en même temps, le Parlement est intervenu, et le Sénat, à l'unanimité, nous a donné raison : mais, à l'heure où je parle, la Chambre n'a pas encore donné son opinion, bien que sa Commission soit d'accord avec le Sénat, ce qui fait que la question est restée en suspens. Dans l'intervalle, malheureusement, la situation sur laquelle nous avons appelé votre attention, l'année dernière, n'a fait que s'aggraver. Au 31 décembre dernier, l'État nous devait, sous diverses formes, tout près de 6 millions – 5.700.000 fr. exactement. J'ajoute que, pour la première fois, depuis cinquante ans, au cours du premier trimestre de cette année, les subventions postales n'ont pas été payées exactement aux échéances. (Mouvements.) Je ne crois pas qu'il existe une entreprise quelconque qui puisse avoir de pareils trous dans sa trésorerie sans en subir une gêne considérable. La situation s'est améliorée depuis lors ; elle reste cependant assez médiocre, puisque l'État nous doit encore 4 millions et demi ; mais nous avons été obligés de nous procurer des ressources plus rapidement que nous l'eussions désiré.

Or, Messieurs, quel que soit votre vote, quel que soit votre dévouement à l'entreprise, et vous en avez donné de nombreuses preuves, je crois qu'on ne peut pas, en quelques jours, obtenir de tous actionnaires, une souscription de 7 millions et demi d'obligations. La meilleure preuve en est qu'à l'automne dernier, nous avons essayé de vendre, par nos moyens ordinaires, quelques obligations ; d'abord, quand on se présenterait pour nous en demander, nous les vendions aux seules conditions que nous avons le droit de consentir quand il s'agit de ventes individuelles, c'est-à-dire au cours de la cote de la Bourse de la veille. Nous avons également chargé notre agent de change d'en réaliser quelques-unes sur le marché. Les efforts de notre agent de change se sont traduits, comme toujours, quand on n'a pas le soin de soutenir les cours, par une baisse ; si bien, que nous n'avons placé que quelques centaines de titres en plusieurs semaines.

M. Péchot. – Vous ne vous êtes pas adressés aux actionnaires.

M. le président. – Voulez-vous me laisser poursuivie jusqu'au bout. Je ne peux pas, dans l'intérêt du crédit de la Compagnie, insérer dans tous les journaux que j'ai 30.000 obligations à placer et que, s'il vous plaît de les prendre, elles sont à votre disposition, parce que le résultat de cette opération serait de provoquer une baisse des cours du jour au lendemain. Je suis donc obligé, comme tout le monde, quand j'ai besoin d'une certaine somme un peu importante, dans un délai rapproché, de traiter avec des tiers

qui prennent à leurs risques et périls la souscription d'un paquet d'obligations et qui le replacent dans le public. Dans quelles conditions ?

Quand M. le colonel Péchot me demandait tout à l'heure si nous avions fait attention aux intérêts de nos actionnaires dans la circonstance, nous ne pouvions pas, devant la souscription ferme des titres, imposer l'obligation de réserver un droit de préférence pour nos actionnaires, mais nous avons eu soin de donner la liste des actionnaires aux établissements qui faisaient l'émission et c'est par leurs soins que ceux-ci ont été avisés et qu'ils ont pu souscrire au même titre que leurs autres clients.

Voilà exactement ce qui s'est passé et je crois qu'aucun conseil ne pourrait réaliser une opération de cette importance relative par d'autres procédés que ceux que nous avons employés. (Applaudissements.)

Par conséquent, M. Péchot me permettra de lui faire observer qu'il ne nous est pas possible d'accepter la motion qu'il nous a indiqué tout à l'heure. Tout ce que le puis dire, et c'est mon plus ardent désir, c'est que le jour où nous renouvellerons une opération de ce genre, je me ferai un devoir de recommander nos actionnaires aux émetteurs quelconques. Ce point réglé, je demande la permission de revenir à des questions d'ordre plus général et d'analyser, avec vous, notre compte d'exploitation. C'est ici que je trouverai l'occasion de répondre, tant à M. Marcel Dubois qu'à M. Raveau.

[Crise]

Tout d'abord, ce qui se dégage de tous les détails, de toutes les complications de la comptabilité, c'est que l'exercice 1902 se présente, par rapport à 1901, avec une amélioration de recettes d'un peu plus de 700.000 fr., et, si vous voulez bien vous rappeler les circonstances dans lesquelles ce résultat a été obtenu, il faut le considérer comme satisfaisant, relativement.

En effet, l'année 1902 a été marquée par une crise industrielle et commerciale générale, qui a particulièrement sévi sur l'industrie des transports, qui a déterminé, dans le monde entier, un affaiblissement du fret tel que beaucoup de très grandes compagnies étrangères ne donnent pas de dividende et que beaucoup d'autres ne font que des amortissements très insuffisants.

D'un autre côté, nous avons eu, en France, deux faits particuliers qui ont pesé sur nous. L'un, c'est la grève des inscrits maritimes. Je n'y insisterai pas ; il n'est pas possible, dans une entreprise dont la force principale résulte de la régularité de ses services, qu'une suspension desdits services, pendant un mois, n'apporte pas une grande perturbation dans le mouvement des passagers et même dans celui des marchandises.

Nous en avons pâti comme les autres compagnies françaises.

Nous avons eu, de plus, un fait spécial : M. Raveau disait tout à l'heure que le marché de l'Extrême-Orient était un marché indéfini pour conquérir du fret. J'entends bien que l'Extrême-Orient est susceptible de donner plus qu'il n'a donné dans les dernières années ; mais vous me permettrez d'être, sur ce point, du sentiment de M. Marcel Dubois et non pas de celui de M. Raveau.

Il ne faut pas s'imaginer que le fret augmente en quantité dans la proportion du tonnage que l'on met en service, et je pourrais vous citer telles lignes que nous desservons, – je ne parle ici que de concurrence entre Français, auxquelles l'armement français affecte en service régulier, tous les ans, 100.000 tonnes de jauge et où il y a au maximum 250.000 tonnes de fret à transporter. C'est une mauvaise exploitation pour les entreprises qui y concourent, tout le monde y travaille dans de mauvaises conditions, et c'est au cours de l'année 1902, particulièrement, que l'effet de cette concurrence très fâcheuse s'est produit sur nos recettes. Je vous montrerai tout à l'heure par quelques détails que ce que je vous dis repose sur des faits. Depuis le début de cette année, nous sommes entrés sous ce rapport dans une voie plus intelligente – vis-à-vis de

nous autres Français. – La concurrence que nous nous faisons les uns aux autres s'est modérée ; nous ne sommes pas encore arrivés à cette forme beaucoup plus savante de répartition du trafic et du fret que nous avons vu pratiquer dans les pays étrangers, mais enfin les effets les plus mauvais de la concurrence de l'année dernière seront amortis et j'espère que nous en tirerons les uns et les autres quelques profits au cours de l'année actuelle.

M. Raveau nous disait, en outre, et je suis de son avis, qu'il ne faut pas nous enfermer dans le cycle des anciennes voies connues des services subventionnés et qu'il faut aller chercher le fret là où il se trouve C'est entendu. Mais n'oubliez pas que nous avons deux catégories de lignes. Il y a des lignes dont nous ne sommes, à aucun degré, les maîtres, ce sont les lignes subventionnées, les lignes postales, qui doivent partir d'un endroit déterminé pour aboutir à un autre endroit déterminé. Pour celles-là, que pouvons-nous faire ? Nous faisons exactement ce que M. Raveau demandait.

[L'opportunité offerte par le Transsibérien]

Il y a quelques mois, a été convoquée, sur l'initiative du Transsibérien, une conférence des différentes compagnies de navigation pour voir comment on pourrait combiner les services entre Shanghai et la Chine du Nord d'une part, et comment on pourrait instituer des billets interchangeables facilitant les voyages Nous nous sommes rendus à cette conférence. Il doit y avoir une seconde conférence en septembre prochain : nous nous y rendrons avec le plus vif désir d'entrer dans tous les arrangements qui permettront de développer l'usage des voyages, parce que, comme M. Raveau, nous estimons que, si grand que soit le bienfait de voyager dans le Transsibérien entre Paris et Pékin, il y a beaucoup de personnes qui, ayant fait la route dans ce sens, désireront, non seulement pour ne pas trop se fatiguer en chemin de fer, mais aussi pour voir d'autres parties du monde, que l'on peut dire, sans froisser nos puissants amis, un peu plus pittoresques que les grandes plaines du nord de l'Asie, revenir par un chemin différent.

Par conséquent, nous sommes absolument d'accord et ferons tout ce qui dépendra de nous pour établir la suture entre le réseau du nord et les lignes maritimes du sud.

En ce qui concerne les lignes commerciales, nous sommes libres et, permettez-moi de dire que chaque fois que nous croyons qu'il y a intérêt à le faire, nous prolongeons les voyages commerciaux vers le nord de la Chine s'il y a du fret à y porter, quelquefois dans le nord de l'Europe quand il y du fret à y prendre.

[Pas de passagers au rabais chez P&O]

Ceci va m'amener à une considération d'ordre plus général. Si vous voulez prendre le compte d'exploitation qui vous a été distribué, vous avez désormais tous les éléments nécessaires pour en apprécier la portée. Prenons d'abord les recettes. Nous faisons actuellement 27.690.000 fr. de recettes passagers et 25 millions de francs de recettes marchandises. Je m'arrête un instant sur les recettes passagers. M. Raveau nous disait : Vos lignes sont désertées. Nous ne nous plaignons de rien si nous les comparons à celles de la Peninsular. Cela peut vous surprendre, mais c'est un fait.

On nous disait : Vous avez perdu la clientèle hollandaise. C'est parfaitement vrai, mais parce que le gouvernement hollandais, plus protectionniste encore que les gouvernements que je ne nommerai pas, a décidé d'interdire à ses fonctionnaires et officiers de voyager par les lignes étrangères. En revanche, la Peninsular fait 28 millions de recettes passagers. Comme le disait très justement M. Marcel Dubois, c'est une Compagnie qui nous est à peu près comparable ; c'est même la seule au monde qui nous soit comparable : elle a un parcours très légèrement supérieur au nôtre, une flotte à peu près identique à la nôtre et, si elle ne fait pas les lignes américaines ou celles du sud de Madagascar, en revanche, elle fait un peu plus de services que nous sur les lignes que nous parcourons nous-mêmes. Nous avons, en apparence. 100.000 fr. de

recettes passagers de moins que la Peninsular. En réalité, nous avons 2 millions de recettes de plus, car la Peninsular a sur nous le grand avantage de ne pas avoir un seul passager dit de gouvernement à 30 ou 50 % de réduction ; tous ses passagers sont à taux plein, et, par conséquent, quand elle a fait 28 millions de recettes et nous 27.600.000 fr., c'est comme si nous faisons 30 millions de recettes et elle 28 millions.

Si j'insiste sur cette question, c'est parce que je reconnais, comme tout le monde, qu'il y a chez nous, comme partout ailleurs, des choses à réformer, des choses à améliorer. Mais, vraiment, il est très douloureux, quand on a un personnel qui fait tout ce qui dépend de lui pour arriver à tenir des bateaux aussi confortables qu'il est possible, de voir que c'est en France que l'on est sans cesse à nous dénigrer et à célébrer les mérites des compagnies étrangères.

Voici le fait brutal : la Peninsular a le même parcours que nous et fait, en réalité, 2 millions de recettes de passagers de moins que nous.

Un actionnaire. — Cela n'augmente pas nos dividendes!

M. le président. — J'arriverai aux dépenses tout à l'heure !

[Trafic marchandises : la France à la remorque de la Grande-Bretagne]

En ce qui concerne les marchandises, nous avons une très grande différence avec la Peninsular : elle fait 48 millions là où nous en faisons 25, soit 17 millions de moins. J'ai le très vif regret de vous dire que ce n'est pas dû à une diminution de notre trafic, mais à la nature du trafic français. Nous avons la même quantité de marchandises à la lieue marine qu'il y a cinq ou six ans ; nous sommes stables sous ce rapport. La diminution de recettes a pour cause la baisse du prix du fret, dont je parlais tout à l'heure. Mais il y a deux choses auxquelles nous ne pouvons rien ou à peu près : c'est qu'au départ de France, il n'y a que très peu ou très accidentellement de ce fret lourd qui fait le fond de cale des bateaux étrangers et que, si, à l'heure actuelle, nous en avons momentanément pour l'Indo-Chine, parce que l'on y fait des chemins de fer, nous sommes obligés d'entrevoir le jour où nous serons forcés de remonter beaucoup vers le nord pour aller chercher quelques articles pondéreux pour faire le fond de cale des nouveaux bateaux que nous sommes en train de construire et dont je parlerai tout à l'heure.

Si nous parlons de l'importation pour les principaux articles, ce n'est pas un France que se trouve le marché du monde, mais en Angleterre, à Anvers, à Hambourg. Nous avons pâti de ce déplacement de certains marchés dans les pays étrangers ; nous nous sommes à peu près bien défendus puisque nous avons la même quantité, mais nous n'augmentons pas dans la proportion des autres.

Il faut bien le dire, l'industrie de la marine n'est qu'une industrie de reflet ; elle n'est pas par elle-même créatrice de richesses, elle ne fait pas elle-même les opérations de commerce avec lesquelles elle garnit la soute de ses bateaux. S'il n'y a pas un grand développement de commerce dans le pays que l'on sert, on fait de médiocres affaires. Et quand un pays à la tendance, malheureusement trop marquée, comme le nôtre, de vivre un peu trop à l'intérieur, et de ne pas se préoccuper suffisamment de l'extension de ses opérations au dehors, la première industrie nationale qui en supporte les conséquences, c'est l'industrie maritime. À cela, nous ne pouvons rien, sauf ce que j'indiquais tout à l'heure à l'honorable M. Raveau.

Nous suivons très attentivement, partout où nous sommes libres de le faire, le développement des marchés nouveaux. Chaque fois que nous aurons la possibilité d'aller chercher du fret là où il y en aura d'assez bon et d'assez payant, nous le ferons nous le faisons déjà, et l'un des bateaux de la nouvelle série, qui vient de partir aujourd'hui, a été chercher à Anvers ce qu'il ne trouvait pas en France, et va remonter jusque dans le nord de la Chine pour le porter. Nous ne nous entêterons pas du tout à suivre exclusivement les lignes desservies par nos bateaux et, chaque fois qu'il dépendra de nous, envisageant les intérêts généraux du pays et de la marine, nous tendrons la

main à nos concurrents pour faire en commun les opérations qui profiteront en commun au pays dont nous sommes les serveurs.

Voilà une première différence essentielle au point de vue recettes entre la Peninsular et nous. Si vous voulez bien vous donner la peine de lire avec attention les rapports, les comptes de la Peninsular, et surtout les allocutions si charmantes et si suggestives dont son président, sir Thomas Sutherland, a l'habitude d'accompagner la lecture du bilan, vous verrez que la Peninsular aurait traversé une période critique depuis trois ou quatre ans, si elle n'avait pas eu une catégorie d'opérations que je voudrais bien avoir pour la Compagnie et qui amélioreraient sensiblement vos réserves et vos dividendes : c'est la satisfaction de transporter 100.000 hommes de troupes, avec le matériel correspondant, pour le compte d'un gouvernement qui avait fourni cette formule d'affrètement : bateaux et équipages et je fournis le charbon. Le jour ou l'on nous apportera un traité comme celui-là, je garantis de beaux dividendes.

[Perspectives]

Voyons, si vous le voulez bien, après cette description rapide du passé, ce que nous pouvons attendre de l'avenir. D'abord, je crois que l'on peut, sans être taxé d'un optimisme exagéré, penser que la crise industrielle et commerciale que nous traversons depuis trois ou quatre ans n'est pas éternelle, qu'à des années de vaches maigres succéderont des années de vaches grasses, et nous en bénéficierons.

Il y a des causes d'amélioration, d'abord la diminution de cette concurrence à laquelle je faisais allusion. D'autre part, nous avons fait entrer en service un nouveau bateau, l'*Himalaya* ; nous en aurons deux autres l'année prochaine et deux en 1905, qui bénéficieront, comme l'*Himalaya*, des primes de la loi de 1902, et de ce chef, étant donnée la munificence extraordinaire dont le Parlement a fait preuve en votant cette loi, cela constituera une amélioration très sensible de votre compte d'exploitation.

[Corporatismes]

En ce qui concerne les dépenses, prenons également ce compte d'exploitation que vous avez entre les mains et ayez la bonté d'en parcourir les principaux éléments. Vous verrez que plus de la moitié des dépenses de la Compagnie sont des dépenses sur lesquelles ni le conseil ni les agents n'ont aucune espèce d'action : ce sont, pour le transit de Suez, plus de 4 millions ; pour droits de port et frais en route, plus de 4 millions ; pour les salaires des équipages, plus de 6 millions, et les choses sont telles, à l'heure actuelle, que lorsqu'on essaye de supprimer à bord d'un bateau cinq ou six hommes pour arriver à de petites économies, les autres refusent de travailler, ce qui fait qu'on est obligé de maintenir l'effectif, en attendant que le Parlement nous impose des minimums d'effectifs à embarquer.

[Il y a charbon et charbon]

Voici donc, par conséquent, plusieurs points sur lesquels nous n'avons pas d'action. Nous n'en avons pas non plus, ou bien peu, sur le charbon. Si gros mangeur de charbon que nous sommes, puisque nous consommons près de 700.000 tonnes par an, nous ne sommes point les maîtres des marchés du charbon, nous dépendons des cotes d'Angleterre, et, comme on le disait tout à l'heure, les cotes d'Angleterre sont encore bien loin d'être revenues aux chiffres de 1891 et de 1895. Nous avons encore, à l'heure actuelle, 6 fr. de majoration sur la tonne de charbon, soit 4.200.000 fr. pour l'année. Ce sont toutes vos réserves d'autrefois qui s'élevaient aux environs de 4 millions par an.

J'ajoute, comme je le disais tout à l'heure, que si nous avons cependant une petite action sur la consommation du charbon, cette action est malheureusement gênée par la crise du charbon elle-même : en effet, pendant que les prix étaient hauts, notre premier devoir, le devoir de mon prédécesseur, le devoir de votre conseil, a été de rechercher, par tous les moyens imaginables, à obtenir une baisse du prix de revient de la tonne de

charbon, et alors, on a consommé des charbons indo-chinois, des charbons japonais, des charbons australien ; tout ce que l'on apportait, on le consommait. Le résultat a été que les chauffeurs ne savaient plus contrôler leur consommation de charbon ; passant, au cours d'un même voyage, à chaque escale, d'une nature de charbon à l'autre, ils prenaient naturellement l'habitude de gaspiller le charbon, si bien que l'on ne pouvait plus obtenir le même contrôle de bout en bout de l'année, comme lorsque la qualité était à peu près unique. Lorsque nous sommes retenus à cette unité de qualité, nous avons rappelé l'attention des commandants et officiers sur la modération nécessaire de la consommation de charbon en proportion de la vitesse d'itinéraire imposée par les cahiers des charges; mais ce n'est pas encore de ce côté que nous trouverons des millions, et des millions.

[Frais de bouche, coût de la main-d'œuvre]

Je reviens à la comparaison avec Peninsular. On me disait tout à l'heure : Pourquoi ne gagnez-vous pas autant d'argent qu'elle ? Mais elle n'a pas les mêmes dépenses que nous et je vais vous en citer deux exemples. En ce qui concerne la nourriture, les passagers et des équipages, nous dépensons 1.600.000 francs de plus que la Peninsular. Pourquoi ? Parce que c'est une tradition française, tradition dans les hôtels aussi bien que dans les compagnies de navigation, de donner gratuitement le vin aux passagers. Savez-vous ce que cela représente ? 500.000 francs par an. C'est une tradition française de donner des rations de vin et de tafia à l'équipage. Savez-vous ce que cela représente ? 450.000 francs par an. Rien que du côté de la boisson, par conséquent, nous avons dépensé 950.000 francs de plus que la Peninsular. Quant au surplus de la dépense nourriture, c'est un des bienfaits de l'inscription maritime. Nous sommes obligés d'avoir sur nos bateaux, dans l'équipage, une proportion d'Européens infiniment plus considérable que sur les bateaux de la Peninsular qui est libre de recruter ce qu'elle veut. L'Européen coûte quatre ou cinq fois plus cher à nourrir que l'Hindou ou le Chinois.

[Cherté de l'industrie navale française]

Il y a un autre chapitre qui se signale par une différence particulièrement grande en 1902 et qui se traduit généralement par une différence assez sensible à notre détriment, c'est la dépense d'entretien des navires. Quelles en sont les causes ? Il y en a deux, dont nous ne sommes pas les maîtres. Lors de l'assemblée du 25 octobre dernier, j'ai eu l'occasion de vous dire — et je ne saurais trop le répéter — qu'un bateau construit en France — et c'est une obligation s'il s'agit de services postaux et si l'on veut profiter des primes à la marine marchande — coûte 30 ou 40 % plus cher que le même bateau construit en Angleterre. Ce qui est vrai sur le prix initial est vrai également pour les réparations, parce que c'est le prix des salaires et le prix des matières employées qui régissent ce prix de revient.

[Faiblesse du marché de l'occasion]

Ce n'est pas tout : la France est un pays dont la marine n'occupe pas suffisamment la population, dont la marine est plutôt en voie de décroissance qu'en voie d'augmentation, si bien qu'il n'y existe pas de marché pour vendre, au bout de dix ou douze ans comme on le fait couramment en Angleterre, des bateaux qui ont donné leur première valeur au service des compagnies. Il n'y a pas d'acheteur sur le marché français pour de semblables échantillons. Et alors, nous et toutes les autres Compagnies françaises sans exception, sommes obligés de faire durer nos bateaux aussi longtemps que possible pour avoir le temps matériel de les amortir, et par conséquent, au fur et à mesure qu'ils vieillissent, nous sommes obligés, comme un propriétaire qui possède une vieille maison au lieu d'une neuve, de dépenser beaucoup plus pour l'entretien de ces bateaux que s'ils sortaient de l'atelier.

Voilà, Messieurs, une raison essentielle qu'il ne faut pas perdre de vue quand on veut juger avec impartialité la situation de la marine marchande en France.

M. Raveau a bien voulu me faire tout à l'heure un compliment tout à fait immérité, mais j'avoue que j'ai l'esprit très ouvert, ainsi que mes collègues du conseil d'ailleurs, sur les améliorations de tout ordre que l'on peut essayer dans la compagnie. M. Raveau me disait : Surveillez vos agents. C'est tout à fait mon opinion.

M. Raveau. – Le principe...

M. le président. – Le principe ! Je l'ai dit ; malheureusement, vous étiez en Indo-Chine, en ce moment, et le téléphone ou le télégraphe n'a pas porté jusqu'à vous la déclaration que j'ai faite aux actionnaires.

[Intéressement du personnel]

Accentuant les dispositions depuis longtemps déjà en vigueur pour intéresser notre personnel aux résultats de l'exploitation, nous avons tenu à modifier les bases de la rémunération des agents de manière à les associer davantage aux vicissitudes quelconques de nos recettes Ceci est, je le crois, la meilleure mesure que nous pouvions prendre pour stimuler leur zèle commercial.

J'ajoute que, si douloureuses qu'ont du être certaines séparations, quand des agents nous ont paru un peu trop âgés pour le service actif, nous nous sommes résignés à nous séparer d'eux en leur allouant, comme je l'ai dit à l'assemblée du 25 octobre quelques allocations renouvelables, destinées à amortir l'amertume de la séparation, et en nous efforçant surtout de ne pas les remplacer dans leur emploi, quand faire se pouvait, essayant d'arriver ainsi à des suppressions d'emplois. Nous en avons réalisé en France déjà pour un chiffre relativement considérable, mais je suis tout à fait de l'avis de M. Raveau pour dire que ce n'est pas par des économies sur le personnel que l'on arrive à trouver des centaines de mille francs. Si l'on veut être bien servi, il faut bien payer ses agents et en avoir le nombre suffisant pour que le service n'en souffre pas. Ce que nous avons commencé à faire, nous le continuerons, tranquillement, fermement, mais de manière à ne pas désorganiser les services, parce qu'on ne touche pas à une grosse et ancienne maison comme la nôtre avec une légèreté de main qu'on apporte trop souvent dans la gestion de services publics. Il faut faire attention, en voulant améliorer, de ne pas détruire. Nous voulons améliorer en conservant. C'est tout notre programme.

(Applaudissements.)

[Installation à Marseille de l'administrateur délégué]

Nous avons pris certaines initiatives qui ont porté leurs fruits, à savoir de contrôler plus strictement les demandes de fournitures, de réparations. Nous nous efforçons à canaliser nos dépenses, de façon à améliorer notre compte d'exploitation, et je dois déclarer que le conseil d'administration vient de décider une réforme — ou tout au moins une modification — qui est le couronnement de cette œuvre. C'est en somme. Marseille qui est le véritable centre de direction de votre compagnie. C'est à Marseille que l'on peut donner l'impulsion à tous les services, assurer leur coordination et contrôler leur action. C'est désormais à Marseille que M. l'administrateur délégué Lecat exercera les pouvoirs du conseil, parce que nous avons pensé que, grâce à l'autorité considérable que lui donnent ses longs services sur tout le personnel aussi bien navigant que terrestre, il arrivera à faire accepter de nos collaborateurs beaucoup de choses qui sont désirables pour les intérêts de votre compagnie. (Applaudissements.)

J'en ai terminé, et je vous demande pardon de vous avoir entretenus aussi longtemps par une température aussi désagréable ; mais je me permets, avant de mettre aux voix les résolutions, de vous dire que, dans l'industrie maritime plus que dans toute autre, tous les Français, par conséquent, et surtout tous les actionnaires d'une Compagnie, sont des associés, au sens le plus intime du mot, d'une administration.

Il n'y a pas, comme je. le disais tout à l'heure, une industrie qui, comme la nôtre, dépende plus exclusivement de ce qui se fait à côté d'elle et en dehors d'elle.

Faites que notre pays ait de bonnes affaires et vous en ferez comme actionnaires de notre compagnie (Applaudissements.)

M. Raveau. – Pendant quelque temps, nous n'avons pas reçu de dividende parce qu'il y avait une crise, sur le charbon. Les charbons ont baissé et, actuellement, nous ne recevons pas de dividende, parce qu'il y a une crise commerciale et industrielle. Quand la crise commerciale et industrielle aura cessé, il se produira nécessairement une augmentation du charbon.

M. le président. – Il est difficile de savoir ce qui se passera sur le marché du charbon. La crise du charbon s'est traduite pour nous à ses deux points extrêmes par une différence de 7 millions et demi dans les dépenses. Vous parlez de la baisse du charbon, nous sommes encore en excès de dépenses de 4.200.000 fr. sur 1894. Par conséquent, vous ne pouvez pas dire que nous ne faisons pas état des économies réalisées.

M. Raveau. – Ma conclusion est que c'est surtout dans l'augmentation des recettes qu'est le salut de notre compagnie et, sur ce point, c'est sur votre initiative que nous devons compter.

Tout à l'heure, vous nous disiez que le Transsibérien avait convoqué une conférence à laquelle vous vous étiez rendus et qu'il allait y en avoir une autre à laquelle vous vous rendriez. C'est vous qui devriez provoquer cette conférence, vous devez prendre l'offensive, vous avez une telle situation dans le monde de la navigation que vous devez prendre cette initiative. C'est en cela que diffèrent nos appréciations

Il en est de même pour le personnel et ce n'est pas parce que vous ferez voyager des bateaux qui jaugent 500.000 tonnes qu'ils rapporteront ces 500.000 tonnes, mais bien parce que vous aurez des agents qui appelleront du fret à ces 500.000 tonnes. Si vous n'avez récolté que 50.000 tonnes de fret pour 250.000 que vous allez chercher, c'est parce que vos agents sont restés inertes. (Applaudissements.)

Ce matin, j'ai causé avec M. Hersent, associé avec le Creusot pour la construction du nouveau port de Rosario. Je lui disais que je venais ici cet après-midi, et il m'a dit : « Les agents des Messageries maritimes sont de grands seigneurs qui ne se déplacent pas, qui ne font rien. » Allez dans tous les ports où vous avez des escales, on vous dira la même chose. Je ne sais pas comment vous pouvez parer à ces inconvénients, mais je vous assure que c'est là où il faut apporter les réformes.

Je ne connais aucun agent personnellement, tous ceux avec lesquels j'ai été en rapport ont toujours été très aimables ; je n'ai eu qu'à me louer de leurs procédés à mon égard dans tous les voyages que j'ai faits ; par conséquent, la question personnelle est bien mise de côté. Mais ces messieurs n'ont pas le tempérament commercial : ils ne vont pas chercher le fret, ils l'attendent.

M. le président. – Je regrette de ne pas être d'accord avec vous. Tout d'abord, je vous remercie de l'excès de fleurs que vous avez jetées sur moi tout à l'heure. Je n'ai pas la prétention d'avoir une situation aussi importante que celle que vous m'avez prêtée, et il y a beaucoup de cas, en matière internationale, où il faut faire attention à la personnalité de ceux qui prennent une initiative.

Dans cette conférence du Transsibérien, il y a de grandes compagnies étrangères qui n'y prennent pas part, et nous sommes obligés d'y faire attention. En ce qui concerne les compagnies françaises, je crois avoir fait une déclaration de principe assez catégorique pour montrer que jamais notre porte ne sera fermée à de nouvelles ouvertures dans le genre de celles que vous indiquez ; mais je ne saurais laisser subsister plus longtemps dans votre esprit la croyance que c'est nous qui envoyons 100.000 tonnes sur un point du territoire quand il n'y en a que 250.000 à prendre C'est l'ensemble des compagnies françaises.

Nous sommes sous un régime de liberté – dans la concurrence commerciale tout moins (Applaudissements.) — mais au point de vue des règlements, nous ne sommes

pas libres. Je reviens à la question des agents : c'est déjà une chose appréciable que d'entendre dire, par quelqu'un qui vient de faire une critique sur des agents, que ceux-ci ne méritent pas cette critique. M. Raveau a dit qu'il avait vu ce matin M. Hersent, lequel lui avait conseillé de donner l'esprit commercial à nos agents parce qu'ils ne l'ont pas, et M. Raveau s'est interrompu pour déclarer : « Je dois dire que tous ceux avec lesquels j'ai été en rapport ont fait sur moi une bonne impression ». D'ailleurs, ceci n'a pas d'intérêt. Ce qui a beaucoup d'intérêt, c'est que je vous ai dit que nous avons modifié les bases de la rémunération des agents, afin de stimuler leur zèle commercial. Quel a été le résultat produit ? Sur certaines lignes, nous sommes obligés de modérer leur zèle, ce qui peut vous paraître extraordinaire. Voici cependant l'explication : prenez un agent à l'extrémité d'un parcours dans une direction quelconque, agent dont le tiers des émoluments dépend désormais des recettes qu'il fera. Il aura tendance à charger nos bateaux. avec n'importe quelle marchandise, avec n'importe quel fret, à ne plus laisser d'espace disponible pour ceux de ses collègues qui sont sur le parcours de la ligne. Il peut se trouver que parfois, cela soit contraire aux intérêts de la Compagnie. Par conséquent, et c'est sur ce point que j'appelle votre attention, parce que vous êtes un homme d'affaires et que vous devez le comprendre, il est très bon de stimuler le zèle des agents au point de vue commercial et de les associer par une participation directe aux bénéfices de la société, mais il ne faut pas que cela contrarie les intérêts de la compagnie.

(Applaudissements.)

[Publicité]

Une dame actionnaire signale qu'il y aurait intérêt pour la Compagnie à faire plus de publicité en faveur de ses services. Les affiches destinées à annoncer les départs sont d'une lecture difficile en raison de l'exiguïté des caractères typographiques employés.

M. le président répond que l'attention du conseil s'est porté sur ce point et que la question a déjà reçu un commencement de solution. Un effort particulier sera tenté cette année même en Suisse, où les touristes se rendent en si grand nombre pendant les mois d'été. [...]

Les subventions postales des Messageries maritimes (*Le Temps*, 24 juillet 1903)

Dans un discours, qu'il a prononcé récemment devant les actionnaires de la compagnie des Messageries maritimes, M. Lebon, président du conseil d'administration de cette compagnie, ancien ministre des colonies, s'est exprimé en ces termes :

Au 31 décembre dernier, l'État nous devait, sous diverses formes, tout près de 6 millions 5.700.000 francs exactement. J'ajoute que, pour la première fois depuis cinquante ans, au cours du premier semestre de cette année, les subventions postales n'ont pas été payées exactement aux échéances.

La situation s'est améliorée depuis lors ; elle reste cependant assez médiocre, puisque « l'État nous doit encore quatre millions et demi. »

Au ministère du commerce, des postes et télégraphes, on nous a déclaré que si la liquidation des subventions afférentes à la période du dernier douzième mensuel de 1902 n'a pu avoir lieu à l'échéance normale, c'est uniquement à cause de l'irrégularité ou même de l'inexécution de quelques voyages résultant de la dernière grève des inscrits maritimes de Marseille.

Les crédits ne faisaient pas défaut à l'administration mais il n'était pas possible, surtout en fin d'exercice, de procéder à l'ordonnancement des sommes correspondant à l'exécution régulière et intégrale des services comme si ces services avaient été régulièrement et intégralement exécutés. Il fallait d'abord arrêter le décompte des sommes à retenir pour les parcours non effectués et assurer le remboursement des sommes dues au ministère de la marine qui avait mis à la disposition de la Compagnie des marins de l'État pour compléter ses équipages.

Dans cette circonstance, c'est l'État qui est venu en aide à la compagnie en lui fournissant les moyens d'assurer l'exécution d'un service public et en lui évitant une partie des pénalités encourues pour retards.

PORT DE BORDEAUX
(*La Gironde*, 26 juillet 1903)

Chargements d'entrée

SÉNÉGAMBIE (st. fr.), capitaine Guibert, venu de Saint-Louis, Dakar et Rufisque.

Courtier : Miramont-Legendre

Pris à Saint-Louis : MM. Buhan et A. Teisseire, 136 sacs gomme, pesant 12.340 kg ; 499 cuirs de bœuf, 6 paquets peaux de mouton ; Pascal Buhan et Cie, un grenier arachides pesant 212.575 kg ; Barthès et Guiraut, 4 balles peaux de mouton.

Pris à Dakar : MM. Buhan et A. Teisseire, 1.155 sacs gomme, pesant 103.801 kg ; 110 balles peaux de bœuf.

Pris à Rufisque : MM. Pascal Buhan et Cie, un grenier arachides, pesant 81.432 kg ; Devès et Chaumet*, 57 sacs gomme ; 119 sacs caoutchouc, 7 colis ivoire, 103 sacs caoutchouc ; Pascal Buhan et Cie, un grenier arachides, pesant 576.160 kg.

PORT DE BORDEAUX
(*La Gironde*, 2 septembre 1903)

Chargements d'entrée

MAGELLAN (st. fr.), c. Riquier, arrivé de La Plata, du Brésil et du Sénégal. — Agent général : F. Chambolle.

.....
Pris à Dakar : MM. l'agent général, 1 bonbonne vide et 3 colis ivoire ; E. Bompunt, 141 sacs caoutchouc ; Ch Peyrissac et Cie, 145 sacs gomme, 22 colis ivoire ; Devès et Chaumet*, 162 sacs caoutchouc, 33 caisses ivoire, 1 caisse tuyaux ; Chef du service colonial, 1 caisse instruments de topographie et plusieurs colis divers ; D.Lacoste, 1 group espèces(val. 11,000 fr.) ; Casartelli, 32 cages oiseaux ; E. Chavanel, 7 cages dito ; Tauzin et Aldani, 223 sacs gomme ; Maurel et Prom, 989 sacs caoutchouc ; 9 caisses oiseaux empaillés ; E. Bompunt, 2 caisses ivoire et 43 sacs caoutchouc ; Crédit lyonnais, 1 caisse or de Galam (val. 35.000 fr.) ; Sixte Duclos, 156 sacs caoutchouc et 7 colis divers ; Paul Mire, 197 sacs caoutchouc.

PORT DE BORDEAUX
(*La Gironde*, 30 septembre 1903)

Chargements d'entrée

AMAZONE (st. fr.), capitaine Lidin, venant de La Plata, du Brésil et du Sénégal. Agent général, F. Chambolle.

Pris à Buenos-Ayres : MM. Balayé jeune, 68 balles peaux de mouton ; Louis Balayé, 34 balles dito ; Henri Caulliez, 110 balles dito ; Schanet Lutzi, 80 balles dito ; G. Cormouls-Houlès père et fils, 220 balles dito ; Armand Gullhou, 113 balles dito ; Moïse Louet, 105 balles dito ; Desanglès frères, 812 sacs maïs ; Feuillan Cousins, 1.065 sacs repasse, 73 sacs tartre et lie de vin ; consul de la République Argentine, 39 sacs gomme ; H. Stuginann, 1 colis toiles peintes, valeur 1.000 fr. ; agent général, 65 caisses liqueurs ; à ordre Bf sur Si, 25 balles peaux de mouton ; MS, 17 dito ; CD sur M 8 dito ; PLC, 42 dito ; PLG, 9 dito ; PLH, 87 dito ; PLD, 51 dito ; PLf, 42 dito ; PLE, 87 dito ; JAJ sur C, 20 dito ; JC, 65 dito ; Ji, 40 dito ; GD, 25 dito ; PH, 95 dito ; AB, 15 fardeaux peaux de chevreau AW, 10 dito ; SR, 24 dito ; CYZ, 1.005 sacs maïs HMS, 1,000 dito ; X, 1,106 dito ; MG, 1.600 dito ; FD, 1.030 dito ; CB, 481 dito ; M, 755 dito ; LFC, 1.549 sacs repasse.

Pris à Montevideo : MM. Mire et Saulière, 50 balles peaux de mouton ; Gaibert et Sarrat, 131 balles dito ; agent général, 1 caisse vieilles matières or, valeur 5.000 fr. ; à ordre. MTM sur M, 10 balles crin ; ATL sur E, 110 balles peaux de mouton ; ROS, 92 dito ; BfA, 12 dito ; P sur MO, 26 dito.

Pris à Rio-Janeiro : M. A. Blad, 1 caisse éventails.

Pris à Dakar : MM. C. Peyrissac, 40 sacs gomme ; Devès et Chaumet*, 80 sacs caoutchouc ; E. Bompunt, 153 sacs dito ; agent général, 1 caisse limes ; D. Lacoste, 1 group espèces, valeur 13.000 fr. ; Casartelli, 36 cages oiseaux.

Les Maisons du marin (*Le Temps*, 5 octobre 1903)

M. Lebon, président du Comité central des armateurs de France, a écrit au ministre de la marine pour appeler son attention sur la situation critique dans laquelle se trouvent plusieurs Maisons du marin, par suite du non payement des subventions qui leur ont été accordées en principe par la marine.

PORT DE BORDEAUX (*La Gironde*, 11 novembre 1903)

Chargements d'entrée

CORDILLERE (st. fr.), c. Richard, arrivé de La Plata, du Brésil et du Sénégal. — Agent général : Rivaille.

.....
Pris à Dakar : MM. Devès et Chaumet*, 275 sacs caoutchouc ; E. Bompunt, 320 sacs dito et 2 colis ivoire ; J. Tauzin et Oldani, 300 sacs gomme ; service de l'administration de la marine, 1 caisse bois et récipients vides ; Casartelli, 32 cages oiseaux.

PORT DE BORDEAUX (*La Gironde*, 20 janvier 1904)

Chargements d'entrée

CORDILLERE (st. fr.), c. Lartigue, de La Plata, du Brésil et du Sénégal. — Agent général, M. Rivaille.

.....
Pris à Dakar : MM. Devès et Chaumet*, 111 sacs caoutchouc ; 1 colis ivoire ; C. Tauzin et Oldani, 137 sacs gomme ; E. Bompunt, 129 sacs caoutchouc, 9 colis ivoire, 4 colis cire ; D. Lacoste, 1 malle, 1 panier. 1 valise et 4 colis bagages ; Chef service marine, 3 boîtes chronomètres, compteurs, 1 paquet journaux chronomètres ; F. Gallet, 1 caisse oiseaux empaillés ; Ch. Peyrissac et Cie, 74 sacs caoutchouc ; Compagnie Côte Afrique, 29 paquets cuirs ; Comptoir Marc Caland, 100 sacs gomme, E. Salagna, 18 fûts caoutchouc ; Casartelli, 22 caisses oiseaux ; J. Tausin et Oldani, 195 sacs gomme.

PORT DE BORDEAUX
(*La Gironde*, 8 mai 1904)

Chargements d'entrée

AMAZONE (st. fr.), capitaine Lidin, venu de La Plata, du Brésil et du Sénégal. — Agent général : M. Rivaille.

.....
Pris à Dakar : MM. Ch. Peyrissac et Cie, 134 sacs caoutchouc, 14 dito, 10 sacs graine ; Maurel et Prom, 45 sacs caoutchouc. Casartelli, 35 cages oiseaux vivants ; Devès et Chaumet*, 200 sacs gomme, à ordres, AAR, 30 sacs coton.

Messageries maritimes
(*Le Temps*, 1^{er} juin 1904)
(*Le Capitaliste*, 2 juin 1904)

Les Messageries maritimes ont varié de 228 à 229 et 227. Les actionnaires, réunis le 28 mai en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. André Lebon, président du conseil d'administration, ont approuvé les comptes de l'exercice 1903 et fixé le dividende à 10 fr. par action, payable depuis le 1^{er} juin courant.

MM. A[lfred] Musnier, Ch. Tranchant, Ed[mond] Montamat et le baron Hély d'Oïssel¹⁸ ont été nommés administrateurs.

MM. le comte [Robert] de Semallé et Roger Lambelin ont été nommés commissaires.

COMPAGNIE DES
MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 30.000.000 de francs.

Assemblée générale ordinaire du 28 mai
(*Le Journal des chemins de fer*, 18 juin 1904)

(*Paris-Capital*, 25 mai rapport, des commissaires des comptes), 22 et 29 juin 1904)

¹⁸ Jean Léonce Frédéric Hély d'Oïssel (1833-1920), ancien conseiller d'État, ancien député de la Seine-et-Oise (1889-1893), administrateur (1887), vice-président (1888), puis président (1902-1914) de la Société générale, administrateur, puis vice-président des Chemins de fer de l'Ouest, administrateur (1894) de la Banque impériale royale privilégiée des Pays-Autrichiens, administrateur (1895), puis président (1902-1920) de la Banque de l'Indochine, président des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan (1901), de l'Est-Asiatique français (1902)...

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

[...] Nous avons à rappeler, avant d'aborder l'examen des comptes, que l'exercice 1903 ne correspond pas à une année complète. En mettant en application pour la première fois, la mesure que vous avez adoptée et qui fixe la clôture des écritures au 30 novembre au lieu du 31 décembre, nous sommes conduits à vous présenter cette année des résultats qui ne portent que sur une période d'exploitation de onze mois. À partir de 1904, et tout en maintenant au 30 novembre la date de clôture de l'exercice, les comptes rendus annuels comprendront de nouveau les opérations afférentes à une exploitation de douze mois.

BILAN

ACTIF

Matériel naval

Pris dans son ensemble, le compte du Matériel naval, dont l'importance s'élève à 174.387.448 fr. 52, accuse une augmentation de 1.459.235 fr. 93, sur la situation correspondante à la fin de l'exercice 1902.

Les seuls mouvements survenus dans l'effectif de la flotte ont été l'entrée en service de l'*Himalaya* et la radiation du *Quadalquivir*, incendié à Salonique au mois d'avril de l'année dernière. L'inventaire dressé à la date du 30 novembre 1903 comprend la valeur d'entrée de l'*Himalaya* ; celle du *Quadalquivir* en a été retranchée, et ce sont les écritures motivées par ces deux mouvements, jointes à quelques imputations de travaux de réfection ou de transformation sur des bateaux déjà en service qui constituent une augmentation de 2.266.616 fr. 74 de la valeur de la partie active de la flotte.

Par contre, il y a diminution de 807.380 fr. 81 au chapitre des navires en construction. Du rapprochement de ces deux chiffres résulte la différence de 1.459.235 fr. 93 indiquée plus haut.

Au mois de décembre dernier, nous avons vendu le *Tigre*, arrivé au terme d'une carrière qui avait duré plus de quarante ans. Pendant cette longue période d'activité, le *Tigre* avait rendu les meilleurs services, aussi bien comme paquebot à l'origine que, plus tard, comme instrument commercial, après la transformation qu'il a subi pour cet objet en 1887.

La perte du *Quadalquivir* et la radiation du *Tigre*, faisant suite à celle du *Cambodge*, prononcée en 1902, avaient affaibli les moyens d'action affectés aux lignes commerciales de Marseille à Constantinople et la mer Noire, et de Marseille au Havre, à Dunkerque et à Londres. Aussi avons-nous saisi l'occasion qui s'est offerte de devenir acquéreurs de trois vapeurs anglais que la Compagnie Péninsulaire et Orientale nous a cédés à des conditions satisfaisantes. Ces navires, auxquels il a été donné les noms de *Bosphore*, *Crimée* et *Danube*, paraissent bien adaptés à nos besoins.

Ils figureront à l'inventaire qui sera dressé pour l'exercice 1901, de même que deux des bateaux destinés aux grandes lignes commerciales dont notre dernier rapport vous annonçait la mise en chantier. Le premier de ces bateaux, le *Louqsor*, a été lancé à La Ciotat le mois dernier.

Approvisionnementnements

Ce chapitre ne comporte pas de mention spéciale, la situation demeurant sensiblement la même qu'à la fin de 1902. La tendance à la diminution des approvisionnementnements continue cependant à s'accroître, puisque après une réduction de 614.884 francs 11 en 1902, l'exercice 1903 consacre une nouvelle diminution de 267.405 fr. 18, réalisée malgré un accroissement de près de 500.000 fr. à La Ciotat, causé par l'obligation de constituer, dans les délais imposés par la loi, les approvisionnementnements de matières destinées à la construction du *Gange* et de l'*Euphrate*,

dont les travaux ne pouvaient être entrepris qu'après la mise à l'eau du *Louqsor* et de l'*El Kantara*.

Travaux en cours

La tendance à la diminution se manifeste également pour ce chiffre. Aux 500.000 fr., déjà obtenus en 1902 par rapport à 1901, viennent s'ajouter 246.025 fr. 28 du fait de l'exercice 1903.

Nous n'avons donc qu'à rappeler que les sommes engagées sous la rubrique travaux en cours s'appliquent à du matériel en voie de préparation, dont la valeur est finalement imputée à l'exploitation, quand celle-ci prend charge des objets.

Immeubles et outillage

La situation que vous avez sous les yeux, comparée à celle de l'exercice précédent, fait ressortir une différence de 1.397.921 francs en faveur de cette partie de votre actif. L'augmentation provient principalement des résultats de l'inventaire décennal de la valeur des immeubles appartenant à la compagnie en France et à l'étranger. Ce travail de révision, fait avec le plus grand soin en même temps qu'avec une grande modération dans les estimations, a abouti à des plus-values importantes dont nous n'avons pas à faire état au point de vue des résultats de l'exercice. Mais, comme il est bon que les immeubles figurent en comptabilité pour leur valeur d'après l'inventaire, l'excédent devenu disponible, après la mise au point des écritures, a été transféré au fonds d'assurances, ainsi qu'il avait été fait en 1893.

Mobilier et matériel des agences

Il n'y a pas de changement appréciable dans la situation de ce compte — 457.243 fr. 36 en 1903, au lieu de 473.067 fr. 99 à la fin de 1902. Cependant, il n'est pas sans intérêt de répéter que le compte est débité non seulement de la valeur du mobilier des bureaux que la Compagnie entretient en France et au dehors, mais qu'il a aussi à prendre charge de la valeur du matériel spécial affecté au service des agences, lequel comprend les chaloupes à vapeur, chalands, appontements, en un mot, tout ce dont il a fallu que chaque point fût pourvu pour satisfaire aux besoins de l'exploitation. Le coût initial du mobilier et du matériel atteignant près de 3 millions, les dotations successives faites sous forme de dépréciation l'ont amoindri jusqu'à concurrence de 85 %.

Valeurs de caisse et de portefeuille

La situation au 30 novembre 1903 présente, par rapport à celle de la fin de l'exercice 1902, une diminution de 10.851.308 fr. 39 sur ce chapitre

Nous avons eu l'honneur de vous faire connaître, à la réunion du 29 mai dernier, que, pour constituer des ressources de trésorerie devenues nécessaires, nous venions de disposer de la majeure partie des obligations dont l'émission avait été autorisée en 1902. Les réalisations se sont poursuivies suivant les circonstances du marché, si bien qu'il ne restait plus à la souche, au 30 novembre 1903, que 3.783 obligations, dont le placement a été opéré depuis. Si cette opération a eu pour effet de faire fléchir l'importance des valeurs de Caisse et de Portefeuille inscrites au Bilan, vous voudrez bien remarquer, en vous reportant au Passif du Bilan, que les comptes Créanciers divers sont en diminution de 8.028.999 francs 77 sur la situation de ces comptes au 31 décembre 1902. En même temps, les disponibilités de trésorerie se trouvaient accrues de plus de 2 millions.

Débiteurs divers

Les comptes Débiteurs divers, arrêtés au 30 novembre 1903, accusent une augmentation de 3.703.615 fr. 67 sur la situation à la fin de l'exercice précédent.

La différence se justifie, pour la partie la plus importante, par l'ouverture d'un compte spécial destiné à prendre charge des imputations à faire à la suite de l'émission des obligations pour en couvrir les frais et pour compenser la différence entre le taux de réalisation et celui de remboursement. Il a été imputé de ce fait 2.519.893 fr. 17 en 1903.

Par ailleurs, nous avons porté aux Débiteurs divers le montant de la liquidation du *Guadalquivir*, en attendant l'issue des négociations engagées pour que votre compagnie soit indemnisée de la perte de ce navire.

Il nous a paru équitable, d'autre part, de ne pas faire supporter à un seul exercice l'intégralité de la dépense motivée par le renflouement du *Chili* et la remise en état de ce paquebot.

La nature et l'importance des travaux exécutés après le relèvement et qui profiteront à plusieurs années autorisent, à nos yeux, la répartition de la dépense sur plusieurs exercices. Nous avons donc compris un quart de la dépense dans les écritures de 1903 et nous nous proposons d'amortir en trois annuités le solde représentant les trois autres quarts, qui figure, pour le moment, aux Débiteurs divers.

Passif

Capital-actions

Ce compte n'a pas subi de changement. Vous avez bien voulu, dans votre séance du 25 octobre 1902, admettre que le Capital-actions pourrait être porté à 45 millions et donner à votre conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour réaliser, le moment venu, l'augmentation de 15 millions. Nous n'avons pas fait usage de ces pouvoirs jusqu'à présent. La faculté de le faire est, entre nos mains, une faculté précieuse qui permettra d'assurer notre service financier et d'attendre que la situation générale se prête à une émission de titres pour la souscription desquels votre droit de préférence sera réservé.

Obligations

Par le jeu normal de l'amortissement, la dette obligataire s'atténue chaque année. Il a été remboursé, en 1903, 1.426 obligations représentant une valeur de 713.000 francs, ce qui a ramené le solde de la dette, en fin d'exercice, à 71.512.000 francs.

Fonds d'amortissement des navires

Conformément à la décision prise par l'assemblée générale du 29 mai 1903, il a été fait application au Fonds d'amortissement de la flotte du solde disponible de l'exercice 1902.

Par suite, le Fonds d'amortissement, qui était inscrit au bilan de 1902 pour une somme de 91.056.222 fr. 50, s'est trouvé élevé à 92.813.191 fr. 90. Les résultats de l'exercice 1903, bien qu'ils ne correspondent qu'à une période d'exploitation de onze mois, permettent d'affecter à l'amortissement une dotation de 3.529.515 fr. 06, qui aurait porté l'importance de ce compte à 96.343.006 fr. 96, si nous n'avions eu à faire reprise des dotations successives faites au profit du *Guadalquivir*, qui a cessé de faire partie de la flotte. Ces dotations s'élevaient à 826.092 fr. 13.

Il en résulte que le Fonds d'amortissement, arrêté au 30 novembre 1903, se chiffre par 95.516.914 fr. 83, en augmentation de 1.460.692 fr. 33 par rapport au bilan de 1902. Le prix de revient du matériel naval, coques et machines, étant de 161.169.114 fr. 49, les attributions faites au Fonds d'amortissement représentent 59 % du coût initial.

Fonds d'amortissement des immeubles et de l'outillage

Comparé à la situation établie à la fin du dernier exercice, le solde qui ressort du Bilan de 1903 accuse une diminution de 401.695 fr. 05, qui est la conséquence des redressements opérés à la suite de l'inventaire décennal des immeubles.

Fonds d'assurances

Le Fonds d'assurances, qui s'élève à 8.269.386 fr. 16, est en avance de 498.215 fr. 84 sur le montant qui existait au 31 décembre 1902. Étant donné l'appoint fourni par la plus-value des immeubles, nous aurions eu à vous présenter une situation bien meilleure encore s'il n'avait pas fallu imputer au Fonds d'assurances une somme de 1.235.066 fr. 90 pour la participation de l'exercice 1903 aux avaries, dommages et charges d'assurances.

Réserve statutaire

Cette réserve demeure fixée à 4.500.000 francs, somme équivalente au dixième du capital social actuel, augmenté du complément de 15 millions dont l'assemblée générale extraordinaire a autorisé l'émission.

Créanciers divers

De 24.334.503 fr. 96 à la fin de 1902, les comptes Créanciers divers sont passés à 16.305.501 fr. 19 dans le bilan qui vous est soumis. Ainsi que nous l'avons déjà signalé à l'occasion du chapitre des Valeurs de Caisse et de Portefeuille, cette diminution est la conséquence de l'émission de la dernière série des obligations, dont la réalisation a permis de solder des comptes ouverts chez nos banquiers, ou de ramener leur montant à des balances de peu d'importance.

EXPLOITATION

Dans la revue du Bilan, nous n'avons pas eu à nous préoccuper du fait que l'Exploitation de 1903 ne s'est exercée que durant une période de onze mois au lieu de douze. Tout au plus, aurions-nous pu faire remarquer au chapitre Fonds d'amortissement des navires que la dotation de 3.529.515 fr. 06, afférente à 1903, correspondait à une annuité de 3.850.380 fr. 06, c'est-à-dire de près de 4 millions.

En abordant ce qui touche à l'Exploitation, il convient, au contraire, de ne pas perdre de vue qu'on se trouve en présence d'un exercice de onze mois, car les éléments de comparaison ne concordent plus avec les données des exercices antérieurs.

Au point de vue des parcours, l'exercice 1903 compte pour 842.905 lieues, au lieu de 922.323 lieues en 1902. En réduisant ce dernier chiffre d'un douzième pour le ramener à la période d'exploitation de 1903, on trouve que, si l'exercice 1902 avait été limité à onze mois, il aurait été parcouru 845.163 lieues. Ceci montre que, comme parcours total, 1903 a fourni sensiblement les onze douzièmes d'un exercice complet. Mais, lorsqu'on entre dans la décomposition es parcours, on voit que, bien que la diminution de 1903 affecte tous les réseaux, elle intéresse chacun d'eux dans des proportions très différentes.

Ainsi, sur les lignes de l'Atlantique, où le service commercial, supprimé depuis, fonctionnait encore pendant la première partie de 1902, on trouve qu'il a été parcouru, en 1903, 104.755 lieues au lieu de 138.788 l'année précédente. De là, une diminution de 34.033 lieues, ou de 24 %.

Pour les autres réseaux, le rapport des parcours des deux derniers exercices se traduit, pour 1903, par des réductions de :

- 5 1/2 % pour l'Indo-Chine ;
- 7 % pour l'Australie et la Nouvelle-Calédonie ;
- 11 % pour l'océan Indien ;

2 % pour la Méditerranée.

Dans ces conditions, le travail de comparaison devient très complexe. On pourrait le faire, néanmoins, en analysant spécialement les résultats de chaque réseau mais ceci conduirait à un exposé extrêmement détaillé qui ne trouverait place dans le rapport annuel qu'au prix de développements inusités qu'il ne serait pas sans inconvénient de rendre publics. Vous penserez sans doute, comme nous, qu'il y a lieu de s'en tenir, conformément à la tradition, aux chiffres que fournissent les résultats d'ensemble.

Avant d'en terminer avec la question des parcours, nous devons ajouter que, malgré les quelques accidents qui ont entravé la marche régulière du service, les vitesses obligatoires ont été réalisées, en moyenne annuelle, sur toutes les lignes postales desservies en exécution des contrats en vigueur.

Nous avons eu à vous entretenir, lors de votre dernière réunion, des accidents survenus au *Chili* et au *Guadalquivir*. Dans la seconde partie de l'année, trois paquebots ont éprouvé de graves avaries. Le *Tonkin*, à la suite d'un incendie d'une violence extrême qui s'est produit à Kobé, pendant que l'on procédait au déchargement de la cargaison ; le *Polynésien*, échoué à l'entrée du port de Marseille, au moment où il venait prendre charge pour la Chine, et l'*Australien*, mis à la cote dans un des canaux étroits de la mer Intérieure du Japon. À cette liste déjà trop longue, il y aurait à ajouter l'arrêt du *Sydney*, dans les parages d'Aden, causé par la rupture de l'arbre de la butée. Ce navire, amené d'abord Aden, a été remorqué ensuite par l'*Adour* jusqu'au port de Bombay où il a été réparé. Le *Sydney* a effectué son retour en reprenant le service régulier à partir de Colombo.

Les paquebots dont nous venons de parler ont été réparés, remis en bon état et ils ont repris ou vont reprendre leur rang dans le roulement du matériel.

Il n'en résulte pas moins que si nous avons eu la satisfaction d'échapper à des sinistres majeurs, l'année 1903 aura imposé à votre compagnie des sacrifices qui excèdent de beaucoup la moyenne sur laquelle nous avons coutume de tabler depuis longtemps.

En ce qui concerne les produits de l'Exploitation, vous aurez vu, par le tableau inséré dans les documents mis à votre disposition, que les recettes provenant du transport des passagers et des marchandises se sont élevées à 48.721.806 01

Ces produits avaient procuré en 1902 52.801.253 44

Il en résulte une diminution de 4.082.417 43

qui est plutôt apparente que réelle, car, si on tient compte de la différence des parcours accomplis au cours des deux exercices, il en ressort que le produit moyen par lieue a été de 57 fr. 80 en 1903, au lieu de 57 fr. 25 en 1902. Une différence de 0 fr. 55, appliquée aux 842.905 lieues de 1903, correspond à un excédent de 463.507 fr. 75 par rapport à l'année précédente.

Ce rapprochement suffit pour établir que, dans l'ensemble et malgré des fluctuations très grandes selon les roseaux, les recettes ont continué de progresser.

Du côté des Dépenses, nous nous trouvons en présence de résultats plus accentués. La diminution sur les frais d'entretien et de navigation des paquebots est de 7.216.039 fr. 02 relativement au montant des Dépenses des paquebots en 1902. Pour arriver à des termes comparables, il est nécessaire de ramener la dépense à la lieue marine. On trouve ainsi que si la navigation a coûté 60 fr. 12 par lieue en 1902, la dépense n'a été que de 50 fr. 56 en 1903, ce qui, pour un parcours de 842.905 lieues, est l'équivalent d'une réduction de 3.000.741 fr. 80.

La diminution a porté sur presque tous les chapitres, mais d'une façon plus marquée sur les dépenses d'entretien, de matières grasses et de charbon.

Pour le charbon, nous vous signalions, lors de votre dernière réunion, une baisse de 2 fr. 55 par tonne et nous laissions entrevoir que 1903 réaliserait une nouvelle amélioration qui ne serait pas aussi importante que la première. C'est ce qui s'est produit, en effet. Le prix de revient de l'exercice que nous passons en revue n'est

inférieur que de 1 fr. 19 à celui de 1902 et, de ce fait, la dépense correspondante au parcours de 1903 est en diminution de 702.114 fr. 86. Si nous y ajoutons l'économie réalisée sur la consommation, on arrive à conclure que la dépense afférente au charbon s'est amoindrie, durant le dernier exercice, dans la mesure de 800.000 francs en chiffres ronds. D'autre part, si l'on envisage ce qui s'est produit depuis la fin de 1901, moment où le prix de revient a atteint le taux le plus élevé, on est amené à constater que les réductions survenues au cours des deux dernières années ont procuré un allègement de 2.600.000 francs. Il faudrait obtenir encore autant pour se retrouver dans les conditions de la dernière année qui a précédé la crise. Mais la situation du marché des charbons n'autorise pas à espérer un abaissement du coût du combustible dans les circonstances présentes.

En résumé, l'exercice 1903 a procuré des améliorations de recettes, en même temps que les dépenses diminuaient dans une proportion importante. Ces deux éléments réunis font que les résultats de l'exploitation dépassent de trois millions et demi ceux de l'exercice précédent. C'est à cet appoint que nous devons d'être en situation de vous proposer la liquidation de l'exercice, conformément au tableau que vous avez sous les yeux.

[Rachat de navires à l'Est-Asiatique français]

Avant de formuler, suivant l'usage, la proposition relative à la liquidation de l'exercice, nous avons à vous entretenir de négociations qui viennent d'aboutir et qui intéressent au premier chef votre société. Nous voulons parler d'accords intervenus avec la Compagnie de l'Est-Asiatique français, dans laquelle, vous le savez, vous aviez pris un intérêt au moment où elle se constituait. Aux termes de ces accords, la Compagnie de l'Est-Asiatique français renonce à exploiter les lignes de l'Extrême-Orient, et elle vous cède les quatre plus grands navires de sa flotte.

L'addition de ces navires à ceux que vous possédez déjà, aux quatre cargo-boats en cours de construction à La Ciotat, et aux trois vapeurs achetés récemment en Angleterre, va doter votre flotte commerciale d'un outillage puissant et bien approprié. Il en résultera que, de 1903 à 1905 inclusivement, vous aurez accru la flotte de douze grands bateaux formant un tonnage total de 72.000 tonneaux. Sur ces douze unités, sept se trouveront dans les conditions voulues pour bénéficier de la prime à la navigation allouée par la loi de 1902 sur la Marine marchande, et deux auront droit à la compensation d'armement. Les trois bateaux d'origine anglaise ne participeront pas aux primes, ce qui ne présente que peu d'intérêt, d'ailleurs, étant donné que ces bateaux doivent être affectés à des lignes de navigation de cabotage réservé, pour lesquelles il n'y a pas de primes, ou à des voyages de cabotage international, ne donnant droit qu'à des primes réduites.

Comme vous pouvez vous en rendre compte, ce sera un effort considérable fait dans la voie du développement des lignes commerciales. C'est l'affirmation des tendances dont nous avons eu occasion de vous faire part, à diverses reprises, et que vous avez bien voulu approuver. Nous les résumerons en disant que, pour ne pas déchoir, il est devenu nécessaire de chercher dans la navigation commerciale et libre les avantages que ne nous procurent plus, depuis quelques années surtout, les services exécutés sous le régime des conventions postales avec l'État.

Un tel effort, ne pouvait aboutir sans la conclusion de combinaisons financières, car l'achat des trois vapeurs d'origine anglaise, la construction des quatre bateaux en chantier à La Ciotat et la prise de possession du matériel de l'Est-Asiatique français représenteront l'emploi d'un capital de près de vingt-cinq millions. Nous sommes heureux d'ajouter que l'exécution du programme se trouve assurée grâce au concours empressé que nous avons rencontré de la part de la Société marseillaise de crédit industriel et commercial et de dépôts.

NOMINATIONS D'ADMINISTRATEURS

Aux termes de l'article 15 des statuts, il y aura lieu, jusqu'en 1906, de procéder au renouvellement du conseil en nommant chaque année un tiers du nombre des membres en exercice.

Les administrateurs désignés par le sort comme sortant cette année sont :

MM. A[lfred] Musnier, Ch. Tranchant, L. Dumont.

Les statuts prévoient que les administrateurs sortants sont rééligibles. Nous recommandons à vos suffrages MM. Charles Tranchant et Alfred Musnier. Quant à M. Dumont, dont nous eussions désiré vivement conserver l'utile collaboration, mais que son état de santé empêche, à notre grand regret, de prendre part régulièrement à nos travaux, nous vous proposons de pourvoir à son remplacement. Nous vous demandons, en outre, de vouloir bien nommer un quatrième administrateur, ce qui portera à treize, ainsi que l'autorisent les statuts, le nombre des administrateurs en exercice.

En effet, les accords conclus avec la Société de l'Est-Asiatique français et avec la Société marseillaise de crédit industriel et commercial ont établi entre votre compagnie et ces entreprises des liens nouveaux et des points d'intérêt commun, qui rendent désirable et presque nécessaire la représentation de ces deux sociétés dans votre conseil d'administration.

La Compagnie de l'Est-Asiatique français* nous a présenté son président, M. le baron [Jean] Hély d'Oissel, président de la Société Générale, avec laquelle nous sommes en rapports depuis sa fondation pour ce qui touche à la partie financière de nos affaires. La haute situation et la compétence de M. [Jean] Hély d'Oissel le recommandent tout particulièrement à votre choix.

La Société marseillaise* nous a fait connaître qu'il lui serait agréable qu'un siège fût attribué à M. Edm. Montamat dans votre conseil. M. Edm. Montamat n'est pas un inconnu pour vous. Après avoir eu charge de votre service du contentieux à Marseille, il a été attaché comme administrateur à la Société Marseillaise. Mais en abandonnant ses fonctions dans votre société, il n'a jamais cessé de donner à votre direction de Marseille, comme conseil de son contentieux, un concours dont nous avons apprécié toute la valeur.

Nous vous demandons, en conséquence, de vouloir bien nommer administrateurs :

M. Alfred Musnier, pour 4 ans.

M. Charles Tranchant, pour 5 ans.

M. Edm. Montamat, pour 5 ans.

M. le baron [Jean] Hély d'Oissel, pour 6 ans.

DISPOSITIONS SPÉCIALES

Pour nous conformer aux prescriptions de la loi, nous confirmons, pour ce qui regarde l'exercice 1903, la déclaration déjà faite à votre dernière réunion qu'aucun des membres du conseil n'a été amené à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou marchés faits avec la société ou pour son compte.

Afin de prévoir le cas où il pourrait en être autrement, nous vous demandons de vouloir bien accorder, par votre vote, les autorisations et décharges exigées par l'article 10 de la loi du 24 juillet 1867.

Nous venons déclarer également que le conseil n'a pas eu à faire usage, en 1903, de la faculté conférée par l'article 22 des statuts de recourir à des prêts sur hypothèques.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE

Le tableau des résultats fait ressortir que les recettes de l'exercice 1903 ont été de fr. 65.258.456 27

Les dépenses de toute nature s'étant élevées à 58.261.171 01

il en résulte un excédent de recettes de 6.997 285 23

sur lequel il y a à prélever pour le service de la dette obligataire 2.197.387 50

Ce qui laisse net 4.799.897 73

dont vous avez à déterminer l'emploi.

Ainsi que nous l'avons exposé au cours de ce rapport, nous vous demandons d'affecter 3.529.515 06

à l'amortissement de la flotte

Sur le solde disponible de 1.270.382 67

nous proposons de prélever une somme de 1.200.000 00

pour distribuer un dividende de 10 francs par action

Le reliquat de 70.382 70

serait reporté à l'exercice 1901.

Vous allez entendre le rapport qu'ont dressé MM. les commissaires des comptes, après avoir rempli le mandat que vous leur avez confié. Comme vous le savez, les commissaires doivent être nommés chaque année par l'assemblée générale qui fixe, en même temps, le montant de l'allocation à leur attribuer.

M. le comte [Robert] de Semallé et M. Roger Lambelin, commissaires sortants, sont rééligibles.

RAPPORT DES COMMISSAIRES

[...] Comme tous les ans, vous trouverez dans le rapport de votre conseil d'administration les explications nécessaires pour vous permettre de suivre les différentes variations des chiffres du bilan. Nous croyons donc inutile d'y revenir ici.

Cependant, notre attention a été appelée d'une façon spéciale par le chiffre porté cette année à l'évaluation de vos immeubles et de votre outillage, qui est de 14.419.348 fr. 19 au lieu de 13.021.427 fr. Votre compagnie a l'habitude de procéder à des évaluations décennales et celle qui tombait cette année a révélé entre les plus-values et les moins-values une différence de 1.358.772 fr. 16 au bénéfice des premières.

Cette somme représente un accroissement de l'actif, mais non un bénéfice distribuable, ni même une valeur réalisable en numéraire. Il fallait lui trouver une contrepartie au passif. L'attribution qui en a été faite à votre Fonds d'assurances nous paraît justifiée.

Si vous jetez les yeux sur le Fonds d'amortissement de vos navires, vous le trouvez en augmentation de 4.460.692 fr. 30. Malheureusement, ainsi que nous l'avons dit plus haut, les bénéfices réalisés cette année n'ont permis à votre conseil d'y porter d'office que 3.529.515 fr. 06. Le surplus provient de l'attribution de 1.757.269 fr. 40 sur les bénéfices de 1902 que vous lui avez affectés par une résolution de votre dernière assemblée générale.

Vous remarquerez également que le Fonds d'amortissement des immeubles et de l'outillage est tombé de 3.125.217 fr. 12 à 3.023.552 fr. 37. Conséquence de la reprise qui lui a été faite de la plus grande partie des 516.895 fr. 84 qui figuraient comme amortissement de vos immeubles, ceux-ci venant de recevoir à nouveau la valeur pour laquelle ils doivent figurer pendant dix ans à votre actif. Nous disons la plus grande partie parce que votre conseil s'est décidé à y laisser subsister une somme de 135.668 francs pour couvrir des risques éventuels de réalisation de certains immeubles qui, peut-être, ne trouveraient pas preneurs à bref délai. En fait, il n'a retiré que 381.227 francs,

somme qu'il convenait, pour faire la contrepartie, d'attribuer à l'une de vos réserves. Votre conseil a décidé de les attribuer à votre Fonds d'assurances en même temps que les 1.358.772 fr. 16 de plus-value de ces mêmes immeubles. Ce fonds a donc reçu ainsi cette année une dotation totale de 1.710.000 francs.

Il avait bien besoin d'être soutenu, car il a supporté à son passif 1.211.781 fr. 10 de charges, bien qu'on n'ait imputé sur l'exercice actuel que la partie déjà liquidée des grosses avaries de 1903. D'autre part, le Fonds de réserve pour changement de chaudières, que vous aviez créé l'an dernier et porté à 2 millions n'a reçu cette année aucune dotation.

Il a paru au conseil d'administration qu'une somme de 95.516.914 francs était aujourd'hui suffisante pour représenter l'amortissement de votre matériel naval d'une valeur initiale de 161.469.414 fr. 49. Nous ne contestons pas cette appréciation mais nous estimons qu'en raison de notre législation maritime, il y a un intérêt majeur à amortir dans le plus bref délai possible les unités de votre flotte. Dans notre rapport de l'an dernier, nous avons d'ailleurs établi par des chiffres l'arriéré des amortissements normaux de la Compagnie.

Par ailleurs, nous avons été informés de l'accord qui vient d'être conclu avec l'Est-Asiatique français, accord d'où peuvent résulter des bénéfices prochains et considérables, d'une part par la suppression d'une concurrence française sur votre ligne d'Extrême-Orient, d'autre part par l'acquisition de quatre beaux navires ayant droit au maximum des primes ou de la compensation d'armement en vertu de la loi de 1902.

Votre conseil d'administration n'a pas cru devoir vous demander de sacrifier cette année, pour doter plus amplement votre Fonds d'amortissement, le bénéfice que vous avez à ses yeux légitimement acquis et il croit agir ainsi au mieux de vos intérêts. Vous aurez à vous prononcer à cet égard après avoir entendu les explications et les considérations que nous avons cru devoir vous soumettre. Nous vous proposons, par ailleurs, d'approuver les comptes que nous avons mandat de vérifier.

Signé : Comte [Robert] de Semallé.

Roger Lambelin.

*
* *

M. le président offre ensuite la parole à ceux de MM. les actionnaires qui auraient des observations à présenter sur l'ensemble des rapports qui viennent d'être lus à l'assemblée.

[Mise en cause des chaudières Belleville]

Un actionnaire, M. Raveau, expose qu'il semble ressortir d'un ensemble de documents et d'informations dont il a reçu communication depuis la dernière réunion et qu'il croit utile de porter à la connaissance de l'assemblée bien qu'il en ait déjà entretenu personnellement M. le président du conseil, que c'est à tort qu'on a attribué exclusivement à la hausse survenue dans les prix du combustible la situation difficile des affaires de la compagnie. Dans l'opinion de l'honorable actionnaire, les déficits qui ont été enregistrés dans les précédents bilans et qui ont motivé la réduction du capital social proviendrait, non de l'augmentation de dépenses occasionnées par l'achat du combustible puisque la Compagnie a pu compenser en partie cette perte par une majoration de 10 % sur les prix de passage et les frets, mais surtout de la préférence donnée par la Compagnie aux chaudières Belleville sur les chaudières cylindriques et aux dépenses, selon lui excessives, que nécessite l'entretien des générateurs de ce système. Seule de toutes les entreprises françaises de navigation, la Compagnie des Messageries maritimes a muni certains de ses navires de chaudières Belleville. L'expérience s'est traduite pour elle par des résultats d'autant plus onéreux qu'elle a été plus généralisée.

M. Raveau s'attache, d'autre part, à établir, en citant des chiffres et des faits, que les derniers paquebots de grand type construits à La Ciotat aussi bien que le cargo-boat le plus récemment entré en service, ne répondent pas, au point de vue de leurs facultés de transport et de leur appropriation commerciale, aux besoins auxquels ils devraient satisfaire. Il ajoute que les recettes qu'ils procurent ne sont pas en rapport avec les frais d'exploitation qu'occasionne leur utilisation.

M. Raveau ajoute qu'il croit savoir que les errements actuellement suivis pour la fourniture des charbons laissent à désirer, que la Compagnie est souvent trompée, et pour la qualité et pour la quantité, alors que l'importance de ses approvisionnements devrait lui assurer la livraison du meilleur charbon au plus bas prix possible.

Il indique enfin que la décision prise par le conseil de réduire le traitement fixe des agents pour les intéresser plus directement, par l'allocation de remises commerciales plus élevées, au développement du trafic de la Compagnie n'a pas eu tous les heureux résultats qu'on était en droit d'en attendre, les Agents n'ayant, dans un intérêt personnel, que trop de tendance à sacrifier les intérêts de la Compagnie en engageant des chargements à des frets peu rémunérateurs alors que des taux plus élevés pourraient être obtenus dans d'autres ports. M. Raveau invoque, à titre d'exemple, ce qui s'est passé à la Réunion pour un contrat de transport de 20.000 tonnes de sucre. Pour conclure, l'honorable actionnaire, tout en rendant justice aux efforts déjà faits par le conseil, ne voit pas d'autre solution que l'abandon des chaudières Belleville, le retour aux chaudières cylindriques et la suppression des ateliers de La Ciotat. Il termine en disant que, pour sa part, il renoncerait volontiers au dividende proposé par le conseil, si ce sacrifice devait avoir pour effet de faciliter une transformation qu'il considère comme urgente et indispensable au prompt relèvement et à la prospérité de la compagnie.

Un autre actionnaire demande pourquoi la compagnie n'a pas expérimenté les turbines. M. le président répond que la turbine n'aurait d'intérêt pour la compagnie que s'il s'agissait pour elle de construire des paquebots à marche rapide, ce qui n'est pas le cas quant à présent. M. le président ajoute qu'il n'y a pas encore eu d'expériences effectuées pour de longs parcours et qu'il convient d'attendre, pour se faire une opinion, le résultat des essais que donneront les turbines en voie d'installation sur les nouveaux navires de la Compagnie Cunard.

M. Ponchez, actionnaire, tient à répondre aux critiques de M. Raveau en tant qu'elles visent les chaudières Belleville. Il conteste l'exactitude des chiffres cités par M. Raveau et dit que les essais faits par l'Amirauté anglaise entre Portsmouth et Gibraltar et entre Portsmouth et Hong-Kong ont fait ressentir à l'avantage des chaudières Belleville des économies de charbon qui ont atteint jusqu'à 15 % et qui n'ont pas été inférieures à 7 %. Il ajoute que ce n'est pas la chaudière qui fait la puissance, mais que c'est la machine qui la produit et qu'il ne faut pas imputer aux appareils Belleville toutes les dépenses d'entretien qu'on est obligé de faire à bord d'un navire pour maintenir la machinerie en bon état de fonctionnement. D'ailleurs, si la Marine anglaise a eu recours à la maison Belleville pour la fourniture de ses chaudières, elle ne l'a fait que parce qu'elle a reconnu qu'il y avait pour elle de sérieux avantages à lui donner la préférence.

À la suite d'un nouvel échange de vues entre M. Ponchez et M. Raveau aux observations duquel s'associe M. [G.] Lacaze, M. le président, se faisant l'interprète des sentiments qui se manifestent de divers côtés dans la salle, fait observer que le débat a pris une tournure trop technique pour intéresser les actionnaires qui ne se sont pas réunis dans le but de décerner un brevet de supériorité à un système de chaudières plutôt qu'à un autre. M. le président informe l'assemblée qu'il se propose d'écouter d'abord toutes les observations qui seront présentées et d'y répondre en une fois. Mais aucun actionnaire ne demandant plus la parole, M. le président prononce l'allocution suivante :

MESSIEURS,

Un d'entre vous a bien voulu m'adresser une lettre et comme l'on n'a pas encore songé à reproduire la question qu'il me pose, je vais y répondre comme s'il l'avait faite.

M. Kahn m'a écrit il y a quelques jours, et je remercie, en passant, MM. Raveau et [G.] Lacaze qui ont bien voulu me prévenir des questions qu'ils allaient me poser, M. Kahn m'a demandé par lettre comment il se faisait qu'il y avait augmentation pour 1903 des dépenses de publicité d'une part, et des gratifications aux agents, de l'autre.

[Effort publicitaire]

En ce qui concerne la publicité, je me permettrai de vous rappeler qu'ici même, il y a un an, une dame actionnaire nous a reproché de ne pas faire assez de publicité, et par publicité, j'entends exclusivement les affiches et les brochures, tout ce dont les Compagnies concurrentes se servent avec tant d'ardeur. J'ai profité du conseil, nous avons fait de la publicité dans ce sens exclusivement, et je dois même dire qu'aussitôt que nous avons eu fait notre nouvelle affiche, j'ai eu l'intention de l'envoyer avec ma carte à celle de nos actionnaires qui avait bien voulu nous suggérer cette idée ; mais l'habitude fâcheuse s'est introduite dans les assemblées de ne pas donner son nom quand on parle, et je n'ai pu réaliser mon projet je m'en excuse.

[L'intéressement des agents et ses effets pervers]

En ce qui concerne les gratifications aux agents, c'est uniquement la réforme du système qui est en cause.

Vous avez approuvé, en 1902, et nous avons appliqué dès le début de 1903, une réforme consistant à réduire d'un tiers les appointements fixes de nos agents, pour le remplacer par une prime sur les affaires faites par eux. Par conséquent, les frais généraux d'appointements fixes se sont trouvés allégés d'un tiers et une somme, je ne dirai pas égale car il y a eu des variations importantes d'une agence à l'autre, une somme correspondante s'est trouvée rapportée au chapitre des gratifications, et, par parenthèse, je réponds ici à l'une des questions que M. Raveau a bien voulu me poser tout à l'heure. Il a dit : « Ce système a un grand inconvénient, c'est d'encourager les agents à remplir à tout prix les bateaux pour augmenter leur prime et à ne pas laisser d'espace suffisant à leurs collègues placés dans un port subséquent, alors même que le fret serait meilleur dans ce port d'escale que dans celui du point de départ. »

J'ai eu moi-même, l'année dernière, l'occasion d'appeler l'attention de l'assemblée sur les inconvénients du système nouveau que nous appliquions, et, en le faisant, j'ai pris soin d'ajouter que nous avons pris des mesures pour limiter le zèle excessif que certains agents pourraient avoir de mal utiliser l'espace disponible, c'est-à-dire au profit de leur intérêt à eux et non au profit des intérêts de la Compagnie. Tout ce qui était nécessaire a été réalisé dans ce sens et le fait spécial sur lequel M. Raveau a parlé tout à l'heure s'explique aisément ; ce n'est pas sur l'initiative de l'agent de la Réunion que l'opération a été faite, c'est sur un ordre impératif de Paris, et voici dans quelles circonstances. Il faut bien avouer que dans ces dernières années, un certain nombre de compagnies concurrentes avaient pris un peu trop l'habitude de ne pas tenir compte de notre existence sur certaines lignes ; étant donné que nous avions certains clients qui, de tout temps, nous confiaient leur fret, elles faisaient des offres en baisse pour nous enlever ces clients. Cette situation s'est trouvée, l'année dernière, prendre des développements tels, que je n'ai pas hésité à donner l'ordre, de Paris encore une fois, de faire un gros marché en baisse pour arrêter les efforts de nos concurrents et pour arriver à traiter avec eux, ce qui a lieu depuis. Il faut parfois dans le commerce, savoir sacrifier le bénéfice actuel pour s'assurer des bénéfices futurs.

(Applaudissements.)

Voici pour les petites questions. J'arrive aux deux autres grosses questions, celle du charbon et celle des chaudières Belleville.

[Charbon : MM vs P&O]

Je voudrais tout d'abord rassurer un peu nos actionnaires sur les dépenses en charbon, les rassurer sans méconnaître le moins du monde l'énorme gravité de la question du charbon dans nos affaires. Les différences que nous avons enregistrées sur les charbons se sont élevées, je le disais tout à l'heure, rien que du chef de la hausse, sans parler de la dépense provenant de l'accroissement des parcours, à 21 millions, depuis 1896 jusqu'à 1903 inclus. Elles se sont réparties notamment : 2.300.000 en 1898, 4.200.000 en 1900, 5.500.000 en 1901, 3.700.000 en 1902 et encore 2.800.000 en 1903, en plus de ce que nous dépensions avant le renouvellement du contrat postal actuel et provenant exclusivement de la hausse et non de l'augmentation de la consommation. Cela suffit pour commander à votre conseil d'apporter dans l'examen de toutes les questions qui ont trait au charbon, tout le soin et toute l'attention dont il est capable, car c'est la clef de voûte de vos affaires, il n'y a pas à s'y méprendre. Et à ce point de vue, permettez-moi de vous dire que la situation n'est pas si mauvaise, si vous comparez la Compagnie des Messageries maritimes à celle de la compagnie étrangère qui lui est la plus comparable, j'entends la Péninsulaire [P&O].

J'ai examiné tout dernièrement les comptes de la Péninsulaire pour les dépenses du charbon et je les ai comparés aux nôtres ; j'ai constaté que nous dépensions 47 centimes de plus que la Péninsulaire par lieue marine parcourue. Or, la Péninsulaire fait une partie de sa consommation en Angleterre même et, sur cette partie, elle ne paie pas l'impôt d'exportation de 1 sch. par tonne qui pèse sur tout ce que nous consommons. De plus, la Péninsulaire n'a, contrairement à nous, aucun service sur l'Amérique du Sud : or, c'est un fait étrange, mais malheureusement certain, que le charbon de Cardiff est plus cher dans tous les ports du Sud-Atlantique qu'il ne l'est sur d'autres points, même à Colombo. Si vous tenez compte de ces deux faits et si vous constatez que la différence entre la Péninsulaire et nous se réduit à 46 centimes par lieue marine, la conclusion est que nos navires consomment moins de charbon que la Péninsulaire.

M. Raveau nous disait tout à l'heure : « Vous n'êtes pas toujours bien servis ni sur la quantité ni sur la qualité ». Précisément, par l'importance énorme de la question du charbon dans nos affaires et l'attention que nous y apportons, je puis dire que les rapports de nos commandants, qui signalent tous les motifs de plainte qu'ils ont à ce sujet, sont lus avec une attention particulière par nos services et par moi-même avec les remarques des services.

M. Raveau n'a pas nommé, tout à l'heure, le port auquel il avait fait allusion : il a raison, il ne faut jamais discuter des questions de personnes, mais il a bien voulu me le dire et je puis répondre ceci : dans le port en question, en ce qui concerne la quantité, je ne crois pas qu'il y ait le moindre doute à avoir, attendu que chaque sac de charbon est pesé, avant embarquement, par le Poids public, instrument assermenté qui nous prouve que la livraison est bien celle de la commande. En ce qui concerne la qualité, à deux reprises, au cours de l'année dernière, des plaintes ont été formulées par les commandants ; immédiatement, elles ont été signalées aux fournisseurs et les faits qui les avaient motivées ne se sont pas renouvelés. Je puis dire que chaque fois qu'une réclamation est reconnue fondée, c'est par la réduction sur la facture et par le changement de fournisseur que nous résolvons la question. Par parenthèse, je tiens à faire remarquer une fois de plus à l'assemblée que, contrairement à une légende — il y a beaucoup de légendes sur la compagnie —, nous n'avons pas qu'un fournisseur unique de charbon à travers le monde entier. Nous en avons trente-cinq ou quarante, je ne dirai pas autant qu'il y a de ports, mais dans la proportion des deux tiers des escales que nous desservons.

[Chaudières Belleville : mise au point]

Ceci me conduit naturellement à vous entretenir d'une autre question, la question essentiellement technique des chaudières Belleville, et je me permettrai de dire que je suis fort à l'aise pour en parler, attendu que n'ayant pas encore l'honneur de vous appartenir quand les chaudières Belleville ont été commandées pour vos bateaux, il n'y a pas de ma part d'amour-propre personnel en jeu dans la question.

C'est une des premières questions que nos services ont mise, à ma demande, à l'étude, parce que j'avais entendu bien avant les observations de MM. [G.] Lacaze et Raveau, les critiques faites par les uns et les autres, je dirai même par quelques concurrents de la maison Delaunay-Belleville.

Il y a deux points à considérer dans la matière.

Y a-t-il lieu pour l'avenir, si nous faisons de nouveaux paquebots-poste, de les pourvoir de chaudières Belleville, et y a-t-il lieu dans le présent de remplacer celles que nous avons par des chaudières cylindriques ?

Sur la première question, mon opinion n'est pas encore faite parce que les études si compliquées auxquelles elle donne lieu et les termes de comparaison qu'elle nécessite ne sont pas au point. Comme j'ai l'espoir que nous ne mettrons en chantier aucun paquebot-poste d'ici à quelques années, tant que tout au moins nous n'aurons pas de contrats plus avantageux que ceux que nous avons avec l'État, j'ajoute que la question n'a pas un caractère d'acuité.

En ce qui concerne le remplacement, j'ai une opinion faite. D'abord, M. Raveau, tout à l'heure, disait que nous en étions arrivés à construire des types de paquebots qui n'avaient pas de facultés commerciales suffisantes. C'est absolument mon avis, mais à qui la faute ? La faute incombe à certaines conditions contractuelles et à certaines conditions géographiques. C'est un fait d'expérience courante, plus on recherche la vitesse, plus on arrive à immobiliser une grande partie des espaces disponibles d'un navire. Plus un bateau doit fournir de nœuds par heure, plus il faut d'espace pour ses machines, pour ses chaudières et son charbon, et moins il reste de tonnage disponible pour les marchandises. Le fait est d'autant plus probant que les navires que vous avez à construire sont appelés à manœuvrer dans un port comme celui de la Joliette qui a été fait pour des bateaux de 70 à 80 mètres de long et qui reçoit maintenant des bateaux de 155 mètres de long, dans des conditions telles que l'on peut dire que chaque fois que l'on entre ou sort, c'est un coup de dé que l'on joue, ou lorsqu'on doit remonter ou descendre des rivières comme celle de Saïgon où il n'est pas facile de manœuvrer de grands navires. Il y a donc, d'après la construction même du type de bateau, une réduction de l'espace disponible, et comme le type de bateau est limité par les ports qu'il doit desservir, vous pouvez prévoir qu'à un moment donné, tout votre bateau sera pris par la machinerie et ses services et qu'il ne restera plus rien pour les marchandises.

C'est précisément parce qu'on était dans les limites de ce programme très étroit, tant par suite du cahier des charges que par suite des nécessités spéciales de la ligne, qu'on a cherché à prendre les chaudières tenant le moins d'espace possible ; or les chaudières Belleville, sur les unités du même type, ont un poids de 200 tonnes ou un volume de 170 mètres cubes de moins que les chaudières cylindriques. Quel résultat ont-elles donné !

M. Raveau a bien voulu nous dire tout à l'heure qu'il avait été renseigné — et cela se voit très bien — par un certain nombre de nos agents. Habitué qu'il est à diriger de grandes administrations, il me permettra de lui dire qu'il y a toujours quelque chose de vrai dans ce qu'un agent secondaire vous confie, mais que ce n'est jamais la vérité tout entière, parce que l'homme qui est spécialisé dans un métier ne voit pas nécessairement toutes les choses qui sont à côté de sa spécialité. (Applaudissements.)

On dit : Toutes les chaudières Belleville ont donné de mauvais résultats. Ce n'est pas exact. Il y a deux séries de bateaux munis de chaudières Belleville en service dans la Compagnie ; les uns, d'une première génération, les *Armand-Béhic*, *Ville-de-la-Ciotat*, n'ont qu'une hélice. En les comparant à des bateaux pourvus de chaudières cylindriques

datant à peu près de la même époque, en comparant surtout les puissances relatives de ces bateaux entre elles, nos résultats statistiques permettent d'affirmer de la façon la plus absolue que ces chaudières de la première série donnent des résultats plus avantageux que les bateaux à chaudières cylindriques, à proportion de puissance égale.

Ici, je suis absolument documenté ; je crois qu'il est inutile de faire passer les chiffres sous les yeux de l'assemblée.

Au contraire, en ce qui concerne la seconde série, il y a eu des résultats très différents, et je me permettrai de dire qu'il y a ceci de particulier en matière de bateaux, qu'on a des résultats aussi chaotiques qu'en matière d'acoustique dans les salles de théâtre. Si vous supposez quatre bateaux construits dans le même temps, par les mêmes hommes, sur les mêmes plans, avec les matières premières de la même provenance, vous n'avez pas des résultats identiques.

Une voix. – Très juste !

M. le président. – Par conséquent, là encore, il faudrait, si l'on voulait pousser l'étude à fond, distinguer entre tel bateau et tel autre, le *Tonkin* et l'*Annam* d'un côté, le *Magellan* et l'*Amazone* de l'autre. Nous nous trouvons en présence de bateaux à deux hélices, ce qui est un élément considérable de changement ; ces bateaux n'ont pas donné les mêmes résultats que ceux de la première série, c'est absolument vrai. Y a-t-il lieu, cependant, de changer leurs chaudières et de les remplacer par des chaudières cylindriques ? Je ne le crois pas. Vous parliez tout à l'heure des dépenses d'entretien des chaudières Belleville, et vous disiez : Ces dépenses sont plus lourdes que les dépenses d'entretien des chaudières cylindriques ; ce n'est pas contestable ; seulement, entre la onzième et la quinzième année, il faut remplacer complètement la chaudière cylindrique, tandis que la chaudière Belleville se change par fractions ; elle ne donne jamais lieu à une réfection totale. Par conséquent, si vous voulez comparer l'entretien de l'un et de l'autre type, il faut ajouter à l'entretien proprement dit de la chaudière cylindrique un prorata provenant de la réfection totale entre la onzième et la quinzième année, et là j'ai une dépense en moins du côté de la chaudière Belleville.

Puis, que serait cette dépense de remplacement ? Je vous ai dit tout à l'heure qu'un des avantages (je vous demande pardon d'entrer dans toutes ces longues explications, mais il faut prendre les objections corps à corps) de la chaudière Belleville, c'est d'occuper 200 tonneaux, 170 mètres cubes de moins que la chaudière cylindrique de force analogue ; à la dépense de la chaudière proprement dite, qui est de 150 à 500.000 francs, il faut ajouter l'utilisation des 170 mètres cubes supplémentaires dans votre bateau.

J'ajoute que quand un navire a été construit pour contenir des chaudières et une machine, qui occupent un certain espace, et que l'on veut substituer une chaudière qui occupera 170 mètres cubes de plus, c'est la réfection totale du bateau qui s'impose, c'est une dépense de 900.000 francs ou un million à engager sur chacun des bateaux. Appliquer cela sur les douze bateaux – car vous n'avez que douze bateaux munis de chaudières Belleville – quel sera votre avantage ? Il sera moins grand que vous ne le supposer. J'ai eu communication d'une note d'un adversaire des chaudières Belleville, qui base son raisonnement sur ce fait que le charbon est de 30 francs : il n'y est déjà plus aujourd'hui, heureusement pour vous et pour nous. Je ne vous dirai pas exactement à quel prix il est cette année, mais je puis indiquer qu'il est aux environs de 28 francs, et peut-être descendra-t-il encore ; nous l'avons connu à 21, à 23, à 22 même ; il n'y reviendra pas tout à fait, mais le prix s'améliorera, nous en avons du moins l'espoir.

Voilà les quelques explications que j'avais à fournir.

[Tournant commercial]

En attendant qu'une autre question nous soit posée, je me bornerai à résumer le très intéressant rapport que votre administrateur délégué, M. Lecat, vous a lu tout à l'heure.

En 1902, vous avez bien voulu approuver un programme dont la clef de voûte était ceci : l'exploitation des contrats postaux, étant données les interprétations qu'on leur donne à l'heure actuelle, ne peut plus, ne doit plus être le pivot principal d'une société comme la vôtre ; il faut aborder résolument le terrain commercial. À vrai dire, il était presque déjà trop tard pour le faire. Vous savez, en effet, quel a été le jeu d'inscription de la loi de 1903 : c'est tout juste si nous avons eu le temps de nous inscrire pour quatre cargo-boats : c'était insuffisant pour vous. Heureusement que les circonstances nous ont permis de nous assurer, comme on vous l'a dit, la possession du matériel de la Compagnie de l'Est-Asiatique, et que vous vous trouverez, l'année prochaine, à la tête d'une flotte commerciale, placée sous le régime de la loi de 1902, presque égale à la plus favorisée des compagnies françaises qui ont pu bénéficier de cette loi. En même temps, à tous les degrés de notre hiérarchie, nous nous sommes efforcés d'inspirer à nos agents le désir d'augmenter votre vitalité, de vous faire rentrer d'une façon plus active dans la circulation commerciale, pour y reprendre la place à laquelle vous avez droit, et je suis heureux de profiter de la circonstance qui m'est offerte aujourd'hui, pour vous dire que, de toute part, dans la Compagnie, il y a un ensemble de bonne volonté et d'efforts que les événements extérieurs peuvent contrecarrer, mais que, en ce qui concerne l'élan, il n'est pas possible d'en obtenir plus que celui que nous constatons dans notre personnel à tous les degrés. (Applaudissements.) Il ne m'appartient pas de préjuger l'avenir, mais l'avenir se compose de deux éléments : la bonne volonté des acteurs de la scène humaine et les événements extérieurs. La bonne volonté, vous l'avez ! Souhaitons que les événements extérieurs nous secondent et nous soient propices. (Applaudissements prolongés.)

Un actionnaire, M. de Cordon, se référant à ce que vient de dire M. le président, suggère qu'il y aurait peut-être intérêt pour la Compagnie à profiter des circonstances actuelles pour mettre en vente deux ou trois de ses navires. M. le président répond que cette solution a été envisagée, mais qu'elle a paru, après examen, inconciliable avec les exigences de la loi de 1902 sur la Marine marchande, dont l'effet est épuisé, et qui ne permettrait pas de faire des constructions neuves bénéficiant d'une prime quelconque.

Personne ne demandant plus la parole, l'assemblée passe au vote des résolutions.

.....

Messageries maritimes
[Compagnie nationale de navigation](#)
(*Le Journal des débats*, 26 septembre 1904)

Les Messageries maritimes ont repris de 234 à 249 ; on a annoncé que cette Compagnie venait d'acquérir la flotte de la Compagnie nationale de navigation, dont le port d'attache est à Marseille. Cette Compagnie poursuivrait ainsi la réalisation du programme que le conseil d'administration avait développé lors de la dernière assemblée générale des actionnaires.

PORT DE BORDEAUX
(*La Gironde*, 10 octobre 1904)

Chargements d'entrée
MAGELLAN, vapeur français, c. Dupuy-Fromy, arrivé de La Plata, du Brésil et du Sénégal. Agent général, M. Rivaille.

.....

Pris à Dakar : MM. Herdet, 7 colis articles de ménage ; Van de Velde, 5 pouchons et 1 sac caoutchouc ; C. Pierre, 1 caisse effets usagés ; Devès et Chaumet*, 209 sacs caoutchouc ; E. Bompunt, 8 colis ivoire, 27 sacs caoutchouc ; Casartelli, 38 cages oiseaux ; Agent général, 1 caisse perles et verroterie ; Barthès et Guiraud, 1 group espèce (valeur 7.000 fr.) ; D. Lacoste, 1 dito (valeur 8,000 francs) ; Agent général, 6 caisses plumes et peaux ; 108 sacs gomme ; P. Buhan et Cie, 2 caisses argent monnayé (valeur 20.000 fr.).

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 45.000.000 de francs
Assemblée générale extraordinaire
(*Le Journal des chemins de fer*, 7 janvier 1905)

Rapport du conseil d'administration

Messieurs,

Vous êtes réunis en assemblée générale extraordinaire pour vérifier la sincérité des opérations relatives à la souscription de 60.000 actions de priorité et décider diverses modifications de pure forme aux statuts de la société.

MM. les scrutateurs voudront bien constater tout d'abord que, conformément à l'article 27 des statuts, des avis, insérés plus de 25 jours avant l'époque fixée pour l'assemblée, dans les journaux d'annonces légales de Paris et de Marseille et indiquant sommairement l'objet de la réunion, ont convoqué à cette assemblée tous les actionnaires de la Compagnie, indépendamment des lettres individuelles adressées à ceux dont les noms adresses nous étaient connus.

Il résulte, d'autre part, de la feuille de présence que plus de la moitié des actions anciennes et nouvelles est représentée, ainsi que l'exigent l'article 30 des statuts et la loi du 24 juillet 1867.

L'assemblée a donc été régulièrement convoquée et constituée et peut valablement délibérer sur les questions portées à l'ordre du jour.

Vous vous rappelez, Messieurs, que l'assemblée générale extraordinaire du 25 octobre 1902, qui a décidé la modification de plusieurs articles des statuts de la société, a notamment autorisé l'augmentation du capital, à concurrence de quinze millions de francs, augmentation pouvant être réalisée par la création d'actions soit ordinaire, soit de priorité de 250 francs chacune. Tous pouvoirs étaient donnés au conseil d'administration pour déterminer (en se conformant, s'il s'agissait d'actions de priorité, aux dispositions de l'article 6 des statuts) l'époque et les conditions de l'émission. Un droit de préférence à la souscription de toutes actions nouvelles était réservé aux propriétaires des actions anciennes dans la proportion des titres par eux possédés.

Les avantages attribués aux actions de priorité sont énoncés dans l'article 6 ainsi conçu :

« Les actions de priorité donneront droit, après leur libération intégrale, à un premier dividende de cinq pour cent de leur valeur nominale, à prélever avant tout partage sur les bénéfices disponibles de chaque exercice. Il sera attribué aux actions anciennes, sur le surplus de ces bénéfices, un dividende de cinq pour cent. Le solde des bénéfices sera réparti ensuite entre toutes les actions proportionnellement et sans préférence.

Les droits attachés aux actions, tant ordinaires que de priorité, seront identiques à tous autres égards, et, lors de la liquidation de la société, l'actif net sera partagé entre elles sans distinction. »

La validité de cette délibération ayant été contestée par ce motif que la loi autorisant la création d'actions de priorité ne pouvait avoir d'effet rétroactif, nous avons dû, avant

de procéder à l'émission d'actions de cette nature, attendre une double interprétation de la loi du 9 juillet 1902, celle des Tribunaux, celle du législateur lui-même.

À la date du 16 novembre 1903, une loi complétant l'article 34 du Code de commerce, et interprétant les articles 1 et 2 de la loi du 9 juillet 1902, a mis un terme aux controverses que la rédaction primitive de ces articles avait soulevées et reconnu que « toute société par actions peut, par délibération de l'assemblée générale constituée dans les conditions prévues par l'article 31 de la loi du 24 juillet 1867, créer des actions de priorité, si les statuts n'interdisent point par une prohibition directe et expresse la création d'actions de cette nature ».

D'un autre côté, la Cour de Paris, par arrêt du 16 décembre 1903, a reconnu « régulières et valables les délibérations de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires des Messageries maritimes, en ce qu'elles ont autorisé la création d'actions de priorité dans les conditions prévues par lesdites délibérations. »

C'est seulement au mois de novembre dernier, par les considérations que nous aurons l'honneur de vous exposer ci-après, que nous avons procédé, sous forme d'actions de priorité, à l'émission que vous aviez autorisée par votre délibération du 25 octobre 1902 dont la validité se trouve ainsi surabondamment démontrée.

Cette souscription, pour laquelle nous avons obtenu le concours empressé des principaux établissements de crédit, a donné les résultats suivants :

Le chiffre total des actions souscrites s'est élevé à 132.306.

En dehors des demandes irréductibles qui ont été servies intégralement (à raison de une action nouvelle pour deux anciennes) et qui représentent un total de 30.423 titres, les actionnaires de la compagnie ont souscrit 73.035 actions réductibles ; en outre, 28.843 actions ont été demandées par des souscripteurs n'ayant pas la qualité d'actionnaires et auxquels, en raison du droit de préférence réservé à ceux-ci, il n'a été possible de faire aucune attribution de titres, puisque les actionnaires eux-mêmes, sauf pour les petites souscriptions de 1 à 5 actions, n'ont reçu que 39 % de leurs demandes sujettes à réduction.

Vous remarquerez avec satisfaction que les titres de la société restent ainsi classés dans les mêmes mains.

Nous avons dû, pour obéir aux prescriptions de la loi du 24 juillet 1867 (art. 1, 24 et 55), faire dresser, à la date du 25 novembre dernier, par le notaire de la société, un acte constatant la souscription de ces 60.000 actions nouvelles et le versement du quart sur chacune d'elles, acte auquel a été annexé la liste complète des souscripteurs avec indication de leurs noms, prénoms, qualités et domiciles. Une expédition de cet acte est déposée sur le bureau. Elle a été soumise à MM. les commissaires des comptes. Ce n'est qu'après l'accomplissement de cette formalité que nous avons pu convoquer l'assemblée générale appelée à vérifier la régularité des opérations de la souscription (art. 25 de la loi du 24 juillet 1867.)

Dès que le procès-verbal de vos délibérations aura pu être établi, nous nous empresseront de faire timbrer les nouveaux titres, de les signer et de produire au Syndicat des agents de change les justifications nécessaires en vue de l'admission de ces nouvelles actions à la cote de la Bourse, toutes formalités impossibles à accomplir avant la production des documents établissant que toutes les prescriptions légales ont été remplies.

*
* *
*

Après avoir exposé le côté juridique des questions sur lesquelles vous allez être appelés à délibérer, nous avons à vous rendre compte des considérations et motifs qui ont déterminé votre conseil d'administration à user des pouvoirs que vous aviez bien voulu lui conférer lors de votre assemblée extraordinaire du 25 octobre 1903.

Dans le rapport que nous avons eu l'honneur de vous adresser à l'occasion de la réunion de l'assemblée générale du 28 mai dernier, nous vous signalions, d'une part, l'acquisition de trois vapeurs qui ont pris rang dans votre flotte sous les noms de *Bosphore*, *Crimée* et *Danube*. D'autre part, nous vous faisons connaître qu'en vertu d'arrangements intervenus avec la Compagnie de l'Est-Asiatique français, nous allions avoir à prendre possession des quatre plus grands navires de cette société. C'est un fait accompli, et vous voyez figurer au tableau de la flotte annexé au présent rapport l'*Annam*, le *Laos*, le *Yunnan* et le *Kouang-Si*, qui proviennent de l'Est-Asiatique français.

De ces quatre navires, deux ont été livrés cette année par la Compagnie des forges et chantiers de la Méditerranée. Le *Laos*, construit en Danemark, est également un navire neuf. L'*Annam* date de 1899. Tous ces navires ont droit aux primes allouées par la loi de 1902 sur la Marine marchande, les deux de construction française au titre de prime à la navigation, et les deux autres au titre de la compensation d'armement.

En vous entretenant de ces opérations, nous vous avons fait connaître en même temps que, pour assurer l'exécution du programme des constructions nouvelles mises en chantier dans le but de développer nos moyens d'action dans la direction de la navigation commerciale, nous avons dû recourir à des combinaisons de trésorerie pour lesquelles nous avons obtenu les concours devenus nécessaires.

[Acquisition de la flotte de la Compagnie nationale de navigation]

[Entente sur la ligne d'Indochine avec les Chargeurs réunis]

Depuis votre dernière réunion, un fait nouveau est venu ajouter à nos obligations budgétaires. Nous voulons parler de l'acquisition par votre compagnie de la flotte de la Compagnie nationale de navigation dont une partie a été rétrocédée à la Société des chargeurs réunis.

Nous n'avons pas à mettre en évidence les conséquences de cette opération dont la portée ne peut manquer de vous frapper. C'est une négociation à laquelle nous ne songions pas il y a six mois, mais que nous n'avons pas hésité à poursuivre dès que la réalisation nous en a été proposée.

Il ne faudrait pas voir uniquement dans cette dernière combinaison le fait de la disparition d'un concurrent sur une des lignes les plus intéressantes de votre exploitation. C'est assurément un des côtés de la question et non des moindres, mais nous devons en retirer, entre autres avantages, celui de coordonner les services de concert avec la Compagnie des chargeurs réunis, de manière à ne plus nous trouver dans le cas de voir les navires de plusieurs compagnies partir pour l'Indo-Chine dans une même semaine, laissant ensuite après eux une période prolongée sans départ.

La réorganisation que nous avons préparée sera en plein fonctionnement à partir du 1^{er} janvier prochain. Elle consiste, en ce qui nous concerne, à substituer à la ligne commerciale de l'Indo-Chine, qui était desservie jusqu'à présent par des bateaux de la ligne de Londres, un service spécial tout à fait indépendant de la ligne de Londres, qui aura son point de départ à Anvers, desservira Dunkerque, Le Havre et Marseille et poursuivra vers l'Indo-Chine et la Chine.

À ce service seront affectés les vapeurs de fort tonnage, provenant de la Compagnie de l'Est-Asiatique, auxquels viendront se joindre le *Louqsor* et l'*El Kantara*, ainsi que les deux autres navires qui sont encore sur chantier à La Ciotat.

L'organisation nouvelle a été combinée de manière à ménager entre nos départs et ceux de la Compagnie des chargeurs réunis un intervalle de quinzaine. Par ailleurs, nous avons tenu à assurer en commun le service des transports du gouvernement en conservant six des voyages que faisait accomplir annuellement la Compagnie nationale de navigation

Dans ces conditions, nous nous trouvons en mesure d'offrir un programme de voyages bien espacés, se succédant à intervalles réguliers, lesquels, avec un nombre de

départs moindre, mettront au service du trafic un tonnage plus grand que celui dont on disposait auparavant.

Il est presque superflu de dire qu'en procédant à cette réorganisation, nous avons eu le souci de donner satisfaction aux besoins du gouvernement ainsi qu'aux intérêts du commerce.

Le désir de vous associer à l'œuvre commune nous a entraînés à entrer dans le détail de questions d'exploitation qui nous éloignent de l'objet spécial de votre réunion de ce jour.

Elles s'y rattachent cependant, puisque c'est pour constituer le matériel nécessaire à la bonne marche de votre entreprise que nous avons été conduits à faire appel à des capitaux nouveaux.

L'achat des trois vapeurs d'origine anglaise, celui du matériel de l'Est-Asiatique français, et, en dernier lieu, l'acquisition de la flotte de la Compagnie nationale, ont absorbé, pour la part qui nous incombe, un capital de 15 millions de francs. Si vous voulez bien noter que, d'un autre côté, la construction de quatre grands vapeurs commerciaux à La Ciotat, sur lesquels un est en service et le second en achèvement, absorbera un capital de 13 millions, vous reconnaîtrez que les dépenses effectuées et celles à prévoir dans un délai très rapproché (les derniers bateaux en chantier La Ciotat devant être terminés vers la fin de 1905), auront absorbé un capital de 28 millions de francs qui suffirait à justifier à vos yeux l'émission du 19 novembre dernier.

Nous devons ajouter que pour réaliser l'achat de navires dont nous avons eu l'honneur de vous entretenir, nous avons été amenés à faire usage temporairement de la faculté d'hypothèque maritime dont vous avez approuvé l'addition aux statuts de votre société (art. 22) dans l'assemblée générale du 25 octobre 1902.

En résumé, dans la période d'octobre 1903 jusqu'à ce jour, votre flotte a été accrue de onze unités, toutes aptes aux services commerciaux qui représentent un tonnage de 59.049 tonnes. L'achèvement prochain du bateaux en construction introduira trois unités de plus, représentant 21.870 tonnes et, si on y joint l'*Himalaya*, entré en service en 1902, qui bénéficie aussi des primes de la dernière loi, on voit, qu'à la fin de 1905, les facultés de la flotte commerciale auront grandi dans la mesure de 86.924 tonnes.

Nous avons la confiance que l'exposé qui précède vous laissera sous l'impression que nous avons eu le réel souci de la défense de vos intérêts en intervenant comme nous l'avons fait, au moment opportun, dans des opérations dont le succès fortifie puissamment la situation de votre entreprise.

Quant à la nécessité de l'émission, elle vous paraîtra certainement établie par l'importance des capitaux engagés depuis deux ans.

Il nous reste à soumettre au vote de l'assemblée les propositions inscrites à l'ordre du jour.

M. le président offre la parole à ceux de MM. les actionnaires qui auraient des observations à présenter pour ou contre la première résolution ainsi conçue :

PREMIÈRE RÉOLUTION

L'assemblée générale approuve et ratifie l'émission de 60.000 actions de priorité d'une valeur nominale de 250 francs, dont la création avait été prévue dans l'article 5 des statuts

Reconnaît la sincérité de la déclaration de souscription et de versement faite par le conseil d'administration de la société, aux termes d'un acte reçu le 25 novembre 1904 par M^e Kastler, notaire à Paris ;

Décide, en conséquence, que le capital social est porté de 30 à 45 millions de francs.

Personne ne demandant la parole sur la première résolution, elle est mise aux voix et adoptée à l'unanimité moins un votant.

M. le président donne lecture de la deuxième résolution et offre la parole à ceux de MM. les actionnaires qui auraient des observations à présenter pour ou contre cette deuxième résolution ainsi conçue :

DEUXIÈME RÉOLUTION

L'assemblée générale arrête dans les termes suivants la nouvelle rédaction des articles 1 et 5 des statuts de la compagnie :

Article premier. — La société anonyme connue sous le nom de Compagnie des Messageries maritimes, autorisée par décret du président de la République en date du 22 janvier 1852 et modifiés par décrets des 5 décembre 1853, 18 juillet 1855, 3 mars 1858, 11 décembre 1861 et 17 novembre 1871, puis transformée en société anonyme dans les termes des lois des 24 juillet 1867, 1^{er} août 1893, 9 juillet 1902 et 16 novembre 1903, conserve la dénomination de Compagnie des Messageries maritimes.

Art. 5. — Le fonds social est porté à 45 millions de francs.

Il est composé :

1° Pour trente millions, des 130 000 actions d'une valeur nominale de 250 francs, qui ont formé le fonds social à la suite de la délibération du 25 octobre 1902, réduisant le capital social ;

2° Pour quinze millions, de 60.000 actions de priorité, également d'une valeur nominale de 250 francs, dont les avantages sont déterminés par 1 article 6 des statuts, lesdites actions émises en conformité, tant de la délibération de l'Assemblée générale des actionnaires du 25 octobre 1903 que des lois des 9 juillet 1902 et 16 novembre 1903.

Le capital peut toujours être augmenté par la création d'actions nouvelles, ordinaires ou de priorité, en vertu d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires prise dans les termes de l'article 30. ci-après.

Le conseil d'administration détermine (en se conformant, s'il s'agit d'actions de priorité aux dispositions de l'article 6 ci-après) l'époque et les conditions des émissions, notamment l'intérêt à servir aux actions nouvelles jusqu'à leur entière libération.

Les propriétaires d'actions antérieurement émises ont, dans la proportion des titres par eux possédés, un droit de préférence à la souscription de toutes actions nouvelles. »

Un actionnaire demande au conseil de préciser si, dans le cas où les bénéfices de l'exercice ne suffisent pas à assurer aux actions de priorité le premier dividende de 5 % prévu par l'article 6 des statuts, il n'y aurait pas lieu de faire bénéficier d'un rappel de la différence au titre de l'exercice suivant.

M. le président répond qu'aux termes mêmes de cet article, « les actions de priorité donneront droit, après leur libération intégrale, à un premier dividende de 5 % de leur valeur nominale à prélever avant tout partage sur les bénéfices disponibles de chaque exercice. »

Il ajoute que le texte spécifiant qu'il s'agit de chaque exercice, il ne saurait y avoir rappel d'un exercice sur l'autre et que, par conséquent, aucune contestation n'est possible à cet égard.

Un autre actionnaire fait remarquer que, par suite de la création des actions de priorité, il ne sera probablement plus payé d'acompte sur le dividende. Il demande à M. le président de dire ce qu'il pense à cet égard.

M. le président répond qu'il sera, en effet, difficile, sinon impossible, de continuer désormais à opérer le paiement d'un acompte en raison de la difficulté qu'il y a, dans une industrie soumise à autant d'aléas que celle des compagnies maritimes, à prévoir plusieurs mois à l'avance comment se liquidera définitivement l'exercice.

Personne ne demandant plus la parole sur la deuxième résolution, elle est mise aux voix, et adoptée à l'unanimité moins un votant.

Après le vote de ces résolutions, M. le président déclare épuisé l'ordre du jour de l'assemblée générale extraordinaire et prononce l'allocution suivante :

Allocution de M. André Lebon,
président du conseil d'administration

Messieurs,

Vous comprendrez que ma première parole soit une parole de remerciement pour les 2.400 actionnaires qui ont couvert plus de deux fois la dernière émission, et aussi pour les grands établissements de crédit qui nous ont facilité et garanti par avance le succès de cette opération.

Permettez-moi de vous dire, maintenant que le résultat est acquis, que la chose n'était peut-être pas aussi aisée qu'elle pouvait le paraître, dans un temps où, en dehors de la crise propre que nous avons traversée depuis quelques années, les circonstances politiques et économiques générales ne semblent guère favorables à notre industrie.

J'ai l'espoir, j'ai la profonde conviction que la confiance qui a été mise dans la Compagnie des Messageries maritimes par les établissements financiers et par les actionnaires est justifiée, et c'est pour tâcher de vous faire partager cette conviction que je vous demande la permission de vous donner quelques explications sur la situation présente des affaires de notre compagnie.

Messieurs,

Ceux d'entre vous qui ont assisté à l'assemblée générale d'octobre 1902 se rappelleront peut-être que j'ai eu l'occasion de développer cette idée devant eux, que dans le temps où nous vivons, étant donnés les changements survenus dans la législation, il était désormais plus avantageux de naviguer au titre commercial, sous le régime des primes de la loi de 1902, que de faire de la navigation postale.

Il était tout juste temps, pour la Compagnie des Messageries maritimes, de profiter du rang d'inscription et des crédits disponibles de la loi de 1902, à l'heure où vous avez bien voulu approuver ce programme. Mais nous avons pu, immédiatement après votre délibération, prendre rang pour 30.000 tonnes à faire construire dans nos propres chantiers, pour renforcer le matériel de nos lignes commerciales,

Le programme qui vous avait été soumis aurait été à coup sur incomplètement réalisé, si, pour nous permettre de donner une plus large expansion à vos services commerciaux, deux circonstances favorables ne s'étaient présentées au cents du présent exercice. Je veux parler de l'acquisition de la flotte de l'Est-Asiatique français et de la cession partielle de la flotte de la Compagnie nationale de navigation, qui nous mettent désormais à la tête d'une flotte commerciale inscrite dans les prévisions de la loi de 1902 pour un total de primes de navigation ou de compensation d'armement qui, dans l'ensemble, fera entrer dans les caisses de la compagnie près de 29 millions de francs.

Et puisque l'occasion s'en offre, vous me permettrez de répondre, bien que la critique ne se soit pas fait jour ici même, à certaines appréhensions qui se sont manifestées au dehors sur le sort des anciennes actions en présence des nouvelles actions de priorité.

Je reconnais parfaitement que les actionnaires porteurs de titres ordinaires peuvent s'effrayer de voir constituer une espèce de droit de préférence, sinon de privilège, en faveur des nouveaux titres, lorsque ces nouveaux titres sont simplement destinés à procurer à la société un fonds de roulement, sans lui ajouter une source de richesse supplémentaire. Ce n'est pas notre cas.

En regard des quinze millions d'actions de priorité, nous faisons entrer dans le patrimoine social une flotte commerciale d'une importance telle et assurée d'un chiffre de primes tel, qu'il est aisé de se rendre compte qu'en dehors même des profits commerciaux proprement dits, les actions anciennes aussi bien que les actions nouvelles ont, pour les prochaines années qui suivront, un dividende de 5 % assuré du chef des primes.

[Économies d'échelle]

J'ajoute que l'on pourrait peut-être s'étonner que, dans un moment où toutes les compagnies de navigation traversent une phase difficile, nous jugions utile à vos intérêts d'accroître votre matériel et d'augmenter vos services ; et cependant, la moindre réflexion vous montrera que tel navire qui n'est pas susceptible de procurer des bénéfices à une petite société, peut en procurer lorsqu'il vient s'incorporer dans le cadre général d'une grande affaire comme la vôtre. Contrairement, en effet, à une opinion courante, nous exploitons dans de meilleures conditions que la plupart des petites sociétés. Cela tient, messieurs, à diverses causes. La plus essentielle, c'est que, lorsqu'on a une organisation aussi importante que celle de votre compagnie, l'adjonction de dix ou douze navires n'augmente pas les frais généraux à proportion de l'augmentation du matériel. Cela provient aussi de ce que, lorsqu'on traite pour les approvisionnements, pour le charbon notamment, destinés à une flotte aussi considérable que la vôtre, on traite à des prix plus favorables que de petites compagnies ne peuvent généralement en obtenir.

Et cela est si vrai que, nous étant trouvés dans l'obligation d'assurer l'exécution de certains contrats qui liaient pour le cours de la présente année les vendeurs des navires cédés à votre compagnie, ce n'a pas été une de nos moindres satisfactions – tant est grand notre désir de chercher les économies, partout où il y en a de réalisables –, de constater que ces contrats avaient été conclus à des conditions sensiblement plus onéreuses que celles qui servent de base à vos marchés d'approvisionnement.

De ce qui précède doit se dégager l'impression que le matériel nouveau qui est entré en service ne constitue pas seulement un accroissement d'importance pour vos affaires, mais qu'il vous assurera des bénéfices qu'il ne pouvait pas toujours donner à ceux qui le possédaient autrefois.

Voici le premier point.

Il en est d'autres qui méritent de fixer votre attention.

Quand on absorbe un certain nombre d'entreprises secondaires, quand on s'entend comme il convient de le faire avec les autres armateurs restés en ligne, pour organiser en commun les services nécessaires au commerce et à l'État, il n'est pas douteux qu'il doive résulter de cette entente une amélioration dans les prix de revient. En effet, au lieu de mettre dans certaines directions trop de tonnage en service pour les besoins du commerce et pour les besoins du gouvernement, on ne met exactement que ce qu'il faut pour donner satisfaction aux uns et aux autres. On n'engage pas de dépenses inutiles en faisant naviguer des bateaux dont les facultés de transport risquent de n'être utilisées que dans une proportion très restreinte. Dans tout cela, vous avez des sources de profits à peu près certains.

Vous en avez d'autres encore.

Nous venons de conclure, pour 1905, des marchés de charbon en réduction sensible sur les prix que nous avons été obligés de subir dans ces dernières années, et, en même temps que le charbon est en baisse, il se trouve que, grâce à la récolte extrêmement abondante de l'Inde anglaise, le fret des navires charbonniers qui transportent le combustible dans nos dépôts est tombé à des taux qu'on n'avait jamais vus, et que, de ce chef aussi, nous aurons à attendre une réduction appréciable sur les dépenses du prochain exercice.

Voilà pour l'avenir.

*

* *

Quant à l'exercice 1904 qui appartient déjà presque au passé, je vais vous en résumer brièvement les résultats approximatifs.

Nous procédons, depuis cette année, à des liquidations provisoires trimestrielles de l'exercice de façon à suivre d'aussi près que possible la marche de vos affaires. Au 31 août dernier, la liquidation provisoire des neuf premiers mois nous donnait une avance de produit net de 1.300.000 fr. sur l'exercice précédent, et cela malgré une première grève qui, au mois d'avril écoulé, avait totalement arrêté pendant trois semaines nos services de Marseille.

Au moment même où nous venions de terminer cette liquidation provisoire, une seconde grève, qui, celle-là, a arrêté pendant sept semaines nos services, a éclaté à Marseille.

Nous avons, au cours de cette seconde grève, perdu l'avance que nous avions au 31 août.

Autant les chiffres que je viens de mentionner pour la liquidation au 31 août sont acquis et exacts, autant il m'est impossible, pour un exercice qui s'est clos le 30 novembre dernier, de vous donner des précisions égales en ce qui concerne le dernier trimestre. Ce n'est que par des approximations, par des comparaisons, par des évaluations, que nous avons faites avec tout le soin possible, que nous sommes arrivés à la conclusion que je vais vous indiquer.

Vous vous souvenez que, par suite des modifications introduites dans notre comptabilité, l'exercice 1903 avait été, d'accord avec vous, réduit à onze mois. L'exercice 1904 porte sur une année complète, il a douze mois; mais tandis qu'il a eu douze mois par le fait des charges, frais généraux, charges de capital, amortissements et intérêts des obligations, il n'a eu que neuf mois et demi de recettes, par le fait des grèves, puisque pendant dix semaines, trois au mois d'avril, sept d'août à octobre, nos services ont été entièrement arrêtés à Marseille.

Malgré cette disproportion entre les charges et la période de travail utile, nous avons le très ferme espoir que l'exercice se liquidera en définitive dans des conditions à peu près identiques à celles de l'exercice 1903 et que, tout en vous proposant de donner le même dividende aux actions, nous pourrions peut-être vous demander d'augmenter, dans une certaine mesure, nos amortissements et nos fonds d'assurances, ce qui démontre en réalité que si, en neuf mois et demi contre douze mois de charges, nous arrivons au même résultat que pour l'exercice précédent, il y a une progression dans le produit net de nos affaires de tout près de 12 %, exactement 11,92 %.

Vous me permettrez de dire que dans les circonstances générales que traverse la navigation, ce résultat doit être considéré comme très satisfaisant. Il revient tout entier au zèle et à l'activité soutenue et infatigable du personnel terrien ou navigant de la compagnie, car ce qui est à remarquer dans les résultats que je vous signale, c'est que, tant au point de vue des recettes commerciales qu'au point de vue de la prime, il n'y entre pas un seul voyage effectué par le nouveau matériel, dont l'effet ne commencera à se faire sentir que sur l'exercice 1905.

Voilà ce que je tenais à vous dire.

Nous sommes arrivés, après de très gros efforts, à réaliser intégralement, au delà même des espérances que nous formions en 1902, le programme que le conseil nous avait soumis alors, et que vous aviez bien voulu approuver.

Nous y sommes arrivés dans un temps où, je ne saurais trop le répéter, les circonstances générales ne travaillent pas en faveur de l'industrie maritime. Nous sommes convaincus que nous avons, en suivant ce programme pied à pied, travaillé dans votre intérêt, et j'ajoute qu'en travaillant dans l'intérêt de la compagnie, nous avons travaillé dans l'intérêt du pays, dont la compagnie est une des forces et une des gloires. » (Applaudissements.)

Personne ne demandant le parole, M. le président remercie les actionnaires du concours qu'ils ont prêté à l'œuvre commune et manifeste l'espoir qu'ils recueilleront le fruit de leur effort.

FLOTTE DE LA COMPAGNIE
(66 navires jaugeant ensemble 290.557 tonneaux
et d'une force totale de 226.550 chevaux)

Paquebots	Jauge brute (tonneaux)	Force en CV de 75 kgm	Dates de mise en service
* Atlantique	6.907	7.800	1900
* Tourane	6.343	7.200	1899
* Pacifique	1.955	1.500	1899
* Tonkin	375	7.200	1898
* Magellan	6.369	7.200	1898
* Amazone	6.368	7.800	1897
* Dupleix	2.546	2.300	1897
* Cordillère	6.378	6.000	1896
* Persépolis	1.812	1.400	1896
* Chili	6.488	6.000	1895
* Ernest Simons	5.720	6.000	1894
* Ville de la Ciotat	6.630	7.200	1892
* Armand Béhic	6.635	7.200	1892
* Polynésien	6.563	7.200	1891
* Australien	6.583	7.300	1890
* Dumbéa	5.916	5.400	1889
* Néra	5.823	6.400	1889
* Mpanjaka	695	450	1889
* Portugal	5.561	4.800	1887
* Manche	2.413	1.400	1887
* Haï-phong	1.548	1.400	1885
* Océanien	4.859	4.000	1885
* Yarra	4.265	4.000	1884
* Cachar	3 685	1.600	1884
* Sydney	4.232	4.000	1883
* Salazie	4.265	4.000	1883
* Calédonien	4.253	4.000	1882
Melbourne	4.109	3.400	1882

Natal	4.086	3.400	1882
Colombo	3.807	1.600	1882
Saghalien	4.063	2.900	1881
Oxus	3.827	2.900	1879
Congo	3.907	2.900	1878
Yang-Tsé	3.829	2.900	1877
La Seyne	2.378	2.000	1876
Équateur	3.923	2.900	1875
Djemnah	3.810	2.900	1875
Orénoque	3.916	2.900	1874
Iraouaddy	3.810	2.900	1873
Niger	3.738	2.900	1872
Sénégal	3.723	2.900	1872
* Gironde	3.243	2.900	1869
Eridan	1.852	1.400	1866-88

Navires affectés à des lignes commerciales

Louqsor	7.289	3.600	1904
Caobang	6.762	4.400	1904
Kouang-Si	6.746	3.000	1904
Yunnan	6.756	3.000	1904
Danube	3.730	2.800	1904
Crimée	3.736	2.200	1901
Bosphore	3.722	2.200	1903
* Himalaya	6.005	3.400	1903
Laos	6.459	2.700	1903
Annam	6.347	2.400	1899
* Sinäi	4.902	3.300	1898
* Badgad	2.587	1.400	1895
* Memphis	2.587	1.400	1895
* Sidon	2587	1.400	1895
* Charente	3.876	2.200	1889
* Dordogne	3.827	2.200	1889
* Adour	3.810	2.200	1889
* Douro	8.784	1.400	1889
* Guadiana	2.670	1.400	1888
Ortégal	3.694	1.900	1885
Cordouan	3.696	1.900	1884
Médoc	3.698	1.900	1884
Matapan	8.682	1.900	1884

Navires en construction

* El Kantara (en achèvement à flot)	7.290	3.600	—
* Gange	7.290	3.600	—
* Euphrate	7.890	3.600	—

* Les paquebots marqués d'un astérisque sont munis de machines à triple expansion.
Nota. – Pour les navires transformés en regard desquels il y deux dates, la seconde indique l'année de la refonte.

(*La Gironde*, 12 février 1905)

Chargements d'entrée

AMAZONE (st. fr.), capitaine Lidin, venu de La Plata, du Brésil et du Sénégal, —
Agent général : M. Rivaille.

.....
Pris à Dakar : MM. Devès et Chaumet*, 59 sacs caoutchouc ; A. Maurer, 54 sacs
dito ; G. Salagna et Cie, 18 fûts dito, 8 ballots cuirs, 1 caisse cuivre, 6 sacs vessies
natatoires ; Casartelli, 22 cages oiseaux vivants.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

Société anonyme au capital de 45.000.000 de francs.

Procès-verbal de l'assemblée générale des actionnaires du 27 mai 1905.

(*Le Journal des chemins de fer*, 17 juin 1905)

Le 27 mai 1905, les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se,
sont réunis en. assemblée générale : 92.632 actions (sur 180.000) étaient représentées ;
444 actionnaires étaient présents chargés, en outre, des pouvoirs de 3.287 autres
propriétaires d'actions.

L'assemblée était présidée par M. Lebon, président du conseil d'administration.

Le bureau étant régulièrement constitué, le président donne la parole à M. Lecat,
administrateur délégué, pour la lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La réunion à laquelle nous avons eu l'honneur de vous convoquer est une assemblée
générale ordinaire constituée en conformité avec les articles 28 et 34 des statuts. Ainsi
que l'indique l'ordre du jour, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration
et celui de MM. les commissaires des comptes, vous aurez à statuer d'abord sur les
résultats de l'exercice 1904 et à en déterminer l'emploi.

Nous vous demanderons ensuite de vous prononcer sur les autres propositions de
résolutions inscrites à l'ordre du jour.

Suivant nos traditions nous allons passer en revue avec vous les divers articles du
bilan.

BILAN

Actif

Matériel naval

Le chapitre présente cette année un intérêt particulier, en ce sens que vous y voyez
figurer, pour la première fois, et sous une rubrique spéciale, une somme de
14.361.680 fr. 65 provenant des écritures passées jusqu'à la date du 30 novembre
dernier à la suite de l'acquisition par votre compagnie de sept bateaux de la flotte de la
Compagnie de l'Est-Asiatique français et de la Compagnie nationale de navigation. Il
vous a été rendu compte des négociations relatives à ces acquisitions dans vos réunions
du 28 mai et du 23 décembre 1904.

Les règlements auxquels ont donné lieu la prise en charge de ces bateaux ayant été
effectués en 1904 pour une partie, et en 1905 pour le solde, c'est seulement dans les

écritures de l'exercice 1905 que la valeur des unités nouvelles viendra se fondre avec celle du matériel naval en service.

Cette manière de procéder trouve, d'autre part, sa justification dans le fait qu'aucun des navires provenant de l'Est-Asiatique français et de la Compagnie nationale de navigation n'a eu à coopérer aux voyages accomplis au titre de l'exercice 1904. Il en résulte qu'en ce qui concerne le bilan, de même que pour les comptes d'exploitation, le matériel nouveau ne joue pas au point de vue de l'exercice dont nous avons à vous entretenir aujourd'hui.

C'est pour ce motif qu'il nous a paru utile d'insérer dans le recueil de documents deux états de la flotte, l'un indiquant la situation telle qu'elle se comportait au regard de l'exercice 1904 ; le second destiné à mettre en évidence la composition du matériel à la date du 1^{er} mai de l'année courante. Le rapprochement de ces deux situations vous permettra d'apprécier l'importance de l'accroissement du tonnage de la flotte.

La valeur du matériel naval en service au 30 novembre dernier inscrite au bilan pour 172.441.304 fr. 39 accuse, par rapport à l'année précédente, une augmentation de 660.721 fr. 58.

Le compte matériel naval a eu à prendre charge, en 1904, de la valeur de trois bateaux *Bosphore*, *Crimée* et *Danube*, achetés à la fin de 1903 ; il a été débité également du montant de travaux de transformation ou de grosses réfections intéressant un certain nombre de navires. Par contre, il a été retranché de l'inventaire la valeur pour laquelle le *Tigre* et la *Tamise* étaient entrés en écritures. Ces deux bateaux ont été rayés de la flotte, le premier parce qu'il était arrivé au terme de sa carrière active ; le second à la suite du naufrage survenu le 9 septembre 1904, sur les rochers des Trois-Rois (côte d'Annam).

Ce sont ces mouvements, joints aux additions ou retranchements opérés dans le mobilier des paquebots, qui ont produit la différence de 660.721 fr. 58, indiquée plus haut.

Le compte des constructions en cours présente une augmentation de 5.710.644 fr. 11, sur la situation arrêtée le 30 novembre 1903. Elle est la conséquence des travaux engagés pour la construction des quatre grands bateaux commerciaux auxquels il a été fait allusion dans les rapports précédents.

Sur ces quatre navires, deux sont actuellement en service ; le troisième, l'*Euphrate*, a été mis à l'eau le 24 avril. Les travaux sont conduits de manière à ce que l'*Euphrate* et le *Gange* soient livrés à l'exploitation à la fin de cette année.

Depuis la clôture des écritures, l'*Eridan* a été vendu à Saïgon. D'un autre côté, nous avons acquis de la Compagnie des Chargeurs réunis le vapeur *Ville-de-Pernambuco* affecté au service de la côte Est de Madagascar.

Approvisionnements

De 8.776.022 fr. 70 à la fin de 1903, le capital engagé pour le service des approvisionnements est descendu à 8.679.907 fr. 74 au 30 novembre 1904, en diminution de 96.114 fr. 96. Cette situation ne donne lieu à aucune remarque spéciale de notre part ; elle affirme la continuation de la tendance vers la diminution des approvisionnements, nonobstant les réductions déjà réalisées au cours des exercices précédents.

Travaux en cours

Ce chapitre est en augmentation de 1 million 638.448 fr. 28 sur la situation de 1903. Ainsi que nous avons eu le soin de le signaler en diverses circonstances, les dépenses engagées pour « travaux en cours » ne figurent que provisoirement à ce compte, qui en est déchargé après achèvement par application du montant de la dépense à l'exploitation ou à l'administration centrale.

Aux causes dérivant du service normal sont venues s'ajouter, cette année, les premières dépenses engagées pour la transformation et le perfectionnement des moyens d'action de notre établissement de La Ciotat. Au 30 novembre dernier, il avait été dépensé pour cet objet 357.595 fr. 11.

Immeubles, établissements et outillage

Le groupement de escomptes constitue, dans son ensemble, un total qui ne diffère de celui de 1903 que par une augmentation de 171.783 fr. 25, due, jusqu'à concurrence de 147 561 fr. 58, à l'amélioration de l'outillage des ateliers.

Pour les immeubles, il a été dépensé 54.221 francs. 67 en 1904, mais les imputations au titres de dépréciation ont ramené l'augmentation finale à 24.221 fr. 67.

Le compte immeubles, établissements et outillage, dont l'importance est de 14.591.131 francs 74, doit être atténué de 3.020.954 fr. 92, montant du fonds d'amortissement spécial qui figure au passif du bilan.

Mobilier et matériel des agences

Bien que les additions et remplacements d'objets mobiliers aient motivé une dépense d'une cinquantaine de mille francs durant le dernier exercice, l'importance de ce compte est inférieure de 4.080 fr. 01 au solde qui figurait au bilan de 1903. Ainsi que nous l'avons fait remarquer l'année dernière, il est bon de noter que ce compte, qui comprend le matériel naval des agences pour lequel il a été dépensé 2.756.000 fr., a été amorti, par voie de dépréciation, jusqu'à 84 %.

Valeurs de caisse et de portefeuille

Nous vous avons signalé, lors de votre réunion du mois de mai de l'année dernière, que nous avons opéré le placement du solde des obligations (3.783) qui étaient encore attachées à la souche à la fin de l'exercice 1903. Malgré le complément de ressources procuré par la réalisation de ces titres, nous avons à constater que les valeurs disponibles pour les besoins courants ont faibli de 1.215.705 fr. 81 par rapport à 1903. Ceci n'est pas fait pour vous surprendre, notre service de trésorerie ayant eu à coopérer à de multiples opérations financières dont il a été rendu compte à l'assemblée extraordinaire du 23 décembre dernier.

Débiteurs et créanciers divers

Par comparaison avec le bilan de 1903, les comptes débiteurs divers sont en augmentation de 3.616.506 fr. 07. En ce qui concerne les créanciers divers, l'augmentation atteint 23.522.263 fr. 78. Cette aggravation, plus apparente que réelle, a eu pour cause les comptes qu'il a fallu ouvrir, tant à la Compagnie de l'Est-Asiatique français qu'aux établissements de crédit et à divers, à l'occasion de l'acquisition des navires dont nous vous avons entretenus au chapitre « Matériel naval ». L'émission d'action de priorité faite au mois de novembre dernier, et qui n'a été régularisée qu'après la clôture de l'exercice, a motivé aussi une imputation de près de 4 millions aux « Créanciers divers », en attendant l'incorporation du capital nouveau dans le fonds social.

Nous nous empressons d'ajouter qu'après réalisation complète de l'émission et au fur et à mesure que les règlements concernant le matériel arrivaient à terme, il a été possible de solder une notable partie de ces comptes créanciers. Aussi l'exercice 1905 présentera-t-il, sous ce rapport, une situation dégagée des libérations qui ont été effectuées et de celles qui pourront l'être encore avant la clôture des écritures.

Passif
Capital. — Actions

Ce n'est qu'à partir de 1905 qu'il sera fait état du capital procuré par l'émission de 60.000 actions de priorité qui a eu lieu au mois de novembre dernier. Au point de vue de l'exercice 1904, la situation du compte capital demeure la même que précédemment. Le capital social, fixé 30 millions de francs, est représenté par 120.000 actions de 250 francs chacune.

Obligations

Ainsi qu'il en est fait mention au bilan, la dette obligataire a été amoindrie de 738.500 fr. au cours de l'année écoulée. Les obligations restant en circulation le 30 novembre 1904 représentaient une valeur de 70.773.500 francs

Fonds d'amortissement des navires

La situation du fonds d'amortissement des navires à la fin de 1904 présenta une augmentation nette de 2.662.050 fr. 92 c., si on la compare à celle de 1903.

En réalité, il a été prélevé sur les produits de l'Exploitation de 1904 une somme de 4.283.871 fr. 30 c. au profit du compte d'amortissement du matériel naval ; mais nous avons eu à faire reprise, en même temps, des dotations antérieures afférentes aux bateaux *Tigre* et *Tamise* rayés de la flotte au cours du dernier exercice.

Il ressort des chiffres inscrits au bilan qu'en le regard d'un capital de 162.063.025 fr. 21 c. représentant la valeur au prix de revient du matériel naval, coques et machines, les dotations d'amortissement s'élèvent à 98.178.966 fr. 75 c., ce qui laisse subsister, pour l'ensemble de la flotte, une valeur nette de 63.884.059 fr. 46 c. qui correspond à 39 % du capital d'origine.

En ajoutant le mobilier nous constatons que le capital engagé dans la flotte s'est élevé à 186.640.870 fr. 87 c., et que les atténuations faites sans forme d'amortissement ou de dépréciation ont atteint 118.318.532 fr. 83 c., ce qui réduit la valeur nette à 74.862.338 fr. 64 c. Dans ce cas, comme dans le précédent, le découvert ressort à 39 % de la valeur initiale.

Nous nous trouvons donc en présence d'une situation qui s'est sensiblement améliorée et dont vous pouvez, à bon droit, vous montrer satisfaits. Nous ajouterons, que si, comme nous l'espérons, les résultats des exercices prochains s'y prêtent, nous vous proposerons de doter plus largement encore les réserves d'amortissement.

Fonds d'assurances

Les imputations faites au compte d'assurance des navires ont été exceptionnellement lourdes en 1904. Depuis bien des années, nous n'avions pas eu à enregistrer des sommes importantes qui se rapportent, d'ailleurs, en majeure partie, à des accidents ou à des avaries survenus antérieurement à 1904 et dont la liquidation n'a été opérée qu'au cours de l'exercice écoulé.

C'est ainsi que le fonds d'assurance a dû prendre charge des sommes afférentes aux échouements du *Polynésien* à Marseille, du *Médoc* à Toulon, de l'*Annam* à Video (mer de Chine), à l'incendie du *Tonkin* à Kobé ; avaries auxquelles il faut encore ajouter l'annuité de la remise en état du *Chili* coulé en rivière de Bordeaux en 1903.

Du fait de ces imputations, jointes aux charges normales de l'exercice, la provision constituée sous le titre de « Fonds d'assurance » pour faire face aux risques de la navigation a été amoindrie de 2.028.875 fr. 58 et la réserve d'assurance serait descendue à près de six millions, si nous n'avions pas eu la possibilité de la relever en lui faisant apport du montant de la réserve spéciale pour changements de chaudières qui avait été créée pour parer à des éventualités de cas d'exception qui pourront ne pas se produire.

Ainsi que vous le savez, le service du renouvellement et de l'amortissement des appareils évaporatoires est assuré par l'imputation, au débit de l'exploitation, d'annuités calculées de manière que la dépense soit couverte avant l'échéance du terme

d'utilisation des chaudières. L'expérience acquise montre que, depuis vingt ans, le fonctionnement du compte changement de chaudières n'a causé aucune déception.

Dans ces conditions, nous avons pensé qu'au moment où le tonnage de la flotte grandit et où par conséquent, les risques de la navigation deviennent plus nombreux, il valait mieux fortifier le fonds d'assurance que de conserver une réserve qui ferait en quelque sorte double emploi avec le mode pratiqué pour pourvoir normalement à la dotation dû compte des changements de chaudières.

C'est grâce à cet appoint que, tout en prenant charge des sommes imputées en 1904, le fonds d'assurance s'élève encore à 7.694.403 francs 70.

Par la raison que nous venons d'indiquer, celle de l'aggravation des risques du fait de l'augmentation du nombre des navires et du tonnage, nous considérons qu'il sera de bonne administration de ménager, dans la répartition des résultats des exercices prochains, le moyen d'accroître la réserve d'assurance.

Réserve statutaire

Cette réserve ayant atteint la proportion du dixième du capital social ne reçoit plus de dotation.

Elle demeure fixée à 4.500.000 fr. et répond ainsi, non seulement au capital de trente millions représenté par les actions ordinaires, mais aussi au capital de quinze millions correspondant à l'émission de 60.000 actions de priorité faite au mois de novembre dernier.

EXPLOITATION

[Le boulet des grèves]

Après avoir fait en 1903, un exercice de onze mois seulement afin de ramener la clôture des écritures au 30 novembre, l'année 1904 aurait dû marquer le retour à l'exercice complet. Nous avons eu, en effet, toutes les charges de frais généraux, de capital, d'intérêts et d'amortissement d'une période de douze mois, mais vous n'ignorez pas que le fonctionnement des services au départ de Marseille a été suspendu à la suite de grèves survenues en avril et en août qui ont duré respectivement trois et sept semaines. Aussi, les parcours accomplis en 1906 n'ont-ils été que de 851.736 lieues marines, alors qu'en 1902, année pendant laquelle les services n'avaient subi aucune interruption, la navigation avait atteint 922.323 lieues.

L'écart apparaîtrait encore plus grand si 1904 avait été seul à supporter les conséquences des grèves. Ces conséquences exerceront également leur répercussion en 1905 parce que la dernière grève, qui n'a pris fin qu'au mois d'octobre, a mis obstacle à l'expédition des navires qui auraient dû faire les premiers départs de l'exercice nouveau à destination de l'Indo-Chine et de l'Australie.

Les parcours non exécutés au titre de l'exercice 1904 se chiffrent par 64.853 lieues marines. D'autres part, il manquera à 1905 39.381 lieues marines pour constituer un exercice complet.

On voit, par ce qui précède, que les grèves de l'année dernière ont eu pour effet de supprimer 102.334 lieues sur les parcours des itinéraires normaux, ce qui correspond à un chômage d'un mois et demi par rapport aux parcours que doit comporter l'ensemble des services pendant une année.

Nous n'avons pas à insister sur les préjudices de toutes sortes qu'entraîne l'arrêt des services ; non seulement nous perdons des recettes importantes mais nous sommes exposés à voir la clientèle, privée de la voie à laquelle est habituée, chercher à utiliser d'autres routes. Et, quand arrive le moment de la reprise des services, il y a beaucoup de chances pour que les voies étrangères retiennent de façon durable une portion du courant qui s'était porté vers elles pendant la crise.

Comme terme de comparaison, au point de vue des produits, c'est 1903 qui se prête le mieux à un rapprochement, les parcours de cet exercice différant peu de ceux effectués en 1904 — 843.905 lieues au lieu de 851.736.

Si l'année 1904 a été moins éprouvée que la précédente sous le rapport des accidents de navigation, elle a eu, par contre, à enregistrer une perte totale, celle de la *Tamise*, qui a fait naufrage près de la côte d'Annam au mois de septembre dernier.

La *Tamise* était un bon navire, bien adapté aux services coloniaux de l'Indo-Chine, dont la construction remontait à 1887. Il nous a été possible de pourvoir à son remplacement sans engager un capital important en affectant aux lignes coloniales le *Colombo* et le *Cachar* provenant de la Compagnie nationale. L'envoi de ces deux navires à Saïgon a permis, en outre, de réaliser l'*Eridan* qui comptait dans l'effectif de la flotte depuis 1866.

Envisagée à un point de vue d'ensemble, l'organisation de vos services n'a pas subi de modifications appréciables pendant l'année 1904. Cependant, pour répondre au désir qui nous était exprimé, nous avons, après accord avec le Département des colonies, étendu jusqu'aux Nouvelles-Hébrides la navigation du bateau affecté la ligne annexe de Sydney à Nouméa.

En ce qui concerne la partie de votre navigation qui se fait sous le régime des contrats postaux, il a été satisfait, en 1904, aux obligations imposées par les conventions. Sans entrer dans le détail des vitesses obtenues sur toute les lignes, nous ferons remarquer que, pour les services les plus importants, ceux de l'Indo-Chine et de l'Australie, dont les itinéraires sont calculés sur la base de 14 nœuds, la vitesse réalisée, en moyenne annuelle, a été de 14 nœuds 08 pour les lignes principales de l'Indo-Chine et de 14 nœuds 01 pour celle de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie. Dans la direction de l'océan Indien, où la vitesse contractuelle est de 12 nœuds, les paquebots ont fourni une moyenne de 12 nœuds 11. Il serait difficile de ce rapprocher davantage des bases fixées par les conventions.

Si vous voulez bien vous reporter maintenant au tableau des résultats de l'exercice inséré dans le recueil des documents que vous avez sous les yeux, vous constaterez que, malgré les interruptions de service résultant des grèves, l'année 1904 a obtenu, avec des parcours différant peu de ceux de 1903, une amélioration de 2 millions de francs, sur les recettes générales de l'exercice précédent. Et ce qui est précieux à noter, c'est que les produits de transport de passagers et des marchandises ont concouru à cette amélioration pour 1.444.000 francs.

Vous constaterez aussi que, du côté des dépenses, 1904 accuse une augmentation de 1.100.000 francs, bien que le chapitre charbon, qui nous a causé de si vives préoccupations en ces dernières années, soit en diminution de plus de 600.000 francs.

En faisant la part de la différence des parcours des deux derniers exercices, on trouve que l'économie effectivement réalisée sur le charbon s'est élevée à 1.100.000 francs en 1904. C'est un progrès sensible qu'il faut attribuer moins à la diminution du prix initial du charbon qu'à l'abaissement du fret payé aux navires qui l'ont transporté à nos divers dépôts. Nous avons lieu d'espérer que 1905 bénéficiera de nouvelles réductions.

Malgré les abaissements successifs obtenus depuis 1902, nous restons encore loin du retour aux prix antérieurs à la grande crise des charbons qui a commencé en 1897 pour atteindre le point le plus élevé en 1901. Le prix de revient de 1904 ressort à 4 francs de plus par tonne que celui de 1896, ce qui met à la charge de votre entreprise une aggravation de près de 2 millions et demi pour un exercice entier.

Ainsi que nous le disions en commençant cette revue, si 1904 ne peut pas être considéré comme un exercice complet à raison de l'insuffisance des parcours exécutés, il a eu cependant à supporter toutes les charges et dépenses fixes qui correspondent à une période de douze mois. C'est à cette situation spéciale qu'il y a lieu d'attribuer, pour la plus grande part, les différences que fait ressortir le rapprochement des comptes

d'exploitation de 1903 et 1904. Nous avons eu à faire face à toutes ces charges sans recevoir les compensations à attendre des produits qu'auraient procurés la pleine exécution des services.

Dans ces conditions, vous considérerez sans doute, avec nous, qu'il est très heureux que l'économie obtenue sur le chapitre « Charbon » d'une part, et la progression des recettes d'autre part, nous aient mis en situation de vous présenter des résultats qui se traduisent, en somme, par un million de mieux qu'en 1903.

Nous ne terminerons pas cet exposé sans adresser à nos collaborateurs de tout ordre et à tous les degrés de la hiérarchie, au personnel navigant comme au personnel terrien, un juste tribut de reconnaissance pour le concours qu'ils nous donnent.

La tâche devient moins rude quand on sent qu'on peut se reposer sur des hommes animés du désir de faire de leur mieux dans l'intérêt et pour le bien de la compagnie.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nous avons eu le regret de perdre, au mois de janvier dernier, M. Alfred Besnier qui était membre du conseil d'administration de votre société depuis le 7 décembre 1887 et qui y exerçait, en dernier lieu, les fonctions de vice-président.

M. Besnier était un collaborateur de tout premier ordre. Ayant acquis dans une longue carrière consacrée à l'administration publique l'expérience en même temps que la connaissance des hommes et des choses, il nous prêtait un concours précieux. Avec une très grande modestie qui, chez lui, s'alliait à une extrême bienveillance, il exerçait une heureuse influence dans notre milieu où il ne comptait que des amis. C'est une véritable perte pour votre conseil et pour la compagnie.

Il n'est pas dans nos intentions de vous demander de pourvoir quant à présent à la nomination d'un administrateur pour remplacer M. Besnier.

Vous vous rappelez que, dans le but de ménager l'admission de personnalités présentées par des sociétés avec lesquelles nous venions de conclure des traités importants, nous avons été, l'année dernière, conduits à vous proposer de porter à treize le nombre des membres du conseil, c'est-à-dire au maximum prévu par les statuts.

Il nous paraît désirable de revenir au chiffre de douze consacré par une longue tradition, ne fût-ce que pour réserver la disponibilité du treizième siège en vue d'éventualités que nous n'entrevoions pas actuellement, mais qui pourraient se produire, ainsi que cela a eu lieu il y a un an.

Conformément aux dispositions de l'article 15 des statuts, vous avez à pourvoir la nomination de trois membre» du Conseil d'administration. Les administrateurs sortant cette année, sont :

M. André Lebon ;
M. Paul Clavery ;
M. Jules Cambefort.

Ainsi que vous le savez, les administrateurs sortants sont rééligibles. Nous recommandons auprès de vous la réélection de MM. André Lebon et Paul Clavery.

Quant à M. Jules Cambefort, il nous a demandé, pour raisons de santé, de ne pas solliciter de vous le renouvellement de son mandat. Nous ne pouvons qu'exprimer nos vifs regrets de cette détermination qui priverait la compagnie d'un représentant autorisé auprès du commerce lyonnais, si nous n'avions la confiance que vous voudrez bien agréer, pour le remplacer, son fils, M. Charles Cambefort ¹⁹, administrateur du Comptoir national d'escompte, dont les relations et l'expérience des affaires nous permettent d'espérer un utile concours, notamment dans les milieux où l'activité de M. Jules Cambefort s'était exercée depuis quatorze années au profit de votre société.

¹⁹ Charles Cambefort (1858-1919) : fils de Jules Cambefort. Banquier à Lyon, puis Paris. Administrateur d'une trentaine de sociétés, président de la Société des mines du Djebel-Ressas (Tunisie). Voir [encadré](#).

Afin d'arriver dans le délai prescrit au fonctionnement régulier du roulement prévu par les statuts, les administrateurs à nommer seraient respectivement investis d'un mandat d'une durée de cinq ans pour MM. André Lebon et Charles Cambefort, et de six ans pour M. Clavery.

DISPOSITIONS SPÉCIALES

Suivant l'usage et pour être en règle avec les prescriptions de la loi, nous renouvelons, pour ce qui concerne l'exercice 1904, la déclaration qu'aucun des membres du conseil n'a été appelé à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou marchés faits avec la société ou pour son compte.

Nous vous demandons néanmoins, pour le cas où cet état de choses viendrait à se modifier, de vouloir bien accorder, par votre vote, les autorisations et décharges exigées par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Dans le rapport à l'assemblée générale extraordinaire du 23 décembre dernier, le conseil a fait connaître que, pour mener à bien les opérations nécessitées par l'achat des sept navires des compagnies Est-Asiatique et Nationale de Navigation, il avait été conduit à faire usage de la faculté d'hypothèque maritime accordée par l'article 22 des statuts.

Au moment de la réalisation de ces opérations, il a fallu recourir à l'hypothèque maritime en nous faisant ouvrir par ce moyen un crédit de 8 millions de francs gagés par les navires *Annam*, *Yunnan*, *Laos*, *Kouang-Si*, *Himalaya*, *Sinaï* et *Cao-Bang*. Ce crédit n'a été quant à présent utilisé que jusqu'à concurrence de 7.400.000 francs.

Les remboursements successivement opérés jusqu'à ce jour ont eu pour effet de ramener la dette hypothécaire à 3.066.666 fr. 65 n'intéressant plus que l'*Himalaya*, le *Sinaï* et le *Cao-Bang*.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE

De l'ensemble des faits passés en revue dans le présent rapport se dégage l'impression que, sans les grèves qui ont porté une si grave atteinte aux intérêts maritimes, l'exercice 1904 aurait donné de très bons résultats.

Tel qu'il se comporte, cet exercice a procuré en recettes une somme de
67.365.992 81

Après en avoir retranché le montant des dépenses de toute nature, soit
59.367.999 11

L'excédent en recettes ressort à. 7.997.993 70

Il y a lieu de prélever sur cet excédent 2.474.091 66

pour le service de la dette obligataire et il reste 5.523.902 04

dont vous avez à déterminer l'emploi.

Nous vous proposons de disposer de 4.283.871 30

au profit du fonds d'amortissement de la flotte.

Le solde disponible de 1.240.030 74

permet l'attribution d'un dividende de dix francs par action ordinaire dont le paiement emploiera 1.200.000 00

Le reliquat de 40.030 74

serait reporté à l'exercice 19051

RAPPORT DES COMMISSAIRES

MM. les commissaires vont vous donner lecture de leur rapport. Comme vous le savez, les commissaires doivent être nommés chaque année par l'assemblée générale qui fixe en même temps la quotité de l'allocation à leur attribuer.

M. le comte [Robert] de Semallé et M. Roger Lambelin, commissaires sont rééligibles.

M. le président prie M. Roger Lambelin, commissaire aux comptes, de donner lecture du rapport de MM. les commissaires.

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Messieurs,

En exécution du mandat que vous avez bien voulu nous confier, nous avons procédé à l'examen des écritures sociales de votre compagnie.

Les chiffres de la balance générale et ceux du Grand-Livre sont en parfaite concordance. Par de nombreux pointages, nous avons contrôlé les inscriptions portées aux divers chapitres du bilan et des comptes.

Nous pouvons donc certifier la régularité et la clarté des écritures ainsi que l'excellente tenue de la comptabilité

À la date du 3 mai, nous avons vérifié l'avoir en caisse au siège social et, par épreuves, nous avons constaté la présence dans vos coffres des titres au porteur correspondant aux certificats nominatifs délivrés.

Le bilan au 30 novembre 1904 s'est élevé à 255.335.633 fr., dépassant de près de 25 millions le chiffre du bilan arrêté au 30 novembre 1903. Cet accroissement considérable est justifié par les acquisitions de navires réalisées depuis la dernière assemblée générale ordinaire et par l'avancement des constructions entreprises dans vos chantiers de La Ciotat.

Au reste, le rapport du conseil d'administration vous fait connaître de façon détaillée les variations de chaque article et les explications qu'il contient à cet égard nous semblent à la fois judicieuses et complètes.

L'exercice 1904, d'une durée normale d'un an, n'est pas exactement comparable à l'exercice 1903, extraordinairement réduit à onze mois ; il n'est pas davantage comparable à l'exercice 1902, en raison de la grève si prolongée qui sévit à Marseille dans le courant de l'année dernière.

Pour trouver quelques termes de rapprochement, on pourrait mettre en parallèle les dépenses de 1904 et de 1902, d'une part, et de l'autre les recettes de 1904 et de 1903 mais ces comparaisons, si elles sont de nature à fournir quelques indications utiles, ne sauraient donner matière à des constatations mathématiques ni à des déductions rigoureuses.

Il convient simplement de noter que les dépenses de charbon et matières de graissage, qui s'élevaient à 20.035.922 fr. en 1902, ont été réduites en 1904 à 16.323.229 fr. et que les recettes provenant des passagers et des marchandises, qui étaient en 1903 de 48.721.806 fr., ont été portées en 1904 à un total de 50.165.180 francs.

Il est permis de conclure du seul examen de ces deux chapitres qui sont respectivement les plus importants des dépenses et des recettes de l'exploitation, que l'exercice 1904 est en progrès sur l'exercice 1903, lequel était lui-même en progrès sur l'exercice 1902, mais nous n'avons pas les éléments nécessaires pour préciser davantage et pour déterminer la raison de cette progression.

Quoi qu'il en soit, l'excédent des recettes de l'exercice 1904, après le prélèvement réclamé par le service de la dette obligataire, est de 5.523.902 fr. 04.

Votre conseil d'administration vous propose de réserver 1.200.000 fr. pour donner aux actions un dividende de 10 francs ; de reporter 40.030 fr. 74 au prochain exercice et d'affecter à l'amortissement du matériel naval 4 millions 283.871 fr. 30.

Vous n'ignorez pas l'intérêt capital qui s'attache à la large dotation du fonds d'amortissement dans les entreprises maritimes. Sur les services commerciaux, notre législation ne protège que les navires neufs ; sur les grandes lignes postales, la concurrence étrangère impose la mise en service de paquebots toujours plus grands et

plus rapides. Il faut donc disposer de réserves considérables pour rajeunir sa flotte sans augmenter considérablement le capital social et les charges financières.

Dans notre rapport sur l'exercice de 1903, nous avons attiré l'attention de l'assemblée sur l'insuffisance des amortissements opérés en 1899, en 1900, en 1901. « Il importe, disions-nous, pour ne pas compromettre l'avenir de votre compagnie, de reprendre d'abord et plus tard de relever la dotation du fonds d'amortissement. »

Votre conseil d'administration s'est résolument engagé dans cette voie et nous espérons que les résultats des prochains exercices lui permettront d'accentuer encore son orientation vers ce but.

Si vous consultez le tableau graphique des amortissements du matériel naval opérés depuis dix ans, vous verrez que le prélèvement sur l'exercice 1895 atteignait près de 5 millions de francs. En 1896, 1897, 1898, la moyenne des amortissements se maintient dans le voisinage de 4 millions et demi de francs mais, en 1899, le prélèvement est réduit à 3.600.000 fr.; il s'abaisse à 2.075.000 fr. en 1900, pour tomber à zéro en 1901.

Il se relève péniblement à 1.700.000 fr. en 1902, grâce à la suppression de tout dividende, accentue sa marche ascensionnelle en 1903 (3.500.000 fr.) pour se rapprocher de la normale en 1904, en atteignant près de 4.300.000 francs.

Du côté des amortissements du matériel naval, il y a donc depuis deux ans une amélioration sensible.

Malheureusement le fonds d'assurances, sur lequel ont lourdement pesé l'échouement du *Chili*, les graves avaries du *Tonkin*, du *Polynésien*, du *Tourane* (ex-*Annam*) n'a pu être suffisamment soutenu. Descendu à 6.929.514 francs en 1901, il n'a été relevé en 1902 (7 millions 771.170 fr.) et en 1903 (8.269.386 fr.) qu'à l'aide d'un prélèvement de 1.500.000 fr. opéré sur la réserve statutaire opération justifiée, d'ailleurs, par la réduction du capital social et en faisant état de la plus-value des immeubles résultant d'une révision décennale.

Il a rétrogradé en 1904 à 7.694.403 francs bien qu'on lui ait affecté 1.464.000 francs provenant d'une réserve constituée pour des dépenses éventuelles de changement de chaudières.

Les renseignements qui nous ont été communiqués par la Direction font bien augurer de l'année qui commence. Il est permis d'espérer que la puissante flotte commerciale affectée à la ligne d'Extrême-Orient nous ménagera des voyages très rémunérateurs.

Nous sommes persuadés que votre conseil d'administration, justement soucieux de l'avenir de la compagnie, profitera des circonstances favorables pour doter réellement et généreusement sur les bénéfices des prochains exercices le Fonds d'assurances, très éprouvé et quelque peu sacrifié faute de ressources suffisantes depuis plusieurs années, tout en continuant l'alimentation progressive du Fonds d'amortissement du matériel naval.

Après avoir formulé ces diverses observations, nous vous demandons, Messieurs, d'approuver les comptes qui vous sont soumis ainsi que les répartitions proposées.

Signé : Roger Lambelin.

Signé : [Robert] de Semallé.

*
* * *

M. le président offre ensuite la parole à ceux de MM. les actionnaires qui auraient des observations à présenter sur l'ensemble des rapports qui viennent d'être lus à l'assemblée.

Il fait connaître qu'il a reçu d'un actionnaire, au moment d'ouvrir la séance, une lettre visant les indications contradictoires fournies dans les états de la flotte annexés au

Rapport relativement à l'âge de quelques-uns des navires. Il répondra à cette question comme à toute autre qui pourrait être formulée dans l'allocution qu'il se propose de prononcer avant le vote des résolutions.

[Encore les chaudières Belleville]

M. André Lebon donne la parole à M. [G.] Lacaze qui entreprend la lecture de la communication aux actionnaires qu'il a fait distribuer à l'entrée de la salle. Les actionnaires présents se plaignant de ne pas entendre suffisamment M. [G.] Lacaze, le président donne personnellement connaissance de la note dont il s'agit et qui est conçue en ces termes :

Messieurs,

« L'année dernière, je fis une communication à notre président pour signaler les défauts des chaudières Belleville, consommant 30 % de combustible de plus que les chaudières cylindriques des Forges et Chantiers ; j'établissais qu'il résultait de ce fait une inutile dépense annuelle de 3 millions de francs.

Le président, à ce sujet, dit à l'assemblée que, de comparaisons faites entre les deux types de chaudières, il résultait, d'après les statistiques de la Compagnie, que certaines chaudières Belleville donnaient des résultats plus avantageux que les chaudières cylindriques.

Cette réponse passait à côté de ma question. J'appuyais mes dires sur le seul terme de comparaison admissible : la consommation par cheval-heure ; on répondait en comparant les puissances relatives des bateaux. La question reste donc entière, et, loin d'être modifiée, ma conviction s'est fortifiée par les nouvelles études techniques auxquelles je me suis livré.

Conséquemment, je crois devoir, dans l'intérêt de la Compagnie, revenir aujourd'hui sur cette question en m'adressant directement aux actionnaires, auxquels j'affirme de la façon la plus formelle qu'en ne tenant pas compte de mes observations, l'administration continue à dépenser inutilement une somme de 3 millions par an, qui pourrait et devrait être économisée. Et je déclare que cette affirmation (qui ne saurait être appuyée de détails techniques dans une communication sommaire à une assemblée d'actionnaires) sera pleinement justifiée le jour où notre administration voudra bien faire vérifier mes assertions par un spécialiste compétent.

Mais je veux insister sur le point de fait suivant : pour obtenir de suite l'économie annuelle de 3 millions que je dis être réalisable, il suffirait :

1° De réglementer le nombre de tours maximum des machines pour obtenir la vitesse exigée, ci 1.000.000

2° D'apporter aux chaudières Belleville certaines modifications que j'ai partiellement indiquées à notre président, ci 2.000 000

Ces modifications, réalisables sans perturbation du service, coûteraient au plus 3 millions pour les douze navires qui en ont besoin.

« La dépense totale serait donc couverte par l'économie d'une seule année.

Mais, comme toutes les dépenses de réfection de matériel, celle-ci pourrait être amortie par annuités. En admettant un large amortissement de 10 %, les modifications en question procureraient un bénéfice annuel de 2.700.000 francs qui, s'il était distribué, représenterait un dividende complémentaire de plus de 5 %.

En conclusion, je prie MM. les actionnaires qui, comme moi, désirent voir s'augmenter le dividende, d'appuyer ma requête tendant à la désignation de tel ingénieur expert indépendant qu'il plaira au conseil de choisir pour vérifier l'exactitude de mes dires.

J'affirme à nouveau que le résultat de cette consultation technique sera de confirmer mes critiques et, en conséquence, de faire réaliser les réformes qui procureront une économie annuelle de 3 millions.

Signé : G. LACAZE.

« Actionnaire, ex-chef mécanicien (trente ans de services) aux Messageries maritimes, 39 ter, boulevard de Talence, Bordeaux. »

[Céder La Ciotat ?]

M. Raveau, qui sollicite ensuite la parole, rappelle qu'il s'était fait, dans une précédente réunion, l'interprète des vœux de plusieurs actionnaires en demandant que ces derniers fussent mis à même de se rendre compte de la valeur pour laquelle figurent dans l'actif de la société, les Établissements et chantiers de La Ciotat. Or, comme les rapports du conseil d'administration et des commissaires des comptes, dont il vient d'être donné lecture, ne contiennent aucun élément d'appréciation suffisamment précis à cet égard, l'honorable actionnaire croit devoir renouveler l'expression de l'intérêt qu'il verrait à ce que, dans la mesure où il sera reconnu possible de donner satisfaction à son désir, le conseil fit désormais figurer dans le bilan et dans le compte profits et pertes les renseignements comptables susceptibles d'éclairer l'assemblée sur la valeur de l'outillage des ateliers et sur l'importance des amortissements.

M. Raveau estime que la Compagnie ne peut se passer du concours que lui donnent pour ses constructions neuves et les réparations de ces navires, les Établissements de La Ciotat. Mais, par le fait que le rôle qu'ils ont à remplir est considérable, il est de toute nécessité que l'assemblée soit éclairée sur les résultats financiers de leur fonctionnement.

M. Raveau termine en félicitant le conseil d'avoir mené à bien l'importante acquisition des navires de la Compagnie nationale de navigation et de l'Est-Asiatique français. Il ajoute que cette acquisition ne pouvait être conclue à un moment plus opportun et qu'en faisant disparaître des concurrences avec lesquelles il fallait compter, elle mettra la compagnie en situation de prendre une part prépondérante dans les transports de passagers et de marchandises qui suivront le rétablissement de la paix dans l'Extrême-Orient.

Personne ne demandant plus la parole, M. président prononce l'allocution suivante :

Je répons tout d'abord à la lettre dont j'ai parlé tout à l'heure.

Un actionnaire me fait très justement observer que, dans le recueil de documents distribué à l'entrée, l'âge de sept de nos navires n'est pas indiqué de la même façon que l'année dernière et que le changement de date donné dans le document de 1905 a pour résultat de vieillir les sept navires auxquels je fais allusion.

Nous avons, en effet, apporté une modification dans les documents dont il s'agit, et ceci dans une pensée de sincérité et de vérité plus complète. Jusqu'ici, l'habitude était de faire figurer dans le tableau de la flotte les navires avec leur date d'entrée au service de la compagnie. Nous avons pensé qu'il valait mieux les porter avec leur âge véritable, c'est-à-dire avec la date à laquelle ils ont commencé leur navigation ; ce n'est, d'ailleurs, qu'une mesure d'ordre qui n'a aucune espèce de répercussion sur la valeur de ces navires au bilan. Quand un navire est incorporé dans notre flotte avec dix ou douze années d'âge – et cela a été le cas pour les trois vapeurs anglais que nous avons achetés dans le courant de l'hiver précédent –, nous le portons pour sa valeur d'entrée en écritures, mais au lieu de l'amortir en vingt ou vingt-cinq ans, nous faisons porter l'amortissement sur huit ou dix années, suivant la durée probable de son utilisation.

Cette modification n'a donc aucune importance quant à la valeur intrinsèque des navires eux-mêmes.

Mon explication sera, je l'espère, considérée comme suffisante. Je n'ai pas l'honneur de connaître l'actionnaire qui m'a écrit à ce sujet ; je crois lui avoir donné satisfaction.

[Nécessité de La Ciotat]

En ce qui concerne la question posée par M. Raveau, je n'éprouve aucune difficulté à lui promettre de tenir compte de ses observations l'année prochaine. Je suis très heureux de le voir proclamer qu'il est indispensable, pour une compagnie de notre importance, de posséder en propre des ateliers de construction et de réparation. Veuillez remarquer que rien que **pour la remise en état de la flotte, il nous faut un effectif ouvrier de 1.700 à 1.800 hommes**, et que les réparations qui s'imposent surgissent le plus communément de façon très improvisée.

Si nous nous adressions à un chantier outillé principalement pour la construction, il y aurait bien des chances pour qu'il ne pût pas fournir, par à coups, comme c'est nécessaire dans notre service, l'énorme effectif que nous devons employer sur les bateaux à réparer pour les mettre en état de reprendre la mer à la date réglementaire des contrats postaux.

« La raison en est qu'un chantier qui a pour objectif principal la construction, doit respecter les délais consentis à ses contractants et ne peut pas se laisser distraire de son objectif essentiel pour satisfaire à nos besoins accidentels.

Ceci posé — et je l'ai dit à l'assemblée la première fois que j'ai eu l'honneur de parler devant elle —, par cela seul que nous sommes obligés d'avoir des ateliers de réparation, il est nécessaire que nous ayons, dans une mesure à déterminer, de la construction neuve sur nos chantiers. Pourquoi ? Parce que, si, dans certains cas, nous avons besoin de 1.700 ou 1.800 hommes, rien que pour les réparations, ces réparations ne sauraient les occuper pendant trois cent soixante-cinq jours de l'année ; pour garder ces ouvriers sous la main, il faut que nous ayons du travail à leur donner. Je crois m'être servi à l'assemblée d'octobre 1902, de cette expression que la construction neuve nous sert de volant pour régulariser le prix de revient de la réparation.

Il me paraît tout à fait possible de proposer au conseil d'insérer dans les prochains documents qui vous seront distribués, tous les chiffres essentiels du bilan spécial de La Ciotat mais je m'empresse de rectifier tout de suite une petite erreur qui s'est glissée très involontairement dans les observations de M. Raveau. M. Raveau disait, en effet, que nous portons l'entretien de la flotte pour plus de 9 millions dans les comptes d'exploitation et que cette somme entière s'applique aux travaux exécutés à La Ciotat.

Eh bien! il n'en est pas ainsi. Cette somme est absorbée en partie par les ateliers de Marseille et par ceux de Bordeaux. Les bateaux de la ligne de l'Amérique du Sud, attachés à ce dernier port, ne viennent pas à La Ciotat.

J'ajouterai même que certains de nos navires sont, à l'heure actuelle, réparés dans des établissements étrangers à la Compagnie.

L'organisation nouvelle de nos lignes commerciales nous a, en effet, conduits à prendre leur point d'attache dans le Nord, à Dunkerque et à Anvers, et pour ne pas arrêter la course de nos bateaux affectés à la ligne commerciale d'Extrême-Orient, nous avons été amenés à les faire remettre en état dans l'un ou l'autre de ces ports. Nous y trouvons un double avantage : d'une part, celui de leur éviter la perte de temps résultant du retour à nos ateliers, qui, déjà, ont fort à faire, surtout pendant la période actuelle de construction neuve, et d'autre, part, celui de nous fournir un moyen de contrôle, en nous permettant de comparer le prix des réparations faites par des tiers, avec le prix de revient des mêmes travaux à La Ciotat et de réprimer les abus qui pourraient être constatés.

[Défense des chaudières Belleville (bis)]

J'en arrive à la question, beaucoup plus importante au point de vue général, que posait M. [G.] Lacaze, pour la seconde fois tout à l'heure, car vous n'oubliez pas qu'à notre dernière réunion nous avons déjà quelque peu abordé ce sujet.

M. [G.] Lacaze me laissera lui dire que je me félicite qu'il m'ait écrit une lettre un peu plus détaillée que la note dont je viens de vous donner lecture en son nom, lettre qui

me met à même de discuter ses chiffres avec plus de précision que je ne pourrais le faire d'après cette note extrêmement sommaire.

Il me permettra d'ajouter que j'éprouve une très grande surprise à voir qu'un homme aussi expérimenté que lui, qui a passé trente années de sa vie à la direction d'une machine, puisse commettre des erreurs de chiffres, et je dirai même de méthode de raisonnement, aussi considérables que celles que dénotent soit la lettre qu'il m'a adressée, soit la note qu'il vient de vous faire distribuer.

Je suppose un instant – je ne suis pas technicien et je ne sais pas s'il y a beaucoup de techniciens dans la salle —, je suppose un instant que les chiffres indiqués par M. [G.] Lacaze soient exacts et qu'on ait, par le fait de certaines chaudières, dépensé 3 millions de plus par an depuis que douze bateaux déterminés sont en service, c'est-à-dire depuis 1891. Il en résumerait une dépense de 42 millions ; cela revient à dire que, étant donné le parcours que ces bateaux ont effectué, si le raisonnement de M. [G.] Lacaze était exact, si ses chiffres étaient bien étudiés, ces mêmes navires, munis d'autres chaudières, auraient dépensé 42 millions de moins. Or, en vous reportant au prix de revient du charbon au cours des derniers exercices, vous constaterez que ces bateaux n'auraient pas consommé plus de 437 kilogrammes de charbon par lieue marine parcourue.

Je le dis très sincèrement à M. [G.] Lacaze : s'il veut me trouver un type de bateau ayant les dimensions des nôtres, satisfaisant à tous les besoins auxquels les nôtres sont obligés de satisfaire, et ne consommant à 14 nœuds de vitesse que 437 kilogrammes par lieue marine, nous lui abandonnerons 5 % sur l'économie que nous réaliserons ; il fera sa fortune, et nous, actionnaires, nous ne nous en plaindrons pas au point de vue du dividende. (Applaudissements)

De même, en ce qui concerne les millions dépensés en trop parce que le nombre de tours n'est pas suffisamment réglementé pour obtenir la vitesse contractuelle des bateaux en service, il y a tous les ans. M. [G.] Lacaze le sait pertinemment, un ordre de service qui prescrit aux commandants et aux mécaniciens de ne donner, pour exécuter la vitesse contractuelle, qu'un certain nombre de tours à la machine, nombre de tours qui varie nécessairement suivant les bateaux utilisés.

Je reconnais volontiers que, pendant trois ou quatre ans, ces circulaires ont été très irrégulièrement appliquées. Il ne pouvait en être autrement, au moment où le charbon avait atteint les prix les plus excessifs. Pour éviter d'envoyer du Cardiff – qui reste le charbon type en matière de navigation — dans les parties les plus éloignées du monde, nous avons été obligés de recourir à des approvisionnements de charbon de second et de troisième ordre. Il était matériellement impossible aux mathématiciens les plus savants d'établir des équivalences absolues entre les charbons indiens, japonais et le cardiff, toujours pris comme type, de façon à déterminer exactement le nombre de tours et la quantité de charbon à consommer pour arriver à la vitesse contractuelle.

« M. [G.] Lacaze s'en est moins aperçu que d'autres, parce qu'il exerçait ses fonctions sur la ligne de l'Amérique du Sud, laquelle use beaucoup moins de charbon exotique que les autres grandes lignes de la Compagnie ; mais ce que je dis n'en est pas moins vrai au point de vue général.

De plus, depuis que le charbon est à des prix beaucoup plus abordables, sans être cependant revenu au prix de 1896, nos circulaires de service ont été révisées et remises en vigueur, et l'on tient si bien la main à leur application que, vous avez pu le voir dans le rapport du conseil, nous n'avons dépassé que d'un, de deux ou de trois dixièmes de nœud, tout au plus, la vitesse contractuelle. Alors qu'il est de notre intérêt et de notre devoir de tenir la main à la stricte observation de ces circulaires, nous avons à lutter contre une difficulté très réelle, dont les motifs sont extrêmement humains. Les bateaux dépassent rarement la vitesse contractuelle quand ils quittent la France, mais dans le sens du retour, et particulièrement dans le trajet de Port-Saïd à Marseille, les commandants et les officiers sont pris d'un tel désir et ce désir est très légitime – de retrouver leur famille, qu'il est bien rare qu'ils s'en tiennent à la vitesse contractuelle.

Nous les rappelons à l'ordre chaque fois que nous avons l'occasion de le faire, et, encore une fois, les résultats d'ensemble sont satisfaisants, comme l'indiquait tout à l'heure le rapport.

La grande erreur qui est à la base de l'argumentation de M. [G.] Lacaze est celle-ci : il raisonne d'une part sur les vitesses d'essai et, de l'autre, il se trompe dans la comparaison des types de bateaux. La vitesse d'essai est une chose infiniment respectable, dont je ne dirai pas beaucoup de mal parce que nous sommes obligés de présenter des bateaux à une Commission d'essai chaque fois que nous voulons les faire admettre au service postal mais tous les constructeurs qui contractent, voire même les particuliers, sont obligés de se conformer à certaines exigences du contrat qu'ils ont souscrit. Il faut bien dire qu'entre la vitesse d'essai et la vitesse en service, il y a une grande différence. Jamais un bateau ne se retrouve dans les conditions où il était au moment où il a subi ses essais. Pourquoi ? Parce qu'à ce moment ses chaudières sont absolument neuves, parce qu'à ce moment, pour ne pas manquer d'un dixième de nœud la vitesse que l'on a promis de fournir, on choisit toujours du charbon de qualité exceptionnelle et un personnel de chauffe comme on ne peut pas s'en procurer pour la marche courante du service, si bien qu'entre les dépenses d'essai et les dépenses de service courant, il existe généralement une différence du simple à tout près du double. J'ai les chiffres exacts.

Lorsque M. [G.] Lacaze, l'année dernière, a soulevé la question, je lui avais répondu sur de simples impressions de calcul, peut-être un peu sommaires ; je me suis attaché, depuis, à peser mes arguments et à les faire creuser par nos services, autant qu'il était possible. J'ai ici, dans un dossier — mais Je crois inutile de les soumettre à l'assemblée — les données de consommation et de vitesse de chacun des grands paquebots pendant l'année, et ce que je viens d'avancer est le résultat de ces études.

Voilà le premier point. J'ajoute que dans une note qu'il a fait distribuer au commencement de l'hiver et qu'il m'a envoyée, M. [G.] Lacaze comparait la vitesse d'essai de la *Dordogne*, avec celle de l'un des bateaux à deux hélices, muni de chaudières Belleville, qu'il critique particulièrement.

Là encore, il n'y a pas équité. Un cargo-boat n'a pas, en dehors de la question de vitesse fournie, les mêmes besoins de charbon qu'un paquebot. Quand nous parlons de la consommation d'un paquebot, nous parlons de la consommation du charbon pour tous les services du bateau, c'est-à-dire pour la cuisine, les machines accessoires, etc., tandis que le cargo-boat a bien peu de ces dépenses supplémentaires.

Quoi, qu'il en soit, étant absolument impartial dans la question puisque je n'avais pas l'honneur d'appartenir au conseil de la compagnie quand on a doté certains bateaux de chaudières Belleville, j'ai fait reprendre avec le plus grand soin tous les calculs qui avaient servi de base aux indications que j'avais précédemment fournies, et ces calculs n'ont fait que confirmer mes précédentes déclarations. À puissance égale, quand il s'agit de bateaux à une hélice, il n'y a pas de différence appréciable de consommation entre les bateaux munis de chaudières Belleville et ceux munis de chaudières cylindriques.

[Incontinence réglementaire]

Ce qui est vrai, je l'ai dit à la dernière assemblée et je le répète aujourd'hui, c'est que, parmi ces bateaux, il y en a cinq, ceux du contrat de 1894, qui nous ont donné une augmentation de consommation de charbon supérieure à ce que nous devons attendre. Pourquoi ? Uniquement parce que le contrat de 1894 nous a imposé un type de bateau qui est absolument contraire aux bonnes règles de l'exploitation commerciale. Sous prétexte d'assurer à la flotte de guerre, en prévision d'éventualités qui ne se sont pas produites, un certain nombre de croiseurs auxiliaires, on nous a demandé des bateaux fournissant 18 nœuds aux essais alors qu'ils ne devaient donner que 14 nœuds en service courant.

Quand il s'agit de donner 18 nœuds aux essais, on ne calcule pas à un centième de nœud près, on est préoccupé de réussir ces essais. Aussi, avec les tableaux en question, a-t-on obtenu 18 nœuds 99 centièmes, c'est-à-dire 19 nœuds, d'où un écart de 5 nœuds entre la vitesse d'essai et la vitesse fournie en service courant.

Quel est le résultat ?

Le résultat est que vous avez emmagasiné à 9.000 chevaux-vapeur et que vous n'en utilisez en service courant que 4.500 ou 4.000 ; c'est une déperdition extraordinaire de force.

En présence de cette situation, j'ai invité notre service technique à examiner s'il ne serait pas possible de remédier aux inconvénients qui en résultent. Il y a quelques semaines, à la suite d'études très approfondies, nos ingénieurs ont installé sur l'un des bateaux en question des cylindres admetteurs de vapeur, différents de ceux qui y étaient, et les résultats qui ont été fournis dans le voyage de Bordeaux à Lisbonne vont nous permettre de réduire, nous l'espérons, la consommation de ces bateaux, de 10 à 12 %, tout en restant fidèles aux exigences de notre cahier des charges. C'est, je crois, la voie dans laquelle il faut persévérer.

Quand à reprendre l'idée qu'avait formulée l'année dernière M. [G.] Lacaze, de procéder à un changement de chaudières, qui coûterait par bateau 6 ou 700.000 francs, c'est-à-dire pour douze bateaux, 8 ou 9 millions, je déclare que ce serait la pire de toutes les mesures qu'on pourrait prendre dans l'intérêt des actionnaires. J'ajoute que cette opinion n'est pas spéciale à votre conseil.

Nous avons la bonne fortune, depuis quelques mois, de compter au nombre de nos collègues un administrateur de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Vous savez que la Compagnie de l'Ouest exploite, en commun avec une compagnie anglaise de chemins de fer, le service des vapeurs qui assurent deux ou trois fois par jour les communications entre Dieppe et New-Haven.

Ceux de ces navires qui appartiennent à la Compagnie de l'Ouest sont de construction française et munis de chaudières Belleville ; les bateaux qui appartiennent à la Compagnie anglaise sont munis de chaudières cylindriques.

Tous les trois ou quatre mois, il y a une conférence commune entre les administrateurs français et anglais pour régler le fonctionnement de la ligne et apprécier les perfectionnements à y introduire. Je puis dire qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas encore de préférence dans un sens ou dans l'autre pour un type ou l'autre de chaudières.

Ce n'est donc pas aux chaudières qu'il faut s'en prendre, mais au type de bateaux que le contrat de 1894 nous a imposé et que nous espérons corriger par les expériences que j'indiquais tout à l'heure.

[Réponse à un journal financier]

Messieurs, je crois qu'il serait peut-être plus intéressant pour l'assemblée de parler de la marche actuelle de nos affaires.

C'est avec beaucoup d'étonnement et de regret que j'ai vu, il y a quelques jours, dans un journal financier, que je ne nommerai pas, parce que j'ai horreur des personnalités, journal d'ailleurs très bien renseigné d'habitude et dont les informations reposent sur des études sérieuses, un article critiquant non pas le rapport du conseil d'administration qu'il ne connaissait pas encore, mais celui de MM. les commissaires aux comptes que, conformément à la loi, nous avons mis depuis quinze jours à la disposition du public.

Cet article disait : « Aux Messageries maritimes, c'est toujours la même chose. 1904 a eu douze mois d'exercice, et donné un chiffre de recettes qui, en réalité, est, inférieur à celui de 1903 ; et puis, en 1904, toute une flotte nouvelle est entrée au service de la Compagnie et il n'y a pas un centime d'amortissement pour cette flotte. »

J'ai le regret de dire que cet article repose sur une méconnaissance absolue des éléments essentiels qui ont marqué l'exercice 1904. En premier lieu, si cet exercice, comme le dit le rapport du conseil, est absolument complet quant aux charges, puisqu'il a eu douze mois, il est tout à fait incomplet quant aux recettes, puisqu'il lui a manqué un mois et demi d'exploitation. Par conséquent, il n'est pas juste d'opposer les résultats de 1903 à ceux de 1904, au point de vue recettes ; j'ajoute, d'ailleurs, que si on les compare attentivement entre eux, on constate, comme l'ont fait MM. les commissaires, un progrès en faveur des derniers :

D'un autre côté, on nous reproche de ne pas avoir amorti tout ou partie de la flotte nouvelle entrée en service à la compagnie. Je voudrais bien savoir dans quelle industrie on a commencé un amortissement avant de se servir d'un outillage nouveau. Or, il n'y a pas eu un seul voyage de la nouvelle flotte commerciale qui compte aux recettes de 1904 ; dans ces conditions, j'ai le droit de dire, et je crois que le rédacteur de cet article, s'il veut se livrer à un examen un peu plus attentif et un peu plus sérieux de nos comptes, le reconnaîtra, j'ai le droit de dire que l'année 1904, telle qu'elle est, se présente en progrès marqué sur l'année 1903, malgré ces grèves atroces qui nous ont paralysés pendant un certain nombre de semaines.

Que dirai-je de 1905 ?

Ici, mesdames et messieurs, je touche à un sujet éminemment délicat. Je vous dois la vérité tout entière ; cependant, de ce que je vais dire, il ne faudrait pas conclure que ce qui se passe depuis six mois va durer pendant les six autres mois. C'est le secret de l'avenir, et je dois, avant d'aller plus loin, vous mettre en garde contre des déductions trop optimistes.

Il se passe ici : nous touchons à trois ou quatre jours près, à la clôture du premier semestre de l'exercice 1905, et à l'heure précise où je vous parle, nos recettes purement commerciales sont en progrès de plus de cinq millions sur celles de l'année dernière à pareille date. D'autre part, les primes à la navigation que nous avons acquises dépassent de plus de un million celles dont nous avons bénéficié l'année dernière à pareille époque. Cela fait environ, tant en recettes commerciales qu'en primes, un excédent de six millions et demi en faveur de 1905.

Il est vrai qu'il y a à imputer sur ces six millions et demi les dépenses afférentes à environ 50.000 lieues marines, qui ont été parcourues en plus, mais même en faisant cette défalcation, une partie considérable, partie très considérable, mais dont je me garderai bien de préciser le chiffre, demeure acquise, en recettes nettes, à votre exploitation. Je souhaite de tout cœur que cette situation se maintienne, mais il me serait impossible de m'en porter garant, encore que votre personnel s'y emploie de son mieux, ainsi que je vous en donnerai un exemple dans un instant.

Notre industrie dépend de tant d'éléments intérieurs et extérieurs, qu'il faut nous résigner à vivre au jour le jour. Cependant, si cette progression continue, et encore une fois, tous nos efforts tendent à ce but, il sera très aisé de donner pour l'exercice 1905, aux actions de priorité, le dividende statutaire de 5 %, et d'assurer le même dividende aux anciennes actions ordinaires, tout en entrant très largement dans la voie très sage, très judicieuse, qui vous a été tracée tout à l'heure par MM. les commissaires aux comptes.

Oui, Messieurs, il faut renforcer vos amortissements. Oui, il faut doter largement votre fonds d'assurance. Le dividende est une chose très appréciable, je le reconnais très volontiers, mais la valeur intrinsèque de l'action n'est pas une chose négligeable non plus, et lorsqu'on améliore son capital, on travaille tout autant pour soi que lorsqu'on améliore son revenu.

J'ajoute que ce devoir vous est d'autant plus impérieusement assigné à l'heure actuelle, que vous n'êtes pas bien éloignés du moment où il faudra négocier avec le gouvernement pour le renouvellement de vos contrats postaux. Ce jour là, plus vous serez riches, plus vous serez indépendants pour négocier. (Applaudissements)

Je disais, Messieurs, que votre personnel travaille à l'heure actuelle, à tous les degrés de la hiérarchie, avec un entrain, une bonne volonté et un dévouement admirable. Le conseil d'administration vous l'a dit officiellement tout à l'heure, permettez-moi de vous en donner un exemple qui est vieux de huit jours à peine.

Sur un des navires de votre compagnie, nous venons de réaliser une recette comme on n'en avait jamais vu sur la ligne à laquelle il est affecté. Le commandant, dans un rapport spécial, a rendu à ses collaborateurs de tout ordre un hommage que je vous demande la permission de faire passer sous vos yeux.

Évidemment, les passagers qui se trouvaient à bord, n'ont pas eu un sort très enviable, bien qu'étant donnée la bonne humeur que tout le monde paraît avoir mis à leur rendre la vie douce, je suis convaincu que les étrangers eux-mêmes ont dû être entraînés par le courant de la gaieté française. Mais enfin, si le bien-être des passagers est une chose respectable, l'intérêt des actionnaires ne l'est pas moins et je crois que nous ne pouvons que remercier nos agents de comprendre leur devoir ainsi.

Voici comment s'exprime le commandant en rendant compte, dans son rapport, de cette belle recette :

« Si les recettes sont aussi élevées, nous le devons à tout le personnel de la Compagnie :

Ce sont d'abord les agents qui, après entente avec nous, délivrent aux passagers les plus impatients de partir des billets sans garantie de couchettes ou plutôt avec garantie de n'en pas avoir.

Du coup, le deuxième capitaine se révèle architecte de premier ordre. Il nous construit sur le spardeck des cabines munies des derniers perfectionnements. Dans une cheminée du panneau, il installera des couchettes plus modestes mais d'une incontestable utilité. Enfin, d'un trou qui sort de descente, il tira une cabine à quatre lits vraiment très présentable.

Le commissaire se montre d'un dévouement sans bornes. Il prépare mille combinaisons adroites, il persuade souvent les passagers et réussit à les contenter. En déplaçant les uns, empilant légèrement les autres, il sauve une situation compliquée.

Le commis aux écritures offre sa cabine à un diplomate et se réfugie pour travailler dans la modeste cellule d'une femme de chambre qui trouve un abri dans une salle de bain.

Une note gaie est donnée par le médecin à qui je prescris le plus sérieusement du monde : « Vous savez, docteur, votre hôpital est ma suprême ressource, je ne veux donc point de malades... » ; C'est entendu, commandant, vous n'en aurez pas

Une longue théorie monte joyeusement sur la passerelle. Ce sont les officiers, souriants, qui viennent m'offrir leur carré : « Nous serons très heureux, commandant, de donner notre carré à des passagers, et de manger sur le pont... »

Je crois que lorsqu'on a affaire à un personnel aussi ardemment dévoué que celui que je viens de signaler, on peut envisager l'avenir avec quelque confiance.

Il y a deux ans et demi, dans cette même salle, vous avez bien voulu donner votre approbation à un programme de constructions neuves qui, exactement deux ans plus tard, s'est trouvé réalisé de point en point, et même, puis-je dire, au delà. des espérances que nous avions laissé entrevoir, parce que des circonstances plus ou moins habilement préparées, auxquelles M. Raveau faisait allusion tout à l'heure, ont permis d'augmenter notre contingent de constructions neuves du contingent de bateaux primés par la loi de 1902, fournis par deux autres compagnies.

Ce programme était entièrement exécuté à la fin de 1904, et nous avons eu cette chance considérable qu'à l'heure même où ce matériel nouveau entra en ligne, les besoins commerciaux de l'Extrême-Orient auquel il était affecté, s'augmentaient dans des proportions très appréciables.

Sans vouloir influencer en aucune manière les mouvements qui peuvent se produire sur les cours de la Bourse, je crois, sans excès d'optimisme, que vous avez le droit d'envisager l'avenir prochain avec une légitime confiance. (Applaudissements.)

Personne ne demandant plus la parole, l'assemblée passe au vote des résolutions.

.....

BILAN GÉNÉRAL AU 30 NOVEMBRE 1904

ACTIF		
Matériel naval :		
En service :		
Coques et machines :	168.063.025 21	
Mobilier des paquebots :	10.378.279 18	
En construction :	8.317.479 82	
Acquisition des navires des Compagnies Est-Asiatique et Nationale de Navigation :	14.361.680 65	195.120.464 86
Approvisionnements à Marseille, Bordeaux, La Ciotat et à l'extérieur		8.679.907 74
Travaux en cours : Travaux divers en cours d'exécution à La Ciotat		4.878.025 87
Immeubles, Établissements et Outillage à Paris, Marseille, Bordeaux, La Ciotat et à l'extérieur		
Mobilier et matériel des Agences à Paris, Marseille, Bordeaux, La Ciotat et à l'extérieur		453.163.35
Valeurs de Caisse et de Portefeuille		5.493.395 69
Comptes Débiteurs divers		26.619.633 83
		<u>255.235.623 08</u>
PASSIF		
Capital		
120.000 actions de 250 fr.		30.000.000 00
Obligations :		
Solde au 30 novembre 1903 :	71.512.000 00	
À déduire : Valeur des obligations sorties au tirage en 1904 :	738.500 00	
Situation de la dette obligataire au 30 novembre 1904		70.773.500 00
Fonds d'amortissement des navires		98.178.965 75
des Immeubles et de l'Outillage		3.020.954 92
Fonds d'Assurances		7.694.403 70
Fonds de Réserve statutaire		4.500.000 00
Comptes Créanciers divers		39.827.767 97

Profits et pertes Solde de ce compte au 30 novembre 1904	1.240.030 74
	<u>255.235.623 08</u>

RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1904

Répartition de l'excédent des recettes

Service des intérêts aux obligations 2.474.091 66

Amortissement du matériel naval 4.283.871 30

Solde disponible 1.240.030 74

Total 7.897.898 70

Prélèvements opérés sur les produits de l'exercice au profit des comptes d'amortissement ou sous la forme de dépréciation.

Dotation au fonds d'amortissement du matériel naval 4.283.871 30

Sommes prises en charge dans les écritures de l'exploitation

Annuité de la contribution au compte « Changement des chaudières » 535.913 33

Dépréciation du mobilier 133.638 12

Dépréciation sur immeubles et matériel des agences 61.831 85

Total 5.014.644 60

D'autre part, le remboursement des obligations sorties au tirage de 1904 a employé un capital de 738.500 00

PORT DE BORDEAUX (La Gironde, 20 novembre 1905)

Chargements d'entrée

AMAZONE (st. fr.), c. Lidin, arrivé de La Plata, du Brésil et du Sénégal. — Agent général : M. Rivaille.

.....
Pris à Dakar : MM. Maurel et H. Prom, 76 sacs caoutchouc ; A. Mamer. 177 sacs dito et 4 sacs dito ; Fould et Cie, 99 sacs caoutchouc ; Bompunti, 6 sacs dito ; Arcin, Georges et Cie, 72 sacs dito ; Devès et Chaumet*, 950 sacs dito, 4 colis ivoire ; Galet, 40 sacs graines de karité, 8 fûts dito ; chef service colonial, 3 malles et 2 caisses effets d'habillement ; Barthès Guiraud, 1 group argent monnayé (val. 10.000 fr.) ; L. W. Van de Velde et Cie, 1 caisse or Galam (val. 33.000 fr.) ; Casartelli, 20 cages oiseaux.

PORT DE BORDEAUX (La Gironde, 18 décembre 1905)

Chargements d'entrée

CORDILLÈRE, vapeur français, capitaine Richard, arrivé de La Plata, du Brésil et du Sénégal. Agent général, M. Rivaille.

.....
Pris à Dakar : Maurel et Prom, 81 sacs caoutchouc ; Fould et Cie, 188 sacs dito, 4 sacs cire ; Mire, 41 sacs caoutchouc, 3 sacs cire ; Van de Velde, 100 (ou 106) sacs caoutchouc, 8 colis cire ; Maurer, 238 sacs caoutchouc ; Peyrissac et Cie, 53 sacs caoutchouc, 16 colis ivoire ; Devès et Chaumet*, 63 sacs caoutchouc, 8 colis cire ;

Lacoste, 38 sacs gomme ; administration de la marine, 2 caisses effets ; agent général, 44 paniers colis postaux.

PORT DE BORDEAUX
(*La Gironde*, 16 janvier 1906)

Chargements d'entrée

CHILLI, commandant Oliver, venant de La Plata, du Brésil et du Sénégal. Agent général, M. Rivaille

.....
Pris à Dakar : Arcin Georges et Cie, 28 sacs caoutchouc ; Bompunt, 90 dito ; Van de Veble, 44 dito ; Henry, 40 dito ; Maurer, 192 dito ; Peyrissac, 117 dito ; Devès et Chaumet*, 256 dito, 19 colis ivoire, Van de Velde, 9 colis caoutchouc ; Caland, 6 fûts caoutchouc ; Salagna, 9 dito ; Maurel et Prom, 47 sacs dito.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 45.000.000 fr.
Assemblée générale des actionnaires du 28 mai 1906
Rapport du conseil d'administration
(*Paris-Capital*, 6 juin 1906)

Messieurs,

Nous avons eu l'honneur de vous convoquer à l'effet de statuer, en assemblées générales ordinaire et extraordinaires, sur les propositions, inscrites aux ordres du jour que vous ayez sous les yeux.

Dans la présente assemblée générale ordinaire nous avons à vous rendre compte des résultats de l'exercice 1905, nous conformant ainsi aux dispositions des articles 28 et 34 des statuts.

BILAN
Actif
Matériel naval

Vous avez été mis au courant, lors de vos précédentes réunions, des additions importantes faites à la flotte par l'acquisition de sept navires provenant des Compagnies françaises Est-Asiatique et Nationale de Navigation. À ces acquisitions il y a lieu d'ajouter le *Ville-de-Pernambuco* que la Compagnie des Chargeurs réunis nous a cédé.

Tous ces navires ont pris rang dans votre matériel et sont entrés en écritures au cours du dernier exercice.

Nous devons ajouter à cette série le *Louqsor* et l'*El-Kantara* qui sont venus grossir encore l'inventaire de la flotte.

Au 30 novembre dernier, l'*Euphrate* et le *Gange* étaient sur le point d'être terminés, mais ils ne sont entrés en service que sous le régime de l'exercice 1906. Les sommes dépensées pour la construction de ces deux navires sont comprises au bilan de 1905 dans le chapitre « Matériel naval en construction ».

En fait, votre flotte s'est effectivement accrue de douze unités représentant ensemble 68.401 tonneaux de jauge brute.

L'achèvement des quatre grands navires commerciaux construits dans votre chantier de La Ciotat a épuisé les inscriptions dont nous avons le bénéfice au titre de la Loi sur la

Marine marchande de 1902. Nous aurons maintenant à voir le parti à tirer des avantages accordés par la Loi d'avril 1906.

Il n'a pas été opéré d'autre radiation pendant l'exercice écoulé, que celle de l'*Eridan* dont nous vous annonçons, il y a un an, la vente à Saïgon. L'*Eridan* était entré en service en 1866.

Quelques jours après la clôture du dernier exercice, nous avons réalisé la vente de l'*Ortegal*, arrivé à une étape où il aurait fallu, pour qu'il continuât à naviguer, engager des dépenses hors de proportion avec les services à attendre du navire. La liquidation du compte de l'*Ortegal* incombera à l'exercice 1906.

La valeur des bateaux entrés en 1905, à laquelle vient s'ajouter le montant de travaux de grosses réfections, aurait augmenté le matériel naval en service de 22.143.108 fr. 11, s'il n'avait fallu retrancher 748.307 fr. 40, somme pour laquelle l'*Eridan* avait figuré à l'inventaire après sa transformation et qui, depuis, avait eu sa contrepartie au fonds d'amortissement.

Compensation faite, le compte Matériel naval en service, coques et machines accuse 183.427.760 fr. 92. au lieu de 102. millions 63.025 fr. 21 à la fin: de 1904, soit, une avance de 21.364.741 fr. 71.

En ce qui concerne le mobilier des paquebots, l'introduction de dix navires en un an aurait fait ressortir une augmentation de 2.032.455 fr. 65. Elle se trouve atténuée jusqu'à concurrence de 297.161 fr. 35, par le fait de fluctuations d'inventaires et de la quote-part mise à la charge de l'exploitation à titre de dépréciation. Le solde de ce compte est actuellement de 12.113.293 fr. 48, tandis qu'il figurait pour 10.378.299 fr. 18 au bilan de 1904.

Quant au chapitre spécial aux navires en construction, il ne comprend plus, comme nous l'avons dit plus haut, que les sommes afférentes à l'*Euphrate* et au *Gange*, dont la carrière active a commencé au mois de décembre dernier.

En résumé, la flotte de la Compagnie se composait, à la fin de l'exercice 1905. de soixante-sept vapeurs en service, plus deux grands bateaux du type commercial en voie d'achèvement. Cet ensemble représentait un volume total de 297.800 tonneaux de jauge brute.

Approvisionnementnements

Dans ce chapitre sont réunies les valeurs des inventaires des approvisionnementnements de toutes sortes : charbon, vivres, objets d'armement, matières, etc., etc., nécessaires à une exploitation aussi étendue que l'est celle de notre compagnie. Ces inventaires comprennent ce qui existait, en fin d'exercice, non seulement à Marseille, à Bordeaux et à La Ciotat, mais aussi dans les agences et dépôts hors de France.

La situation au 30 novembre 1905 accuse une diminution de 603.832 fr. 19 par rapport à l'année précédente, soit 8.073.075 55 au lieu de 8.679.907 fr. 74..

Travaux en cours

De ce côté encore, la diminution est appréciable. Le solde de ce compte n'est plus que de 3.138.468 fr. 15 alors que, l'année dernière, il s'élevait à 4.278.025 fr. 87, différence, 1.139.557 fr. 72.

Nous croyons opportun de rappeler, pour le bon ordre, que les imputations faites aux Travaux en cours n'y figurent qu'à titre transitoire. Elles y entrent à mesure que les dépenses sont effectuées, mais le compte en est déchargé quand les objets préparés reçoivent leur destination.

Immeubles et Établissements. — Outillage

Dans nos communications précédentes, nous avons suivi la tradition qui consistait à grouper dans un seul chapitre tous les immeubles de la Compagnie, aussi bien ceux

affectés à l'exploitation que ceux spéciaux aux ateliers. On y joignait également l'outillage des ateliers.

Afin de répondre au désir exprimé à votre dernière réunion, le bilan de 1905 a été dressé de manière à établir la distinction entre ce qui intéresse l'exploitation et ce qui touche les ateliers.

Pour les immeubles d'agences et établissements d'exploitation, le bilan assigne à cette partie de l'inventaire une valeur de 7.607.413 fr. 23 à la fin du dernier exercice. Comme base, ce chiffre correspond, ainsi que nous l'avons expliqué à l'assemblée générale de mai 1904, à ce qui a été retenu des résultats du travail de révision de la valeur des immeubles fait en 1903.

Au cours de l'année écoulée, nous sommes devenus acquéreurs de maisons d'agences à Colombo et à Diégo-Suarez. En ajoutant à la dépense motivée par ces achats, ce qui a été déboursé sur divers points pour construction; agrandissement ou réfection de hangars, magasins, jetées, etc., etc., on voit qu'il a été consacré, en 1905, une somme de 365.106 fr. 34 aux immeubles dépendant, de l'exploitation.

Le compte Immeubles a été amorti de 204.668 francs depuis la révision de 1903.

En ce qui concerne les Ateliers, le bilan donne la répartition entre les immeubles proprement dits et l'outillage, du capital initial de 7.871.539 fr. 28 qui a été consacré à votre grand établissement de La Ciotat et aux annexes du Marseille et de Bordeaux, que nous mentionnons parce que ces annexes existent, tout en ajoutant qu'elles n'entrent dans le chiffre ci-dessus que pour une part minime.

Comme immeubles, la somme de 2.127.218 fr. 15 s'applique jusqu'à concurrence de 1.097.998 fr. 80 au domaine des ateliers de La Ciotat ; pour 817.4.79 fr. 25 au bassin de radoub, et pour 211.740 fr. 10 à la Cité ouvrière.

Le chiffre de beaucoup le plus important est. celui de l'outillage qui s'élève à 5.744.321 fr. 13.

Si vous voulez bien vous reporter au passif du bilan, vous constaterez que les dépenses de premier établissement ont été atténuées dans une mesure de 2.614.799 fr. 95.. par les dotations faites aux comptes d'amortissement, des immeubles et de l'outillage des ateliers.

Déduction faite de ces amortissements, la valeur nette de vos établissements d'ateliers se traduit comme suit :

Immeubles	1.769.407 03
Outillage	3.487.338 30
Soit au total	5.256.733 33

Les amortissements opérés représentent exactement le tiers de ce qu'a coûté l'ensemble des établissements des ateliers.

Mobilier et matériel des agences

Ce matériel n'est inscrit au bilan que pour sa valeur nette après retranchement des sommes successivement allouées à titre de dépréciation. Il y figure pour une somme de 580.013. fr. 23, supérieure de 132.819 fr. 88 à celle de la situation précédente.

L'augmentation a été motivée par l'envoi à Dakar et à Diégo-Suarez de mahonnes à charbon et d'autres engins pour lesquels il a. été dépensé plus de 200.000 fr. Par contre, 87.390 fr. 41 ont été mis à la charge de l'exercice 1905 pour dépréciation.

Le compte Mobilier et matériel des agences, composé d'éléments dont le coût d'origine a été de 2.785.696 fr. 09 se trouve ramené à 21 % de la valeur initiale.

Valeurs de caisse et de portefeuille

L'exercice 1905 a laissé entre nos mains des ressources financières moindres que celles dont nous disposions à la clôture de l'exercice précédent. Cela s'explique par le

fait que la Compagnie a poursuivi, pendant toute l'année dernière, des travaux de construction qui entraînaient la mise dehors de capitaux.

La différence d'un exercice à l'autre est de 1.078.133 fr. 30. (4.415.162 fr. 39 au lieu de 5.493.295 fr. 69).

Nous sommes arrivés au terme d'une période au cours de laquelle il a fallu faire face à des dépenses considérables de construction ou d'achat de matériel. Toutes ces opérations ont pu être menées à bonne fin, mais, comme nous l'avons dit aux dernières réunions, il a été nécessaire de recourir, pendant cette période, à des combinaisons financières de nature temporaire qui nécessiteront des mesures dont nous vous entretiendrons en assemblée générale extraordinaire.

Débiteurs et créanciers divers

On voit par le bilan que « Débiteurs et créanciers divers » forment un ensemble de comptes dont, au total, l'importance se compense à peu de chose près. La différence entre les débiteurs et les créanciers n'est que de 318.629 fr. 22 en faveur des comptes créanciers alors que, l'année dernière, cette différence s'élevait à plus de treize millions.

En ce qui concerne les débiteurs divers, l'examen des écritures, conduit à la constatation que l'augmentation de 5.823.150 fr. 78 qui ressort de la situation au 30 novembre 1905, rapprochée de celle de 1904, n'est imputable à aucune cause anormale.

En dehors de dépenses spéciales, telles que celles de changements de chaudières ou de grosses réfections, qui ont grevé ces deux chapitres d'un supplément de 1.611.402 fr. 17, la majeure partie de l'excédent s'applique à des comptes d'ordre qui, comme vous le savez, jouent, chaque année un rôle très important en écritures aussi bien pour les débiteurs que pour les créanciers divers ; quand à l'arrêté des comptes, il faut établir la ventilation des recettes et des dépenses effectuées pendant l'exercice pour des voyages qui appartiennent à l'exercice suivant.

Pour ce qui regarde les créanciers divers, la diminution réalisée en 1905 a atteint 7.006.351 fr. 14. Elle provient, pour la plus large part, de la réduction de la dette hypothécaire à laquelle nous avons dû avoir recours au moment du transfert du matériel acquis des Compagnies Est-Asiatique français et Nationale de Navigation. De 7.400:000 francs — somme pour laquelle elle comptait au début — la dette hypothécaire ramenée d'abord à 3.060.660 fr. 65. ne figure plus que pour 2.733.333 fr. 30 à la fin du dernier exercice.

L'inscription d'hypothèque maritime porte sur trois des vapeurs de vos lignes commerciales : *Himalaya*, *Sinai* et *Kouang-Si*.

En réalité, les comptes créanciers, divers ont fléchi effectivement de 11.768.294 fr. 02 au cours du dernier exercice. Si la situation qui est entre vos mains ne fait pas ressortir une différence aussi marquée; cela tient à ce que les écritures de liquidation de nos grands centres de Marseille, Bordeaux et La Ciotat comportent, en comptes d'ordre, 4.701.940 fr. 48 le plus qu'à la fin de 1904.

Passif

Capital. — Actions

Le bilan vous présente pour la première fois la situation qui est la conséquence de l'émission d'actions de priorité autorisée par votre délibération du 25 octobre 1902.

Le capital actions de la société est actuellement de 45 millions de francs représentés par 120.000 actions ordinaires, et 60.000 actions de priorité ayant, les unes et les autres, une valeur nominale de 250 francs.

Obligations

Par le jeu normal des tirages annuels, la dette obligataire de la société, qui a atteint, au maximum 75 millions et qui comptait pour 70.773.500 francs à la fin de 1904, a été

réduite de 764.000 francs à la suite du tirage de 1905. Elle figure au bilan pour 70.009.500 francs.

Fonds d'amortissement des navires

Nous avons eu l'honneur de vous dire, à la réunion du mois de mai de l'année dernière, que si les résultats de l'exploitation s'y prêtaient, nous étions dans l'intention de vous proposer de doter les réserves d'amortissement dans une mesure plus large qu'il n'avait été possible de le faire en ces dernières années.

Les circonstances ayant secondé nos efforts, l'exercice 1905 s'est terminé dans des conditions qui permettent de vous demander de disposer de plus de cinq millions pour accroître les dotations du fonds d'amortissement, coques et machines.

Si vous voulez bien donner votre approbation à cette proposition, la somme exacte à prélever sur le solde de l'exploitation de 1905 serait de 5.113.098 fr. 82. Cette dotation devrait avoir pour effet de porter de 98.178.065 fr. 75, chiffre du bilan de 1904, à 103.292.061 fr. 57 le montant du fonds d'amortissement à la fin de 1905. Mais la radiation de l'*Eridan* entraîne la reprise des amortissements opérés au profit de ce navire, soit 698.366 fr. 40, ce qui ramène la situation au 30 novembre dernier à 102.593.698 fr. 17.

Le prix de revient du matériel naval, coques et machines, étant inscrit à l'actif pour 183.427.766 fr. 92, on voit, en en retranchant le montant du compte d'amortissement, que la valeur nette ressort à 80.834.068 fr. 75, c'est-à-dire à 44 % du prix d'origine.

Si, pour dégager la valeur totale de la flotte, nous faisons masse du coût des navires, de leurs machines et du mobilier, nous trouvons que le capital engagé a été de 207.343.072 fr. 54, et que, par amortissement ou dépréciation, il se trouve ramené à 92.947.342 fr. 23, ce qui correspond à une réduction de 55 % du prix initial.

Ces résultats vous paraîtront sans doute satisfaisants si vous voulez bien considérer que les années 1904 et 1905 ont vu mettre en ligne 65.000 tonnes de matériel pour lequel l'amortissement commence à peine à fonctionner.

(Suite)

(*Paris-Capital*, 13 juin 1906)

Fonds d'assurances

Le fonds d'assurances qui, comme vous le savez, est une provision constituée dans le but de faire face aux conséquences des risques que comporte notre exploitation, se présente, cette année, à 58.633 fr. 51 près, dans la même situation qu'à la fin de l'exercice 1904. Il n'a pu être maintenu à ce niveau que par une dotation d'un million de francs empruntée aux produits de 1905.

Bien que la navigation ait été exempte d'accidents ou d'avaries graves pendant le dernier exercice, des règlements d'avaries communes se rapportant aux années 1901, 1902 et 1903, règlements dont la liquidation n'a été terminée qu'en 1905, ont sensiblement aggravé les charges de l'exercice.

Il était d'autant plus nécessaire de ne pas laisser affaiblir l'importance du fonds d'assurances que nous aurons à y faire appel à la suite de la perte résultant du sinistre du *Caobang*, naufragé, le 7 janvier dernier, par temps de brume, sur les récifs qui bordent Poulo-Condore. Le navire était commandé par un très bon capitaine, ayant acquis une longue expérience de la navigation, dans les mers de l'Indo-Chine, et qui avait, en outre, la réputation d'être prudent. L'enquête à laquelle cet événement maritime doit donner lieu, n'étant pas encore terminée, nous nous abstenons de toute appréciation en attendant la conclusion officielle. Nous avons, d'ailleurs, le ferme espoir que l'enquête ne révélera aucune faute imputable à la Compagnie ni à son personnel.

D'autre part, nous avons la grande satisfaction de relater qu'il n'y a pas eu perte de personnes dans le naufrage du *Caobang*. Animés par le capitaine, les officiers, l'équipage, tout le monde en un mot, a fait son devoir. Le sauvetage a été bien organisé et très bien conduit. Les passagers l'ont reconnu eux-mêmes. Au moment où il s'est échoué, le *Caobang* était engagé dans l'exécution d'un voyage de 1906 et c'est seulement à la prochaine assemblée générale que nous aurons à vous entretenir du règlement auquel ce sinistre aura donné lieu.

Réserve statutaire

Cette réserve demeure sans changement. Arrêtée au chiffre de 4.500.000 francs, elle satisfait aux obligations qui correspondent au capital actuel de la société.

EXPLOITATION

Vous avez pu vous rendre compte, à l'examen des documents statistiques mis à votre disposition, que l'exercice que nous passons en revue a été marqué par une reprise d'activité intense. Comme parcours, vos bateaux ont fourni 953.202 lieues marines, et si les débuts de l'exercice n'avaient pas été entravés par les grèves qui ont empêché l'expédition de Marseille des paquebots qui auraient dû faire, sur chacune des lignes de l'Indo-Chine et de l'Australie, les deux premiers voyages, la navigation de 1905 aurait atteint 992.583 lieues, chiffre qui n'a été dépassé qu'en 1900, à raison des voyages supplémentaires occasionnés par l'Exposition universelle.

Vous aurez constaté également que, conformément au programme que nous avons eu l'honneur de vous exposer en diverses circonstances, c'est du côté des services commerciaux que l'activité s'est développée ; notamment dans la direction de l'Indo-Chine et de l'Extrême-Orient. Aussitôt après la retraite de la Compagnie nationale de navigation, notre premier soin avait été de consolider la situation de notre ligne commerciale de l'Indo-Chine et de faire le nécessaire pour que le Gouvernement et le Commerce n'eussent pas à souffrir pour leurs transports, de la cessation du service de la Nationale de Navigation.

Parallèlement, nous préparions la ligne spéciale de l'Extrême-Orient. Ces deux services sont maintenant en pleine activité.

En ce qui concerne les lignes desservies sous le régime des conventions postales, elles ont été exécutées conformément aux prescriptions des contrats.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, en parlant du fonds d'amortissement, l'exercice 1905 peut être considéré comme une année heureuse sous le rapport de la navigation. Nous vous demandons de vous joindre à nous pour féliciter le personnel à tous les degrés du soin avec lequel il s'acquitte de la tâche qui lui incombe.

Au point de vue des produits, l'exercice 1905 est arrivé à un chiffre de recette que nous n'avions pas encore connu. À des parcours plus grands devaient normalement correspondre des recettes plus élevées, de même que l'exploitation devrait enregistrer des dépenses ayant augmenté en raison de l'accroissement des parcours ; sur ces deux points, les prévisions se sont vérifiées : mais ce qui demeure intéressant, c'est que la progression des recettes a été relativement plus grande que celle des dépenses et qu'il reste, finalement, un excédent qui vous permet de pourvoir à des dotations que, dans des années moins favorisées, il avait fallu supprimer ou amoindrir.

En ce qui concerne le charbon, le prix de revient de 1905 est légèrement inférieur à celui de l'année précédente. La diminution se traduit par 0 fr. 37 par tonne. C'est peu et cependant la réduction représente encore quelque chose d'appréciable, parce qu'elle porte sur des quantités qui varient, suivant les exercices, de 575.000 à 650.000 tonnes. Nous sommes encore loin, dans tous les cas, du point où nous étions avant la crise qui a sévi si durement durant la période de 1898 à 1903. L'écart entre le prix de revient

actuel et le coût du charbon antérieurement à la crise est encore de près de quatre francs par tonne. Il représente, par conséquent, un surcroît de dépenses de plusieurs millions pour l'année 1905.

Le tableau des résultats de l'exploitation que vous avez entre les mains montre que les produits de l'exercice écoulé, y compris le reliquat de 1904, se sont élevés à 81.434.121 fr. 60 et que les recettes du trafic se rapportant au transport des passagers et des marchandises ont concouru au produit de l'année jusqu'à concurrence de 61.812.345 fr. 57 ou de 75 %.

Mais pour établir la relation avec les années précédentes sur des bases comparables, il conviendrait de porter le produit total de 1905 à 82.092.099 fr. 55. En voici la raison :

[Billets d'aller-retour : un problème comptable]

Aussi longtemps que la Compagnie a délivré des billets d'aller et de retour qui n'avaient qu'une courte durée de validité, ces billets, qui ne jouaient pas un rôle important, étaient généralement utilisés dans l'année où ils étaient émis et la recette totale demeurait acquise à cet exercice. Depuis que l'échéance du billet de retour a été portée à deux ans, et que, moyennant la perception d'une place et demie, on assure le voyage aller et retour, ce type de billet a rencontré une très grande faveur de la part du public, au point que nous avons eu à constater que l'usage qui en était fait allait en augmentant rapidement d'année en année ; dans ces conditions, il nous a paru nécessaire d'ouvrir dans les écritures une comptabilité spéciale destinée à permettre de dégager facilement quels sont les billets de retour qui, n'ayant pas été utilisés durant l'exercice, devront l'être au cours de l'exercice suivant. Dans le même ordre d'idées, il devenait nécessaire de ne pas laisser bénéficier l'exercice pendant lequel les billets ont été émis, de l'intégralité de la recette quand nous savions que, pour une partie, au moins, le transport de retour ne pouvait être effectué que l'année suivante.

Ces dispositions dictées par un esprit de prévoyance et de bonne administration, ont reçu leur effet pour la première fois à l'occasion de la liquidation de 1905. Elles ont conduit à prélever sur les recettes, pour en faire le report à 1900, une somme de 1 million 258.577 fr. 89. La seule indication de ce chiffre donne une idée de ce que peut rendre une mesure telle que celle du dernier régime des billets d'aller et retour, quand la mesure répond aux idées et aux convenances du public voyageur.

Il paraît superflu d'ajouter que l'évolution comptable étant faite, l'application se poursuivra sans que les produits des exercices futurs en soient affectés comme l'a été celui de 1905, puisque chaque exercice débutera en enregistrant à son crédit le report de la valeur des billets de retour non utilisés à la fin de l'exercice précédent.

En ne prenant en considération que les chiffres inscrits au tableau des résultats de l'exploitation, nous voyons qu'au regard de produits qui ont atteint 81.434.121 fr. 66, les dépenses de toute nature afférentes à 1905 se sont élevées à 70.265.063 fr. 38, ce qui laisse une marge de 11.169.058 fr. 28 comme excédent des recettes sur les dépenses. Au point de vue de la comparaison des exercices entre eux, il y a lieu de remarquer que cette marge aurait été de 12.427.636 fr. 17 si l'exercice 1905 avait bénéficié, comme les précédents, de la totalité des recettes produites par les billets d'aller et de retour.

En ce qui concerne les dépenses, elles sont nécessairement plus élevées en 1905 qu'en 1904, puisque les parcours ont excédé de 101.406 lieues ceux de l'exercice précédent. D'autre part, étant donné que nous avons transporté beaucoup plus de passagers. et beaucoup plus de marchandises, nous en retrouvons la répercussion aux chapitres « Nourriture des passagers » et « Dépenses spéciales du Service général du trafic ». Enfin, comme notre navigation s'est développée surtout dans la direction de l'Indo-Chine et de l'Extrême-Orient, on en voit la trace dans les charges à acquitter au canal de Suez, qui ont été supérieures de près de 1 million à celles de 1904.

Toutes compensations faites, les résultats d'exploitation de 1905 apportent en balance une amélioration de 3.171.064 fr. 58 sur le solde 1904, et c'est là, nous l'espérons, une situation que vous voudrez bien considérer comme satisfaisante.

Avant de terminer ce chapitre, nous croyons devoir résumer les divers prélèvements opérés sur les produits de l'exercice 1905 :

Transfert à l'exercice suivant des billets de retour restant en circulation	1.258.577 89
Dotation au fonds d'amortissement du matériel naval	5.113:098 82
Dotation du compte de grosses réfections	175.000 00
Dotation au fonds d'assurances	1.000.000 00
Dépréciation des chaudières	770.514 50
Dépréciation du mobilier des paquebots	188.283 59
Dépréciation du mobilier et du matériel des agences	87.390 41
Soit un total	8.598.865 27

qui ont été distraits des produits de l'exercice et qui, en dotant les comptes énumérés ci-dessus, contribuent à asseoir la bonne situation de l'entreprise.

(Suite)
(*Paris-Capital*, 20 juin 1906)

Conformément aux dispositions de l'art. 15 des statuts, vous avez à pourvoir à la nomination de trois membres du conseil d'administration. Les administrateurs sortant cette année sont :

M. Paul Lecat ;
M. Émile Lefebvre-Desvallières ;
M. Octave Noël.

En vous rappelant que les administrateurs sont rééligibles, nous prenons la liberté de recommander auprès de vous la réélection de nos collègues.

Si, comme nous l'espérons, vous voulez bien renouveler leurs pouvoirs, M. Lecat serait réélu avec un mandat d'une durée de cinq ans, MM. Desvallières et Noël seraient nommés pour six ans.

Dispositions spéciales

Pour être en règle avec les prescriptions de la loi, nous vous apportons, ainsi que nous le faisons chaque année, la déclaration que pendant l'exercice 1905, aucun membre du conseil d'administration n'a été appelé à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou marchés faits avec la Société ou pour son compte. Nous vous demandons néanmoins, pour le cas où cet état de choses viendrait à se modifier, de vouloir bien accorder, par votre vote, les autorisations et décharges exigées par l'article 10 de la loi du 21 juillet 1867.

Liquidation de l'exercice

Suivant le tableau des résultats de l'exploitation, les produits de toute nature de l'exercice 1905 se sont élevés à 81.434.121 66
pendant que les dépenses atteignaient 70.265.663 38
Il en ressort un excédent de recettes de 11.169.058 28

Il y a lieu de prélever sur cet excédent 8.709.812 44
pour le service de la dette obligataire et il reste 8.709.812 44
dont il vous appartient de déterminer l'emploi.
Nous vous proposons de disposer d'une somme de 5.288.098 82
au profit du matériel naval, dont 5.113.098 fr. 82 au fonds d'amortissement,
175.000 fr. au compte des grosses réfections ;
au profit du fonds d'assurances 1.000.000 00
Il y a lieu de prélever également une somme de 103.928 29
destinés à amortir des frais de premier établissement.
Nous vous demandons d'autre part d'attribuer à la Caisse de prévoyance du
personnel 22.500 00
Soit 6.414.527 14
Ces prélèvements opérés, il resterait un solde disponible de 2.295.285 33
à répartir au capital actions.
Conformément aux prescriptions de l'article 6 des statuts, nous vous proposons
d'allouer 5 % ou 12 fr. 50 par titre aux actions de priorité, soit : 750.000 00
la. situation permettant de distribuer un dividende équivalent aux actions ordinaires,
nous vous proposons de le faire.
Cette distribution absorberait : 1.500.000 00
Soit en tout 2.250.000 00
Et le reliquat de 43.825 33
serait reporté à l'exercice 1906.

Rapport des Commissaires
[...]

(Suite)
(*Paris-Capital*, 27 juin 1906)

RÉSOLUTIONS
[...]

*.
* *.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE
DU 28 MAI 1906.

Présidence de M. André Lebon, président du conseil d'administration.

Le 28 mai 1906, les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis en assemblées générales extraordinaires ²⁰ à l'effet de voter l'augmentation du capital social de 45 à 75 millions. À la première assemblée, 99.307 actions, sur les 180.000 (120.000 actions ordinaires et 60.000 actions de priorité) composant le capital social, étaient représentées ; 477 actionnaires étaient présents, chargés, en outre, des pouvoirs de 3.992 autres propriétaires d'actions.

²⁰ En conformité de la loi du 10 novembre 1903, trois assemblées ont été nécessaires pour autoriser l'augmentation du capital : la première, l'assemblée plénière, composée de tous les actionnaires sans distinctin de catégorie, et les deux autres réunissant successivement chaque catégorie d'actionnaires, ordinaires et privilégiés.

Le président rappelle à l'assemblée qu'elle aura à statuer, aux termes de l'ordre du jour qui a été distribué aux actionnaires, sur le projet de résolution, dont on trouvera le texte plus loin.

M. le président donne la parole à M. Lecat, administrateur délégué, pour la lecture du rapport présenté par le conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Vous êtes appelés à statuer en assemblée générale extraordinaire sur les propositions du conseil d'administration, ayant pour objet l'augmentation du capital de notre société.

Les conditions exigées par la loi et les statuts, pour la validité de vos délibérations, se trouvant remplies, nous venons vous exposer :

1° Les raisons qui nous ont déterminés à vous soumettre ces propositions ;

2° Les procédures nécessaires, en l'état actuel de la législation, pour la mise à exécution de vos décisions.

Dans l'assemblée générale du 25 octobre 1902, vous aviez autorisé l'émission, à concurrence de 15 millions, d'un capital nouveau qui a été employé au développement et à l'amélioration de la flotte de la Compagnie.

[Acquisition des flottes de l'Est-Asiatique français et de la Compagnie nationale de navigation]

En conformité du programme que vous avez bien voulu approuver et qui tend à l'extension continue de nos services commerciaux, nous avons été amenés, d'autre part, ainsi que nous vous l'avons exposé dans les assemblées générales du 28 mai et du 23 décembre 1904, à nous rendre acquéreurs de la majeure partie des unités de deux sociétés de navigation (l'Est-Asiatique français et la Compagnie nationale de navigation), dont il était d'autant plus avantageux pour les Messageries maritimes d'absorber l'outillage commercial approprié à nos propres besoins, que ces entreprises pouvaient nous faire une concurrence dommageable, précisément, dans les régions où il était opportun de porter tout particulièrement nos efforts.

Il nous paraît indispensable, en vue de la liquidation de ces dépenses, qui ont eu pour effet l'adjonction à votre flotte d'instruments d'exploitation entrés dans l'actif de votre société au même titre que ceux qui y figuraient antérieurement, de créer 15 millions d'actions nouvelles. Il ne saurait, en effet, être question, à notre avis, d'augmenter actuellement notre dette obligataire, dont le montant s'élève encore à plus de 70 millions. Nous vous avons exposé dans l'assemblée générale du 25 octobre 1902 et vous avez approuvé les motifs qui doivent nous déterminer à accroître plutôt le nombre de nos associés que celui de nos créanciers, étant donnée l'impossibilité de proportionner la durée d'utilisation des navires et le temps à prévoir normalement pour l'amortissement d'obligations émises en vue de leur construction.

Il nous paraît par suite, indispensable de procéder à bref délai à l'émission de 15 millions d'actions nouvelles, afin de pourvoir à la liquidation des opérations commerciales engagées antérieurement.

Nous devons, en même temps, nous préoccuper du développement à donner à quelques-uns de nos services, dans un avenir prochain, afin de ne pas nous trouver distancés par les entreprises étrangères qui multiplient les services concurrents partout où elles entrevoient un champ d'action intéressant, soit au point de vue commercial, soit même dans un intérêt public.

Aussi nous vous demandons d'autoriser la création d'une autre tranche de 15 millions d'actions en vue de la construction de nouveaux navires appelés à bénéficier de la loi sur la Marine marchande, qui vient d'être votée à la fin de la dernière législature. Il importe d'autant plus de ne pas trop différer la mise en chantier de ces

navires que la loi a établi, pour l'allocation des primes, une échelle décroissante qui en réduira sensiblement les avantages dans l'avenir.

Ces 15 millions, joints aux ressources à provenir de l'amortissement normal des navires, nous fourniront les moyens d'ajouter à notre flotte les unités nouvelles que nous aurons reconnu nécessaires.

Il nous reste à vous exposer les formalités ou pour mieux dire les complications auxquelles nous oblige la loi du 10 novembre 1903 pour la validité des résolutions que nous proposons à votre approbation.

Le capital social actuel se compose de 120.000 actions ordinaires et de 60.000 actions de priorité ayant chacune une valeur nominale de 250 francs et représentant un capital de 45 millions. Or l'article 1^{er} de la loi du 10 novembre 1903 dispose que : « Dans le cas où une décision de l'assemblée générale comporterait une modification dans les droits attachés à une catégorie d'actions, cette décision ne sera définitive qu'après avoir été ratifiée par une assemblée spéciale des actionnaires de la catégorie visée.

Cette assemblée spéciale, pour délibérer valablement, doit réunir au moins la moitié du capital représenté par les actions dont il s'agit, à moins que les statuts ne proscrivent un minimum plus élevé »

Il serait difficile de faire admettre qu'une émission quelconque de nouvelles actions put avoir lieu sans intéresser dans une certaine mesure les propriétaires des actions déjà existantes. Que l'on crée des actions ordinaires ou les actions de priorité, de nouvelles parties prenantes viendront incontestablement au partage des bénéfices nets ; on peut en conclure que, dans tous les cas, les deux catégories d'actions en circulation ont leurs droits modifiés par toute création d'actions nouvelles. Cette interprétation nous paraît s'imposer d'autant plus qu'il est impossible de préjuger l'époque et les conditions d'une émission ou d'émissions successives, lesquelles restent subordonnées à des circonstances spéciales ou générales que l'on ne saurait déterminer à l'avance.

Nous devons en outre envisager le cas où, au lieu de procéder par voie d'émission, nous aurions à réaliser, dans l'intérêt de la Société, une fusion ou une acquisition d'actif, éventualité prévue par les articles 30 et 34 des statuts. Il demeure entendu que, sauf dans cette circonstance exceptionnelle, les détenteurs des actions anciennes, soit ordinaires, soit de priorité, pourront exercer un droit de préférence sur toute émission d'actions nouvelles, quel que soit le type de celle-ci.

Par les motifs que nous venons de vous exposer, nous allons soumettre à votre examen et à votre approbation la résolution suivante, dont le texte vous a été distribué à l'entrée de cette salle. [...]

PORT DE BORDEAUX
(*La Gironde*, 15 août 1906)

Chargements d'entrée

CHILI (st. fr.), commandant Oliver, venant de La Plata, du Brésil et du Sénégal. —
Agent général : M. Rivaille

.....
Pris à Dakar : MM. Buhan et Cie, 233 sacs caoutchouc ; Peyrissac, 206 dito, 35 caisses ivoire, 3 sacs cire ; Devès et Chaumet*, 577 sacs caoutchouc ; Service colonial, 19 ballots manioc ; Maurel et Prom, 42 sacs caoutchouc ; Buhan et Teisserre, 9 groups, 1.500 fr. ; Maurer, 13 sacs caoutchouc, 13 colis ivoire, 11 sacs cire.

PORT DE BORDEAUX
(*La France de Bordeaux*, 23 septembre 1906)

Chargements d'entrée

CORDILLÈRE, vapeur français, arrivé de La Plata, de l'Uruguay, du Brésil et du Sénégal. Agent général : M. Riivaille.

.....
Pris à Dakar : MM. Devès et Chaumet*, 154 sacs caoutchouc, 1 colis ivoire ; Marc Caland, 13 fûts caoutchouc ; Van de Velde, 12 sacs dito ; Henry, 435 sacs dito, 7 colis ivoire, 11 sacs cire ; Arcin Georges et Cie, 210 sacs caoutchouc ; Marc Caland, 3 caisses plumes ; Buhan et Teisseire, 20 sacs caoutchouc ; Maurer, 7 colis avoine ; Maurel et Prom, 200 sacs caoutchouc. À ordres, ESK, 44 sacs dito.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des affaires étrangères
(*Gil Blas*, 1^{er} janvier 1907)

Chevalier

Bertrand, Camille, agent général des Messageries maritimes à Londres

(*Gil Blas*, 20 janvier 1907)

Le paquebot des Messageries maritimes *Chili*, qui était parti hier soir de Bordeaux avec 315 passagers et 1.960 tonnes de marchandises pour le Sénégal, le Brésil et la République argentine, s'est échoué hier à Pauillac.

UN CARGO-BOAT PERDU
(*Gil Blas*, 12 février 1907)

La Compagnie des Messageries maritimes nous communique la note suivante :
« Le cargo-boat de la Compagnie des Messageries maritimes, *Laos*, arrivant d'Indo-Chine, avec un chargement de riz, s'est échoué, par temps de brume, sur le rocher du Four, à proximité de Saint-Nazaire. De vains efforts ont été faits, dans la journée d'hier dimanche, pour le renflouer.

Un télégramme, reçu, hier matin, au siège de la Compagnie, annonce que, sous l'action de la houle, le navire s'est brisé en deux, et qu'il est complètement perdu. L'équipage a été recueilli sans aucun accident de personne. »

[Marseille-Rangoon]
(*Gil Blas*, 2 mars 1907)

Il n'existe, pour le moment, que la « Bibby Line » qui fasse le service direct de Marseille à Rangoon, mais le jour où les Messageries seraient sûres d'avoir du fret directement, peut-être se décideraient-elles à envoyer jusqu'à Rangoon leur bateau annexe qui stationne pour rien à Calcutta.

PORT DE BORDEAUX
(*La Gironde*, 6 avril 1907)

Manifestes d'entrée

AMAZONE (st. fr.), capitaine Lidin, venant de La Plata, du Brésil et du Sénégal. Agent général, M. Rivaille.

.....
Pris à Dakar : MM. Maurel frères, 2 sacs arachides ; Maurel et Prom, 65 sacs caoutchouc ; Devès et Chaumet*, 67 sacs dito ; C. Mire, 170 sacs dito, 8 colis ivoire ; M. Wolff, 492 sacs caoutchouc, 5 colis ivoire ; Vasseur, 1 caisse lingot or et argent ; Casartelli, 30 cages oiseaux vivants ; à ordres, Rlf, AHC et G, 204 sacs caoutchouc.

NOUVELLE-CALÉDONIE
Service subventionné des Nouvelles-Hébrides
(*Les Annales coloniales*, 18 avril 1907)

Le contrat des Messageries maritimes, pour le service des Nouvelles-Hébrides, a pris fin le 13 décembre 1906. On sait que les Messageries maritimes reçoivent, pour ce service, une subvention de 80.000 francs par an, payée sur le budget de colonisation.

L'année dernière, le département a invité la Colonie à susciter des offres parmi les armateurs calédoniens. L'U. C. N. C. a offert une combinaison à un prix plus avantageux que celui payé jusqu'alors aux Messageries maritimes. Avec cette combinaison, la plupart des colons disséminés dans l'archipel pourraient être ravitaillés et leurs produits ramassés Le *Saint-Louis* toucherait chaque mois à Port-Vilah, Api et Port-Sandwich, et une goélette calédonienne ferait le service insulaire, en correspondance avec le *Saint-Louis*.

H. E. CH.

Messageries maritimes
(*Gil Blas*, 15 mai 1907)

Les résultats de 1906 de la Compagnie des Messageries maritimes diffèrent peu de ceux de 1905. Les recettes ont été supérieures de 5 millions 1/2 environ à celles de l'exercice précédent. Mais les parcours plus grands ayant entraîné des dépenses plus élevées, les bénéfices nets ressortent finalement après amortissement à 2.362.774, contre 2.195.287 précédemment.

La prochaine assemblée aura à statuer sur la répartition de ces bénéfices nets : ils permettraient de maintenir le dividende à son chiffre antérieur, mais le rapport des commissaires fait observer que dans les conditions actuelles de notre marine marchande, en général, et la situation spéciale de la Compagnie, il paraît qu'il serait nécessaire, soit dès cette année, soit sur les bénéfices des prochains exercices, d'effectuer des prélèvements plus importants encore en faveur des fonds de réserve.

[Grève des inscrits maritimes]

(*Le Journal des débats*, 18 mai 1907)

Caillaux, ministre des finances, recevra demain M. André Lebon, président du conseil d'administration de la Compagnie des Messageries maritimes.

Messageries maritimes
(*Gil Blas*, 29 mai 1907)

Les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis hier en assemblée générale.

Comme on s'y attendait, une discussion mouvementée s'est engagée autour de la question des amortissements, les commissaires ayant déclaré dans leur rapport que les prélèvements pour les fonds de réserve étaient insuffisants. Mais l'assemblée s'est achevée sans avoir réglé ce que l'on a appelé les divergences de doctrine existant entre le conseil d'administration et les commissaires des comptes.

En réalisant MM. Ch. Babin et Ernest Carnot, administrateurs sortants, et en approuvant la distribution du dividende de 12 fr. 50, l'assemblée a paru approuver la politique du conseil d'administrations.

Mais, par contre, MM. Roger Lambelin et [Robert] de Semallé, commissaires des comptes, ont été réélus.

À la dernière minute, le conseil d'administration a cru devoir retirer la candidature des nouveaux commissaires qu'il venait de proposer pour remplacer les commissaires actuels.

La grève générale des inscrits maritimes
À propos de la grève
par Charles Bos
(*Gil Blas*, 2 juin 1907)

La grève générale des inscrits maritimes, capitaines au long cours et matelots tous coalisés, a produit la plus vive émotion au ministère de la marine. Elle était pourtant prévue depuis quelques semaines, puisque les transports d'Indo-Chine — je l'ai déjà dit dans *Gil Blas* — ont été aménagés pour transporter les correspondances postales entre la France, l'Algérie, la Tunisie et la Corse. Mais elle est dirigée contre l'État. C'est la première fois qu'on voit pareil soulèvement. Je n'ai pas besoin d'indiquer les griefs des inscrits. Ici même, ils ont été mis suffisamment en relief. Je ne veux que noter les raisons des inquiétudes de la rue Royale.

Outre que la France va être privée de communications maritimes au moyen de sa marine marchande et que le commerce va subir des pertes colossales, il faut mobiliser une partie de la flotte de guerre. C'est, en effet, à une mobilisation partielle de la flotte, avec service intensif que nous allons assister. Et c'est bien ce qui motive les craintes de l'administration.

Les transports d'Indo-Chine sont mal préparés au nouveau service. Machines et chaudières ne fonctionnent qu'à peu près. Les équipages sont réduits. Il faut s'attendre de ce côté à des avatars sans nombre, à des « pépins », comme on dit en marine. De plus, nos contre-torpilleurs — et il y en a quatre qui sont désignés pour faire le service postal dans la Méditerranée — sont trop faibles en raison de la navigation suivie qui leur sera demandée. Ils fatigueront leurs machines et leurs chaudières.

Après quoi, ils ne seront plus disponibles. De grosses réparations seront nécessaires.

Le dépôt des équipages de Toulon étant à peu près vide, il sera indispensable, si la grève doit durer un certain temps, d'emprunter des marins aux bâtiments de la flotte et de se servir d'autres bateaux. Or, les équipages ne sont nulle part au complet et on sait que les navires de réserve ont des effectifs trop réduits. Peut-être sera-t-on obligé de désarmer, pour ainsi dire, une division.

Voilà ce qui préoccupe le ministère. Le public connaîtra évidemment notre faiblesse maritime en même temps que le peu de solidité de nos contre-torpilleurs.

Sur l'océan [Atlantique], on parle d'armer le *Châteaurenault*, croiseur-corsaire à grande vitesse, pour la ligne de New-York. Le *Châteaurenault* n'est pas en bon état. Il vaudrait mieux, à coup sûr, confier la malle aux paquebots anglais et allemands qui font escale à Cherbourg.

Il y a quinze jours, il eût été possible d'empêcher la grève des inscrits d'éclater. Aujourd'hui, alors qu'elle bat son plein, le gouvernement doit, d'ores et déjà, se préparer à subir une transaction, c'est-à-dire à améliorer le projet de loi sur les demi-soldes.

.....

Dans les ports

Marseille, 1^{er} juin. — Le comité de la grève a reçu dans la matinée de nombreuses visites de capitaines et d'officiers des navires du port qui venaient demander des instructions précises sur la conduite à tenir.

Diverses compagnies, en effet, parmi lesquelles les Messageries maritimes et la Compagnie Paquet, auraient mandé leurs officiers et leur auraient demandé de déclarer par écrit s'ils sont ou non grévistes. Les membres du comité leur ont recommandé de ne rien signer.

La situation des commandants est assez bizarre. Ils sont en grève, mais, régulièrement, ils comptent à l'inscription maritime comme continuant à naviguer. Ils ont bien essayé de déposer leurs rôles ; mais au bureau de la marine, on a refusé de les recevoir sans une autorisation écrite des armateurs.

L'*Artois*, des Transports maritimes, est parti ce matin pour Oran, et la *Savoie* s'est mise en route hier pour aller prendre à Alger 40.000 colis de primeurs.

Marseille, 1^{er} juin. — Le contre-torpilleur *Claymore* est parti à deux heures pour Alger avec le service postal. Le transport *Vinh-Long* partira lundi soir à cinq heures pour Alger, service direct. Le transport *Nive* partira mardi à une heure pour Ajaccio et Bône. Le courrier de la Corse a été expédié à Nice où il sera embarqué sur le *Bocognano*. La Compagnie des Messageries maritimes a affrété le vapeur grec *Akilra* pour le transport d'une centaine d'émigrants italiens qui devaient partir aujourd'hui par le paquebot *Crimée*.

[Grève des inscrits maritimes]
Aux Messageries maritimes
(*Gil Blas*, 3 juin 1907)

La Compagnie des Messageries maritimes a, jusqu'ici, moins souffert de la grève. Elle n'a, jusqu'au 5 juin, aucun départ important à assurer.

Le *Chili*, qui doit partir le 7 juin pour l'Amérique du Sud et la *Ville-de-la-Ciotat*, qui doit partir le 5, ont encore leurs rôles au complet.

« Au reste, nous dit M. de Juilly, le secrétaire général de la Compagnie, nous avons eu le plaisir de constater, chez nos officiers et commandants, une grande hésitation à suivre le mouvement. Si, à Dunkerque, nos deux cargo-boats, *Gange* et *Louqsor*, ont été abandonnés, tout au moins recevons-nous de Marseille et de Bordeaux de

meilleures nouvelles. Nous sommes, du reste, bien décidés à déposer, conformément à la loi, des plaintes en désertion contre tous ceux qui abandonneraient leur bord. Nos docks recevront les marchandises jusqu'à ce qu'ils soient pleins, et, si la grève dure, ils le seront malheureusement bientôt.

Ensuite, nous serons forcés de refuser tout envoi, et il y a fort à craindre que le commerce français n'éprouve, de ce fait, des pertes considérables. En tous cas, nous espérons toujours une détente. »

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Capitaliste*, 20 juin 1907).

L'exercice 1906, dont les comptes ont été soumis à l'assemblée des actionnaires du 27 mai dernier, a procuré une recette totale de 87.009.783 francs 24 ; déduction faite des dépenses de toute nature et des charges financières, le bénéfice net est ressorti à 11.151.219 fr. 49, contre 11.071.961 francs 15 en 1905.

Quoique ces soldes bénéficiaires soient sensiblement les mêmes, le trafic de la Compagnie a marqué, au cours de l'exercice 1906, une très notable augmentation.

La recette des passagers a donné un supplément de 1.433.788 fr. et celle des marchandises de 3.665.893 fr., soit ensemble 5.089.681 fr. Les primes et les subventions ont, de leur côté, progressé de 970.000 fr.

Par contre, la longueur totale des parcours ayant été plus grande, il en est résulté des dépenses plus élevées ; d'autre part, la hausse des prix du charbon a causé une aggravation de dépenses qui s'est chiffrée par 2.200.000 fr. L'augmentation des frais de nourriture et enfin l'élévation des salaires sont venues également contribuer à l'absorption de la plus-value des recettes de cet exercice 1906 qui a été cependant pour l'entreprise une année de pleine activité.

Voici comment se comparent les comptes de profits et pertes :

	1905	1906
RECETTES		
Produit des lignes	61.812.345 57	66.912.025 99
Subventions	12.733.469 67	13.616.118 52
Primes à la navigation	3.935.170 66	4.021.814 57
Produits divers	2.856.038 63	2.459.824 16
Total	<u>81.337.024 53</u>	<u>87.009.783 24</u>
DÉPENSES		
Allocations fixes au conseil d'administration	65.000 00	65.000 00
Frais généraux	1.776.923 04	1.939.391 67
Dépenses des paquebots	57.054.656 11	60.572.473 01
Dépenses des agences	3.860.933 04	4.273.141 58
Service général du trafic	7.299.708 34	8.426.005 95
Intérêts sur capitaux	207.882 85	582.551 54

Total	<u>70.265.063 38</u>	<u>75.858.563 75</u>
Bénéfices de l'exercice	11.071.96115	11.151.219 49
Report antérieur	97.097 13	131.450 70
Bénéfices disponibles	11.169.058 28	11.282.670 19

Ces bénéfices disponibles ont été répartis de la manière suivante :

	1905	1906
Service de la dette	2.459.245 84	2.431.875 83
Dotations aux fonds d'assurances	1.000.000 00	1.000.000 00
Amortissement de la flotte	5.288.098 82	5.488.019 78
Amortissement de la prime de remboursement des obligations	103.928 29	—
Caisse de prévoyance	22.500 00	—
Dividende	2 250.000 00	2.250.000 00
Report à nouveau	45.285 83	112.774 58
Total	<u>11.169.058</u>	<u>28 11.282.670 19</u>

En conséquence de la similitude des produits nets, le dividende a été maintenu pour l'exercice 1906 à 12 fr. 50 par action ordinaire. Il a été distribué un dividende égal aux actions de priorité.

Les parcours de l'exercice 1906 ont atteint 1 million 16.735 lieues marines, dépassant de 63.533 lieues ceux de l'année précédente. Il faut remonter à 1900, année de l'Exposition universelle, pour retrouver une activité se rapprochant de celle constatée en 1906. Mais il convient de noter qu'en 1900, le surcroît d'activité avait été déterminé par des voyages supplémentaires motivés par l'Exposition, tandis que 1906 ne comprend que les voyages d'une année d'exploitation normale.

Les parcours accomplis par les navires de la Compagnie pendant les six derniers exercices ont été les suivants :

Années	Lieues marines
1901	968.371
1902	922.323
1903	842.905
1904	851.736
1905	953.202
1906	1.016.735

Voici maintenant le relevé pour les quatre dernières années du produit des deux catégories de trafic :

Années	Recettes des passagers	Recettes des marchandises	Total
1903	24.745.499	23.97.6.307	48.721.806
1904	25.229.674	24.935.506	50.165.190
1905	31.403.801	30.408.545	61.812.346
1906	32.837.589	34.074.437	66.912.026

Il résulte de ces diverses comparaisons statistiques que, somme toute, l'exercice 1906 a marqué un progrès considérable de l'exploitation et qu'il est le meilleur que la Compagnie ait jamais vu.

Les deux derniers bilans se sont établis ainsi qu'il suit :

BILAN AU 30 NOVEMBRE

	1905	1906
ACTIF		
Matériel naval	203.597.914 05	201.091.795 13
Approvisionnements	8.073.075 55	9.078.026 34
Travaux en cours	3.138.468 15	4.096.733 25
Immeubles et outillage	15.478.952 51	15.826.578 32
Mobilier et matériel des agences	586.013 23	631.381 37
Caisse et portefeuille	4.415.162	39 4.077.819 02
Débiteurs divers	32.442.784 61	34 983.281 07
Total	<u>267.732.400 49</u>	<u>269.788.614 50</u>
PASSIF		
Capital-actions	45.000.000 00	45.000.000 00
Obligations	70.009.500 00	69.218.500 00
Fonds d'amortissement des immeubles et de l'outillage	2.819.467 95	2.416.369 51
Fonds d'amortissement des navires	102.593.698 17	105.756.894 70
Fonds d'assurances	7.753.035 21	5.392.157 15
Fonds de réserve statutaire	4.500.000 00	4.500.000 00
Comptes créditeurs	32.761.413 83	35.141.918 56
Profils et pertes	2 295.285 33	2.362.774 58
Total	<u>267.732.400 49</u>	<u>269.788.614 50</u>

À l'actif, le matériel naval représente une valeur de 201.094.795 fr., avec une moins-value de 2.503.149 fr. qui provient surtout de la perte du *Caobang*.

Le Chapitre immeubles accuse une augmentation de 664.439 fr., qui est due pour la plus grande part à une nouvelle estimation des terrains à Shanghai appartenant à la Compagnie et dont la valeur a été accrue dans les écritures de 500.000 fr. Une somme égale a été portée en balance au fonds d'assurances.

Au passif, la dette obligataire a été normalement diminuée par le remboursement des titres sortis au tirage annuel.

Le fonds d'amortissement des navires est passé de 102.593.000 fr. à 105.542.000 fr., grâce à une dotation, prélevée sur les bénéfices, de 4 millions 806.874 fr., somme qui représente un peu plus de 5 % de la valeur de la flotte restant à amortir. Le matériel naval se trouve ainsi déprécié de 56 % environ de sa valeur initiale.

Le fonds d'assurances n'est plus, en fin d'exercice, que de 5.392.157 fr.

Les comptes débiteurs et créanciers divers, par comparaison avec 1905, présentent, dans leur ensemble, une augmentation de 2.500.000 fr. environ. Sans entrer dans le détail des variations survenues au cours de l'année dans les éléments de ces comptes, il suffira de signaler qu'en ce qui concerne les primes à la navigation, il restait à recevoir, de ce chef, 1.186.113 fr. à la clôture des écritures. Ces primes ont été régulièrement encaissées depuis. Le surplus de l'augmentation de ces comptes s'explique par le développement de l'activité sociale.

Étant donné qu'il n'a pas encore été fait usage de la résolution de la dernière assemblée générale extraordinaire autorisant l'augmentation du capital social par l'émission d'actions nouvelles, le compte capital-actions est resté fixé à 45 millions, comme précédemment.

À la suite de la lecture du rapport administratif, le président du conseil, dans son allocution, a informé l'assemblée des négociations ouvertes avec le gouvernement relativement à l'établissement d'un nouvel accord équitable, concernant le service des lignes de l'Amérique du Sud, actuellement onéreux pour la Compagnie ; pour ne pas nuire à ces négociations, le président était nécessairement tenu à une certaine discrétion qui l'a empêché de dire sur quelle formule la question était à l'étude ; toutefois, il a affirmé son ferme espoir en une solution favorable.

Après avoir répondu aux questions qui lui avaient été posées par quelques actionnaires, le président a fait de très intéressantes déclarations au sujet des amortissements de la Compagnie.

Il y a deux ou trois choses, a déclaré l'honorable M. Lebon, qu'on oublie toujours quand on parle des amortissements de la Compagnie des Messageries maritimes : la première, c'est que nous avons un certain nombre de comptes qui s'amortissent beaucoup plus vite que sur la base de 5 %, ce sont les grosses réfections, les remplacements de chaudières, qui vont parfois jusqu'à 20 % ; la seconde, c'est qu'il y a heureusement pour nous dans notre flotte un certain nombre d'unités totalement amorties et qui ne figurent plus dans vos écritures que pour leur valeur, comme vieille matière à la démolition ; la troisième, enfin, c'est que nous ne sommes pas encore, comme certaines autres compagnies, une compagnie particulièrement exposée aux vicissitudes de la mode en fait de bateaux. Nous avons une telle variété de lignes et des lignes d'importance si différente, que lorsque notre matériel est démodé d'un côté, nous pouvons le reporter sur d'autres lignes, et c'est ce qui me permet de vous dire que la préoccupation que doit avoir votre conseil n'est pas de faire des mathématiques, mais de pourvoir à l'amortissement de votre flotte dans la mesure où cette flotte est susceptible de vous fournir des services, et je vous dis en toute sincérité, en toute confiance, le taux moyen sur l'ensemble de votre flotte est supérieur à celui qui répondait à la durée effective des services que vous rend votre flotte.

Nous vous proposons un chiffre global en fin d'exercice, mais croyez-vous que nous l'appliquions mathématiquement sur chaque unité de votre flotte, quel que soit son âge, quelle que soit la matière de sa construction, quels que soient les résultats qu'elle

donne à l'expérience ? Pas le moins du monde. Nous l'appliquons tous les ans, suivant la durée probable de chaque navire. Nous forçons l'amortissement sur les navires les plus jeunes, nous visons à les ramener à la valeur la plus faible en écriture, et après cela, nous calculons suivant les accidents de navigation qui ont pu survenir à chaque bateau.

La situation de la Compagnie est absolument saine sous le rapport des amortissements. L'est-elle en ce qui concerne les assurances ?

C'est sur ce dernier point qu'une divergence d'opinion s'était produite avec les commissaires des comptes. Le président a fourni à ce sujet des explications très claires. Il a indiqué à la suite de quelles circonstances la société était devenue son propre assureur et combien il était difficile d'établir des règles mathématiques pour la fixation du fonds d'assurances.

Nous estimons, a-t-il dit, et le conseil est unanime sur ce point, comme sur les autres du reste, à penser qu'avec un fonds d'assurances représentant sept fois votre risque annuel, quatre fois le risque moyen, calculé d'après la valeur moyenne des outils que vous employez, il est dans la sagesse, dans la prévoyance et dans la prudence : maintenant, ceci n'est qu'une question de probabilités.

On sait que les commissaires préconisaient une réduction du dividende pour renforcer les fonds de prévoyance.

Le différend soumis à l'appréciation des actionnaires a été résolu selon les vues du conseil d'administration. Sa proposition du maintien du dividende a été approuvée à l'unanimité.

La situation financière demeure saine et l'on peut considérer la Compagnie comme étant en bonne voie de prospérité; L'accroissement continu de son trafic rend les actions très intéressantes à leur cours actuel, susceptible d'une plus-value justifiée.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Messageries maritimes
(*Gil Blas*, 6 juillet 1907)

On a distribué hier, à la Chambre, le projet de loi accordant une subvention à la Compagnie des Messageries maritimes, pour maintenir son service transatlantique entre la France et le Brésil et La Plata.

Le feu à bord d'un navire
(*Gil Blas*, 31 juillet 1907)

Une dépêche d'Australie annonce que le feu s'est déclaré, lundi soir, à bord d'un paquebot des Messageries maritimes, la *Ville-de-la-Ciotat*, dans le port de Sydney. Des informations reçues au siège de la Compagnie des Messageries maritimes, il résulte que, l'incendie avait pris dans la cale à bagages des troisièmes de la *Ville-de-la-Ciotat*. Il était complètement éteint quelques heures après, sans avoir causé de dégâts importants, et, notamment, sans avoir touché aux marchandises déjà embarquées.

PORT DE BORDEAUX
(*La Gironde*, 21 septembre 1907)

Manifestes d'entrée

CHILI (st. fr.), capitaine Oliver, venant de La Plata, du Brésil et du Sénégal. Agent général, M. Rivaille.

.....
Pris à Dakar : MM. Devès et Chaumet*, 59 sacs caoutchouc et ivoire ; Peyrissac et Cie, 80 dito ; Buhon et fils et Teisseire, 42 dito ; A Maurer, 42 dito ; Legrand, 5 caisses meubles ; Casartelli. 35 cages oiseaux ; Paul Mire, 173 sacs caoutchouc ; Crédit lyonnais, 1 caisse or de Galam, valeur 74.973 fr. ; Maurel et Prom, 10 barriques caoutchouc ; J. Delmas et Cie, 15 sacs gomme ; Chavanel, 79 sacs caoutchouc et 75 colis ivoire ; Comptoir Marc Caland, 10 fûts caoutchouc ; à ordres : B, 158 sacs caoutchouc.

ENDOGAMIE
Marie Lebon
Maurice Pilliard
(*Le Temps*, 13 avril 1908)

Hier a été célébré, en l'église Saint-Sulpice, le mariage de M^{lle} André Lebon, fille de M. André Lebon, ancien ministre, président du conseil d'administration de la Compagnie des messageries maritimes, avec M. Pilliard ²¹, secrétaire du conseil d'administration de cette même compagnie, fils du capitaine de vaisseau.

SUPPRESSION DU DIVIDENDE (1908-1912)

MESSAGERIES MARITIMES
Assemblée générale ordinaire
PROCÈS VERBAL
(*Le Journal des chemins de fer*, 20 juin 1908)

Le 25 mai 1908, les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis en assemblée générale : 96.400 actions sur les 180.000 (120.000 actions ordinaires et 60.000 actions de priorité) composant le capital social étaient représentées ; 523 actionnaires étaient présents, chargés, en outre, des pouvoirs de 4.291 autres propriétaires d'actions.

L'assemblée était présidée par M. André Lebon, président du conseil d'administration. Le bureau étant régulièrement constitué, le président donne la parole à M. Lecat, administrateur délégué, pour la lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,
L'assemblée à laquelle nous avons eu l'honneur de vous convoquer est une assemblée générale ordinaire, constituée dans les termes des articles 28 et 34 des statuts de votre société.

²¹ Maurice Pilliard : il devient administrateur en 1918. Voir encadré ci-dessous.

Votre réunion a pour objet de recevoir le compte rendu annuel des opérations de la société et de statuer sur les propositions qui sont la conséquence des résultats de l'exercice 1907.

Suivant la tradition, nous examinerons d'abord le bilan qui est entre vos mains.

BILAN

Actif

Matériel naval

La forme sous laquelle est présentée la valeur de la flotte diffère de celle adoptée antérieurement, en ce sens qu'au lieu de n'indiquer la valeur initiale que pour la partie coques et machines, et de produire, pour le mobilier, la valeur nette après dépréciation, le bilan donne maintenant la note de la valeur au prix de revient pour les trois chapitres.

Indépendamment de l'intérêt qu'il y avait à adopter une mesure uniforme pour tout ce qui forme le matériel, la modification a l'avantage de montrer l'importance du capital qui a été engagé pour constituer le matériel. Elle n'apporte, d'ailleurs, aucun changement à la situation effective que vous connaissez, car si, d'un côté, à l'actif, le chapitre matériel naval se trouve augmenté, de l'autre côté, au passif, le fonds d'amortissement est augmenté aussi du montant des crédits dont avait été doté le compte mobilier à la suite de prélèvements opérés au titre dépréciation.

La relation du compte Matériel naval avec le fonds d'amortissement reste ainsi ce qu'elle était auparavant.

Au cours de l'exercice 1907, nous avons eu à rayer de la flotte deux navires : le *Laos*, perdu à l'entrée de la Loire, dont nous avons déjà parlé à votre dernière réunion, et le *Ville-de-Pernambuco*, devenu sans emploi, par suite de la cessation du service de la côte Est de Madagascar. Ce vapeur arrivait, d'ailleurs, au terme de la période d'utilisation.

D'autre part, l'entretien de navires qui doivent être maintenus à l'état d'activité jusqu'au jour où, par le fait de contrats nouveaux de durée suffisamment longue, il deviendra possible de préparer leur remplacement, a été, cette année encore, la cause de dépenses exceptionnelles.

Examinant séparément les chapitres coques et machines, et celui du mobilier, nous constatons qu'en ce qui concerne les coques et machines, l'inventaire arrêté à 188.108.596 fr. 98 c, est inférieur de 318.667 fr. 95 c. à celui de 1906.

Pour ce qui regarde le mobilier, il figure à l'actif pour 24.308.573 fr. 80 c., et au compte d'amortissement pour 11.902.350 fr. 33 c., ce qui fait ressortir une balance de 12 millions 316.214 fr. 47 c, représentant la valeur nette, laquelle est inférieure de 212.185 fr. 02 c. à celle du bilan précédent.

Le chapitre matériel en construction marque une avance de 2.243.476 fr. 57 c. par rapport à 1906. La somme totale figurant pour ce titre est imputable au vapeur *Sontay* mis à l'eau le 1^{er} décembre dernier et qui vient d'être soumis à l'épreuve des essais devant la commission instituée par les lois sur la Marine marchande. Ce navire, destiné à la ligne commerciale de l'Indo-Chine, est désigné pour partir de Dunkerque le 13 juin prochain.

Vous voyez au matériel naval une somme de 1.961.212 fr. 28 c. Elle s'applique au vapeur *Peiho*, entré en service au cours de 1907, mais dont la navigation a commencé par un voyage appartenant à l'exercice 1908. Il en sera de même du *Meinam*, dont nous avons pris livraison en 1907, et qui ne comptera, au point de vue de l'exploitation, que dans l'exercice 1908.

Ces deux additions comprises, votre flotte, à la date du 30 novembre dernier, se composait de 67 unités, formant un tonnage de 295.562 tonnes et comportant, pour l'ensemble, une puissance de 233.365 chevaux.

Dans ces chiffres, la flotte commerciale affectée aux lignes libres et dont vous nous avez, à diverses reprises, encouragés à poursuivre le développement, figurent pour 25 navires et un tonnage de 115.390 tonnes.

Approvisionnement

De 9.078.026 fr. 34 c à la fin de 1906, le compte Approvisionnement est passé à 9 millions 942.741 fr. 88 c. au 30 novembre 1907, en augmentation de 864.715 fr. 54 c. sur la situation précédente.

Au point de vue de l'Exploitation, les différences d'une année à l'autre sont peu importantes. Elles se traduisent par une augmentation de 50.950 fr. 24 c. sur les approvisionnements de charbon et de 119.109 fr. 38 c. sur les dépôts d'objets d'armement, de la cave et du service de la nourriture. Le solde, soit 694.655 fr. 92 c., est imputable aux Ateliers dont les approvisionnements en matières brutes et ouvrées se sont accrus en raison des travaux en cours et notamment de l'achèvement du *Sontay*.

Travaux en cours

Pour ce chapitre, le bilan de 1907 accuse une diminution de 1.980.705 fr. 20 c. sur la situation correspondante de 1905. Les travaux en voie d'exécution ne figurent plus que pour 2.110.028 fr. 11.05 c. au lieu de 4.090.733 fr. 25 c, chiffre du bilan de 1900. Nous rappelons qu'il s'agit d'un compte transitoire, dont la charge est allégée au fur et à mesure qu'il est fait emploi des objets préparés.

Immeubles et Établissements. — Outillage.

La situation des immeubles et établissements de notre compagnie n'a guère varié au cours du dernier exercice. Sauf quelques additions, peu coûteuses, faites à La Ciotat. à Suez et à Djibouti, nous n'aurions aucune mention à introduire. Ce sont ces additions qui ont motivé, en majeure partie, la différence de 151.525 fr. 66 c. que fait ressortir la comparaison de 1907 avec 1906.

Du côté de l'outillage de La Ciotat, il y a eu, au contraire, dépense assez importante s'élevant à 409.025 fr. 26, motivée par l'achat et l'installation d'instruments d'outillage et d'appareils perfectionnés venant se substituer aux outils anciens. L'augmentation en écriture ne ressort qu'à 307.251 fr. 64 c, en raison d'une dotation de 102.373 fr. 62 qui atténue d'autant l'importance de l'inventaire.

Ces deux augmentations de 151.525 fr. 66 c. et 307 251 fr. 64 c forment un total de 458.777 francs 30 c., correspondant à la différence entre les sommes de 15.828.578 fr. 32 c. et 16.285.355 fr. 62 c, qui représentent respectivement la valeur de l'ensemble des immeubles établissements et de l'outillage dans les bilans de 1906 et 1907.

Mobilier et matériel des agences

À la fin de 1906, ce compte entrait au bilan pour 631.381 fr. 37 c. Il figure pour 771.820 fr. 86 c. dans les écritures de 1907, en augmentation de 140.445 fr. 49 c.

Les mouvements survenus dans le mobilier, dans le courant de l'année, joints à la nécessité de munir certains points de chalands et de mahonnes, ont donné lieu à des dépenses qui se sont élevées à 261.871 fr. 22 c., mais la charge en écritures a été diminuée de 121.425 francs 73 c., par des dotations faites au profit du compte Mobilier et matériel des agences.

Valeurs de caisse et de portefeuille

Le rapprochement des bilans des deux dernières années montre que nos ressources avaient diminué de 1.413.228 fr. 31 c. à la fin de 1907. Il ne pouvait en être autrement, étant donné que, n'ayant pas eu le concours des capitaux nouveaux, qu'aurait procurés l'émission autorisée par vous, il a fallu, néanmoins, faire face à des charges importantes de mise dehors de capital. L'achat de bateaux, la construction du *Sontay*, les grosses

réfections, le remboursement des obligations et les causes diverses qui déterminent l'accroissement du montant des capitaux exposés, font que les ressources que procurent les amortissements n'étaient pas suffisantes pour satisfaire à toutes les nécessités qu'entraîne la marche de votre affaire.

Débiteurs divers

Afin de répondre au désir exprimé par quelques actionnaires, nous vous présenterons la décomposition des comptes débiteurs divers et nous procéderons de la même manière quand nous en serons au chapitre des créanciers divers.

Pour ce qui concerne les débiteurs, constatons d'abord qu'il n'y a entre la liquidation des deux exercices 1906-1907 qu'une différence de 166.700 fr. 66 c. 34.816.580 fr. 41 c. à la fin de 1907, au lieu de 34.983.281 fr. 07 c. l'année précédente. Voici maintenant comment peuvent être résumés les éléments des comptes débiteurs :

Écritures de 1907 à reporter à l'exercice 1908 fr.	15.745.615 82
Ce chiffre représente les sommes payées en 1907 à l'occasion de voyages devant faire partie de l'exercice 1908.	
Comptes d'ordre à amortir :	
Frais d'émission, obligations et actions fr. :	3.449.110 83
Changement de chaudières et grosses réfections :	8.400.028 96
	11.849.739 79
Participation aux expositions, solde	17.91325
Décomptes avec l'État pour transports et divers, en voie de règlement	2.846.291
11	
Comptes courants avec agents et correspondants	3.136.992 28
Débiteurs divers	1.220.027 50
Total	34.816.580 41

Vous pouvez ainsi vous rendre compte que, dans un chapitre très gros en apparence, les débiteurs affectifs sont ceux qui forment les trois derniers articles. Ils représentent 7 millions 203.311 fr. 55 c. Le reste se compose de comptes d'ordre dont l'amortissement s'opère régulièrement, et des écritures nombreuses que motive le transfert des écritures d'un exercice à l'exercice suivant pour mettre à la charge de ce dernier ce qui lui incombe.

Passif

Capital actions

La situation demeure la même qu'à la fin du dernier exercice. À défaut de l'émission d'actions nouvelles, autorisée à votre réunion de 1906, le capital actions continue à se composer de 120.000 actions ordinaires et de 60.000 actions de priorité avant les unes et les autres une valeur nominale de 250 francs. Les 180.000 titres émis représentent un capital de 45 millions de francs.

Obligations

Le bilan que vous avez sous les yeux rappelle qu'au 30 novembre 1900, la dette obligataire était de 69.218.500 francs. Le remboursement des 1.638 obligations sorties au tirage de 1907 a ramené cette dette à 68.399.500 francs.

Comme vous le savez, les chiffres inscrits au bilan indiquent la valeur de ces titres au taux de remboursement. La différence entre les cours d'émission et le montant à rembourser reste actuellement de 2.403.766 fr. 61 c. Elle représente une soulte de 3

47 % par rapport au capital obtenu, soulté qui ne devient exigible qu'à l'échéance du remboursement.

Fonds d'amortissement des navires

Nous avons expliqué au chapitre « Matériel naval » qu'il avait paru utile de vous mettre en possession des données constituant la valeur totale de la flotte, mobilier compris. Comme contrepartie, il devenait indispensable de faire figurer au fonds d'amortissement le montant des dépréciations opérées sur la valeur d'origine du mobilier.

Il résulte des écritures passées qu'en regard d'une somme de 212.417.170 fr. 78 c., valeur totale de la flotte au prix de revient, vous avez au passif un fonds d'amortissement de 181.927.732 fr. 49 c. Vous pouvez ainsi vous rendre compte que le fonds d'amortissement représente 57,40 % du coût du matériel naval.

Malgré l'affectation d'une dotation de 4 millions 090.199 fr. 85 c. prélevée sur les produits de l'exploitation de 1907, au profit de l'amortissement des navires, les écritures ne font ressortir qu'une augmentation de 4 millions 393.146 fr. 46 c., parce que la radiation du *Laos* et du *Ville-de-Pernambuco* entraînait, au moment où les deux navires disparaissaient de l'actif, la reprise des amortissements dont ils avaient été dotés et qui s'élevaient à à 297.063 fr. 39 c.

Fonds d'amortissement des immeubles et des ateliers

La situation de ces deux comptes s'est peu modifiée durant le dernier exercice. Il y a sur l'ensemble une diminution de 83.445 fr. 94 c, qui porte presque entièrement sur les valeurs d'ateliers : elle est due principalement à l'importance des outils démontés et condamnés en 1907. Il a été passé écritures pour cette seule cause de 197.959 fr. 47 c.

En somme, le compte spécial aux Ateliers solde par 3.342 923 fr. 57 c., au lieu de 2 millions 416.369 fr. 51 c. à la fin de 1906 ; celui des Immeubles par 224.668 francs, au lieu de 214.665 francs.

Fonds d'assurances

À la liquidation de l'exercice 1906, il a fallu faire face à la perte du *Caobang* et aux dommages et avaries survenus au cours de l'année. Le fonds d'assurances s'élevait alors à 7 millions 750.000 francs et vous avez bien voulu adopter la proposition que nous vous avons soumise. de porter au fonds d'assurances une provision d'un million prélevée sur l'exploitation, ainsi qu'une dotation de 500.000 francs empruntée au chapitre des Immeubles. Grâce à ces mesures, il a été possible de solder le *Caobang* et les avaries de l'exercice en maintenant la réserve d'assurances à cinq millions, chiffre au-dessous duquel nous croyons qu'il est opportun de ne pas descendre dans les circonstances actuelles.

Cette année, nous avons à solder le *Laos*, perdu au mois de février 1907, et à pourvoir à des avaries qui se sont élevées à 227.547 fr. 57.

Si l'imputation à faire au débit du fonds d'assurances n'avait pas de contrepartie au crédit, le montant de ce fonds tomberait au-dessous de trois millions.

En raison de cette situation de nature exceptionnelle, nous n'hésitons pas à vous proposer de distraire des produits de l'exercice 1907 une provision de 2.200.000 francs, au moyen de laquelle le fonds d'assurances demeurera dans la limite de cinq millions indiquée plus haut.

Il sera exactement de 5.103.404 fr. 95 c.

Réserve statutaire

Comme vous le savez, cette réserve a atteint depuis longtemps le dixième du capital actions. Elle demeure maintenue au chiffre de 4.500.000 francs.

Comptes créanciers divers

Ces comptes sont inscrits au bilan pour une somme totale de 35.683.876 fr. 49 c. Voici de quels éléments ils se composent :

Écritures passées en 1907 à reporter à 1908 fr.	18.148.515 13
Comme dans le cas des débiteurs divers, il s'agit d'opérations appartenant à l'exercice nouveau et qui ont été effectuées dans la dernière partie de 1907, durant la période pendant laquelle les deux exercices chevauchent.	
Comptes avec les Banques et effets à payer	12.877.064 55
Hypothèque maritime	1.999.999 90
Coupons restant à payer et obligations sorties non encore présentées au remboursement	819.658 54
Comptes courants avec agents et correspondants	737.335 41
Créanciers divers	1.101.302 96
Total	35.683.870 49

Si l'émission de titres destinée à procurer un capital d'actions nouveau, émission autorisée par vous en 1906, avait pu être réalisée, elle aurait apporté les ressources nécessaires pour alléger les créanciers divers des comptes de Banque et de l'Hypothèque maritime.

EXPLOITATION

Envisagés à un point de vue d'ensemble, les résultats de l'exercice 1907 donnent l'impression d'une année pendant laquelle l'activité a été particulièrement grande. Les relevés statistiques que vous avez entre les mains montrent qu'il a été fait 520 voyages, et que ces voyages ont donné lieu à un parcours total de 1.044.292 lieues marines. À ce total, qui est le plus élevé auquel l'exploitation soit arrivée jusqu'à ce jour, il faudrait encore ajouter 57.500 lieues fournies par des vapeurs que, dans l'intérêt de la clientèle ou pour la défense de notre propre trafic, nous avons dû affréter au cours de l'exercice. Cela porte la navigation générale de 1907 à 1.101.792 lieues.

Comme transports normaux, affrétés non compris il y a, relativement à 1906, augmentation en nombre aussi bien pour les passagers que pour les marchandises. C'est le trafic marchandises qui a progressé le plus, le tonnage de 1907 ayant été, en fait, supérieur à celui de 1906 dans la mesure de 104.603 tonnes. Et si nous tenons compte des transports effectués par les navires affrétés, nous avons à constater que l'accroissement du trafic a atteint effectivement 300.000 tonnes en chiffres ronds.

Le développement de la navigation devait conduire à une utilisation plus intense du matériel. C'est ce qui s'est produit, en effet, car le parcours moyen par unité de notre flotte ressort à 15.564 lieues pour 1907, alors qu'il n'était que de 14.967 en 1906 et de 14.210 en 1905.

En ce qui concerne les produits directs de l'exploitation, provenant du transport des passagers et des marchandises, bien que la comparaison de 1907 avec l'exercice précédent fasse ressortir une différence de 1.103.149 fr. 64 c. en faveur de 1907, la recette moyenne par lieue marine reste néanmoins à 70 centimes au-dessous de celle de 1906. L'écart n'est pas imputable aux marchandises, qui ont donné 2.195.512 fr. 55. c. de plus en 1907 que l'année précédente mais, du côté des recettes sur passagers, nous avons eu à enregistrer une diminution de 1.002.302 fr. 91 c. Une réduction de cette importance nous aurait inquiétés s'il avait fallu l'attribuer à un amoindrissement de notre clientèle générale. Heureusement, il n'en est pas ainsi, car l'insuffisance du dernier exercice est due uniquement à la réduction des transports faits pour le compte de l'État, par suite de la diminution des contingents militaires entretenus en Indo-Chine.

Nous avons vu, de ce fait, le produit fléchir de 1.237.331 fr. 63 c., comparativement à 1906. Une telle différence ne pouvait manquer de peser sur les résultats de l'exercice que nous passons en revue.

[Nouvelle hausse du charbon]

D'autres causes ont également exercé une influence sur ces résultats. Nous signalons à votre dernière réunion que les effets du mouvement de hausse sur les charbons commençaient à se faire sentir, et qu'il y avait à noter pour 1906 une augmentation d'un franc par lieue marine. 1907 a marqué une nouvelle avance, qui a mis à la charge de l'exercice un surcroît de dépenses de 918.000 francs. 1908 viendra aggraver encore cette situation et nous ramènera très vraisemblablement aux taux que nous avons connus en 1901 au plus fort de la dernière crise. Nous rappelons enfin que les dépenses de toute nature, qu'il s'agisse de main-d'œuvre ou d'approvisionnements, sont en augmentation dans les diverses directions où nous opérons.

La progression constante des dépenses a trouvé en ces dernières années une atténuation dans les améliorations obtenues du côté des recettes. Mais il est incontestable que le meilleur rendement des produits n'a pas été suffisant pour compenser l'aggravation des charges que l'entreprise a dû supporter.

[Licenciements à La Ciotat]

Nous n'avons pas besoin de vous dire que le conseil a le souci d'apporter la plus grande économie dans l'administration de votre affaire. L'achèvement du *Sontay* a mis fin à la série des constructions nouvelles qui ne reprendront que le jour où de nouveaux accords avec l'État auront apporté à la Compagnie la sécurité et la stabilité nécessaires. C'est avec regret que nous avons fait procéder progressivement au licenciement d'une notable partie du personnel ouvrier de La Ciotat, personnel très attaché à votre compagnie et dont nous avons apprécié les mérites en maintes circonstances. Mais la mesure s'imposait en raison de la situation générale et de l'incertitude dans laquelle nous demeurons au point de vue de l'avenir.

[Ligne du Brésil et de La Plata]

Le rapport de l'année dernière se terminait par la question de la ligne du Brésil et de La Plata encore fort indécise au moment de votre réunion. Depuis, il est intervenu un accord avec le gouvernement qui a fait l'objet d'une convention signée le 26 juin 1907. La convention a été approuvée par les Pouvoirs publics et est devenue exécutoire.

Aux termes de cet accord, la Compagnie se trouve tenue de maintenir la ligne du Brésil et de La Plata jusqu'au mois de juillet 1912, soit jusqu'à l'échéance commune à tous les services postaux dont elle est concessionnaire. En échange, l'État garantit à la Compagnie, à partir de juillet 1907, une annuité de 1.500.000 francs formée en partie par les primes à la navigation et, pour le complément, par un appoint à fournir par le Trésor. Cette annuité nous assure l'équivalent de ce que nous recevions quand les paquebots avaient le bénéfice des primes moyennes accordées par la loi de 1893.

La convention du 26 juin 1907 contient en outre une disposition en vertu de laquelle l'État pourrait être appelé à entrer en participation dans les bénéfices de la Compagnie le jour où ces bénéfices permettraient la distribution d'un dividende supérieur à 5 %. C'est là une disposition nouvelle qui prêle à une double déduction : d'une part, l'État, en consentant à soutenir la ligne du Brésil et de La Plata, entend ne devoir le faire que tout autant que les résultats généraux de l'entreprise rendent son intervention nécessaire. À défaut, il veut pouvoir exercer des reprises en se réservant une participation aux bénéfices. En second lieu, on peut voir dans cette disposition l'indice de la tendance de l'État à chercher une association d'intérêt plus étroite avec les entreprises concessionnaires.

Cet ordre d'idées, une fois le principe admis, pourrait devenir le point de départ des négociations futures.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Conformément à l'article 15 des statuts, vous serez appelés à procéder à la nomination de deux membres du conseil d'administration.

Les administrateurs sortant cette année sont MM. Ch. Tranchant et A[lfred] Musnier

Les administrateurs étant rééligibles, nous prenons la liberté de recommander auprès de vous la réélection de nos collègues.

Suivant les dispositions statutaires, la durée du mandat d'administrateur est de six ans.

DISPOSITIONS SPÉCIALES

D'accord avec les précédents et pour demeurer en règle avec les prescriptions de la loi, nous venons déclarer que, pendant l'exercice 1907, aucun membre du conseil d'administration n'a été appelé à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou marchés faits avec la société ou pour son compte. Nous vous demandons, pour le cas où cet état de choses viendrait à changer, de vouloir bien accorder, par votre vote, les autorisations et décharges exigées par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE

En rapprochant les résultats de 1907 de ceux de 1906, on voit que, pour ce qui regarde les recettes, les produits des lignes (Passagers et Marchandises) ont donné 1.103.149 fr. 64 c. de plus durant l'exercice écoulé. Aux chapitres des Subventions et des Primes, il y a également avance de 104.673 fr. 54 c. en faveur de 1907. Mais les Produits divers ont procuré 721.471 fr. 57 c. de moins, diminution due en grande partie à la balance moins favorable des comptes des ateliers en raison de la diminution du travail. Malgré cette insuffisance, le total des produits de l'année 1907 est supérieur de 539.014 fr. 49 c. à celui de 1906.

Du côté des dépenses, nous devons enregistrer sur l'ensemble des augmentations qui s'élèvent à 1.775.317 fr. 46 c. qu'il faut attribuer surtout au charbon, lequel y entre pour 1 million 200.992 fr. 73 c. D'autre part, du fait que les parcours compris dans les écritures de 1907 dépassent de 27.557 lieues les parcours de 1906, les dépenses afférentes à ce supplément de parcours sont venues grossir les charges de 1907.

En résumé, l'écart entre les deux exercices se traduit par 1.236.302 fr. 07 c. au profit de 1906. S'il n'y avait pas eu la diminution des transports de l'État, à laquelle il a été fait allusion plus haut, nous aurions eu à vous présenter pour 1907 des résultats analogues à ceux de l'année précédente malgré l'aggravation de dépense causée par le charbon.

Le tableau des résultats que vous avez sous les yeux montre que les produits de l'exercice 1907 se sont élevés à fr. 87. 680. 248 43

et que les dépenses ont été de 77.633.881 21

Il en résulte un excédent en recettes de fr. 10.046.367 22

sur lequel il y a lieu de prélever pour le service de la dette obligataire 2 403.537 50

Ce qui laisse une somme de 7.642.829 72

Sur cette somme, il a été affecté à l'amortissement du matériel naval une somme totale de : 5.255.871 35

À la liquidation de 1906, vous aviez attribué à ce chapitre 5.488.019 fr. 78 c.

Par les raisons exposées dans ce rapport au chapitre des Assurances, nous avons fait le transfert au fonds d'assurances de votre flotte de : 2.200 000 00

Total des prélèvements 7.465.871 35

Déduction faite de ces dotations le solde disponible est réduit à 176.958 37

et ne correspond plus à la distribution d'un dividende qui se trouve absorbé de fait par la nécessité de compenser, cette année même, la perte causée par le naufrage du *Laos*

Nous vous proposons de reporter ce solde à l'exercice 1908.

RAPPORT DES COMMISSAIRES

Situation générale de la compagnie.

Un seul fait nouveau s'est produit depuis l'an dernier. Une loi a été récemment promulguée maintenant à 1.550.000 francs l'annuité procurée jusqu'en 1905 à la Compagnie par les primes à la navigation pour la ligne du Brésil et de La Plata.

Vous savez que sur cet itinéraire, les primes constituent la seule compensation aux charges imposées par le service postal.

Cette ligne, si importante comme facteur de l'influence française dans l'Amérique Latine, est donc consolidée jusqu'au 22 juillet 1912, date de l'expiration de la Convention du 30 juin 1886, prorogée par la Convention additionnelle du 6 novembre 1894.

*
* * *

M. le président offre la parole à ceux de MM. les actionnaires qui auraient des observations à présenter sur l'ensemble des rapports qui viennent d'être lus à l'assemblée,

Un actionnaire, M. Raveau, rappelle les critiques qu'il a précédemment formulées contre l'administration de la Compagnie, transbordement à Colombo, personnel plus administratif que commercial, chaudières à consommation trop élevée, navires de construction défectueuse, pour faire ressortir que c'est à ces causes qu'il faut attribuer la fâcheuse situation financière qui aboutit, cette année, à la suppression de tout dividende et qui conduira vraisemblablement à une nouvelle diminution du capital social. À son avis, on n'a pas encore assez fait pour la réorganisation de la compagnie : il conviendrait de rajeunir les cadres du personnel, d'adopter un prix moyen pour le charbon, de supprimer La Ciotat ou du moins d'en faire un établissement industriel à part, dans lequel la compagnie ne serait plus intéressée que financièrement.

Un autre actionnaire donne lecture d'une note dans laquelle il réédite une précédente observation concernant la tendance qu'ont, aujourd'hui, les riches familles du Sud-Amérique à délaisser nos lignes au profit des bateaux anglais et allemands. Rien n'a été fait pour porter remède à cette situation. Il conclut en disant que la solution lui paraît consister dans le remplacement des administrateurs en fonctions par d'autres administrateurs ayant un sens plus pratique des affaires.

M. Clairouin demande ensuite la parole et tient au préalable à se renseigner sur le point de savoir si, en vue de l'assemblée, le conseil a reçu un nombre de pouvoirs tel que la majorité des suffrages doive lui être acquise pour le vote des résolutions. S'il en était ainsi, il préférerait s'abstenir d'une intervention qu'il considérerait, *a priori*, comme sans portée et sans objet.

M. le président s'empresse de déclarer que tout ce que voudra bien dire l'honorable actionnaire ne saurait manquer de présenter de l'intérêt ; il ajoute qu'il est si loin de sa pensée de restreindre le droit qu'ont tous les actionnaires d'exprimer librement leur opinion, qu'il ne répondra qu'après la clôture de la discussion à la question qui lui a été posée.

M. Clairouin expose alors qu'il n'a pas lieu d'être satisfait de la situation présente des affaires de la Compagnie qui ne peut qu'empirer en 1908 si l'on s'en tient à ce que dit

le rapport au sujet de la cherté du charbon. Il ne serait pas surprenant, à son avis, que dans un avenir peu éloigné, on propose une fusion avec une autre entreprise et peut-être une nouvelle réduction de capital sera-t-elle, à ce moment, nécessaire. Il fait observer, d'autre part, qu'il est impossible à l'assemblée de préconiser que tels ou tels remèdes doivent être apportés pour améliorer l'état des choses qui préoccupe, à juste titre, les actionnaires. Il est cependant une solution qui mérite examen surtout si, comme il a quelque raison de le supposer, le président fait une communication à l'assemblée au sujet des négociations engagées pour le renouvellement des contrats postaux ; cette solution consisterait à ne pas réélire les administrateurs sortants, et à leur donner ultérieurement pour successeurs des hommes susceptibles, par leur expérience et leurs relations, d'aider au succès des négociations.

Un autre actionnaire, M. Jaujon, entretient l'assemblée du compte « Débiteurs, divers », du remboursement des obligations, des frais d'émission qui, à son avis, auraient dû, après un certain temps, disparaître du bilan et, enfin, du fonds d'assurances et aussi des frais de manutention et de courtage des marchandises qu'il trouve beaucoup trop élevés. M. Jaujon préconise le versement en espèces à une caisse spéciale des sommes mises de côté pour l'assurance et la création d'obligations privilégiées.

Le conseil pourrait trouver de la sorte, à un taux moins élevé assurément que celui payé aux banques, les ressources financières qui lui sont nécessaires pour faciliter la trésorerie et fortifier le fonds d'assurance.

Un autre actionnaire s'élève contre ce qui a été dit précédemment au sujet du rajeunissement du personnel et du remplacement des administrateurs. Il faut se montrer très circonspect en la matière et la formule paraît être d'améliorer ce qui peut être amélioré sans opérer des changements de personnes qui pourraient jeter la perturbation dans les services et nuire à la bonne marche de l'entreprise,

Sa conclusion est qu'il faut encourager le personnel et le bien traiter et conserver les administrateurs actuels qui sont bien au courant des affaires de la société et qui ont à cœur de les faire prospérer.

En matière d'assurances, il estime qu'il serait bon de faire comme les Compagnies d'assurances maritimes, qui ont des limites dans les maxima, de manière à ne pas être exposées à une perte.

Un autre actionnaire dit que de l'examen du Bilan et de diverses comparaisons de ce Bilan avec celui d'une autre grande compagnie de navigation française [la Cie gén. transatlantique] résulte pour lui la conviction que la baisse des actions qui a suivi l'assemblée générale dernière est due au pessimisme non justifié des commissaires aux comptes qui ont fait perdre aux actionnaires environ 18 millions de francs sur le montant du capital social et qui, du même coup, ont amoindri le crédit de la Compagnie en la mettant dans l'impossibilité de faire l'augmentation de capital de 15 millions votée depuis longtemps. Le remplacement des commissaires aux comptes paraît devoir s'imposer.

En ce qui concerne le fonds d'assurances, l'honorable actionnaire estime qu'il y a lieu de fortifier de plus en plus ce fonds et qu'on devrait envisager la création (avec les différentes entreprises de navigation françaises) d'une société à qui on ferait l'apport des fonds d'assurance et qui serait chargée de l'assurance des navires moyennant le paiement de primes dont le taux serait à déterminer.

Un autre actionnaire entretient l'assemblée de la liquidation de l'exercice au point de vue des bénéficiaires et expose une combinaison qui permettrait, selon lui, d'assurer un dividende de 6 francs aux actions de priorité. Cette mesure ne pourrait qu'être favorablement accueillie et contribuerait à relever la cote des titres en Bourse.

Un autre actionnaire, M. Gillette Arimandy, s'élève contre l'indemnité fixe de 65.000 francs que l'article 7 des statuts alloue au conseil. Il trouve fâcheux qu'alors que les actionnaires ne touchent rien, le conseil d'administration reçoive une rémunération fixe.

Il demande au conseil de convoquer une assemblée générale extraordinaire qui soit appelée à faire disparaître cette anomalie.

Le précédent actionnaire appuie cette proposition.

M. le président prend la parole en ces termes :

Messieurs,

[Jetons]

Sur la dernière question qui vient d'être soulevée (allocation fixe du conseil), je ne sais pas si l'actionnaire qui l'a posée est récemment entré dans la compagnie ou s'il est ancien actionnaire, mais je vous ferai observer que la question a été traitée et résolue il y a six ans. Jusqu'en 1902 et depuis l'origine de la société, le conseil ne recevait qu'une indemnité fixe qui était de 125.000 francs par an. À la suite de quelques mauvais exercices que l'on a traversés à la fin du siècle dernier, certains actionnaires ont demandé que les administrateurs fussent intéressés dans la marche des affaires sociales et, en 1902, il a été décidé que la somme de 125.000 francs fixe serait remplacée par 65.000 francs fixes, et que, par contre, le conseil d'administration aurait droit à 2 % des bénéfices distribués.

Cette année, comme il n'est rien distribué, le conseil n'aura pas les 2 % supplémentaires.

J'ajoute – on a toujours mauvaise grâce à défendre des questions de gros sous qu'il y a une considération à laquelle les actionnaires ne font peut-être pas suffisamment attention quand ils parlent de la rémunération annuelle du conseil d'administration —, ils ne pensent pas aux pertes que les administrateurs subissent sur leurs actions de cautionnement.

Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que chacun des administrateurs de la société est obligé d'avoir 200 actions qui sont inaliénables pendant toute la durée de sa gestion et même pendant plusieurs mois encore après son décès ou sa démission.

Savez-vous les résultats de cette stipulation pour la plupart de mes collègues ? C'est qu'ayant acheté leurs actions de cautionnement à 800, 700, 500 francs, ils ont perdu beaucoup plus proportionnellement qu'aucun de ceux qui sont ici présents, cela parce que, à aucun moment, ils n'ont pu vendre une fraction quelconque des actions qu'ils sont tenus d'avoir. Moi-même qui suis entré postérieurement à l'époque de prospérité de la Compagnie, j'ai perdu une somme fort appréciable sur mes 200 actions de cautionnement.

[Indépendance des commissaires aux comptes]

Je vous demande maintenant la permission de répondre, je ne dirai pas à la totalité des questions qui m'ont été posées et je vais vous dire pourquoi, mais à quelques-unes d'entre elles seulement.

Il y a d'abord des questions qui ont trait à la gestion de 1908 et sur celles-là j'estime que je n'ai pas à répondre pour le moment, puisque nous sommes ici pour régler les comptes de 1907.

J'ajoute que, quoiqu'il n'y ait pas grand-chose à cacher ou à éviter de discuter dans une assemblée comme celle-ci, il est cependant des points sur lesquels il n'est pas absolument indispensable de donner des renseignements aux rivaux, aux concurrents et aux critiques.

Si vous croyez que les écritures ne sont pas sincères, vous pouvez vous adresser à vos commissaires dont la mission est de constater leur sincérité.

La loi a précisément prévu des commissaires aux comptes pour que ces messieurs, qui ne sont pas intéressés à la gestion du conseil, puissent apporter leur témoignage sans qu'on soit obligé de livrer au public certains petits détails, de cuisine si vous voulez, qu'il est préférable de ne pas livrer à la discussion publique.

[La Norddeutscher Lloyd]

Ceci dit, passons aux questions auxquelles : je me ferai un véritable plaisir de répondre.

Vous m'excuserez si mon allocution n'est pas aussi ordonnée que je le voudrais, mais nombre de points ont été abordés et je suis obligé de suivre à peu près l'ordre de mes interlocuteurs. Et tout d'abord, je vous demanderai la permission de ne pas m'attarder aux comparaisons avec d'autres compagnies françaises. Je trouverais absolument désobligeant, quant à moi, qu'on se permit dans l'assemblée générale d'une autre compagnie française de discuter soit en bien, soit en mal, la gestion de cette compagnie-ci, et je ne voudrais pas tomber dans le travers que je reprocherais, le cas échéant, à mes confrères.

J'aurais d'ailleurs beaucoup à dire sur ce sujet et je répondrai d'un mot. Quand vous faites des comparaisons, veuillez vous souvenir que nous avons 349.000 lieues marines contractuelles de plus que la compagnie [la Transatlantique] qui a été nommée tout à l'heure. J'ajoute que si je ne peux pas, si je ne dois pas parler des compagnies françaises, la même réserve ne m'est pas imposée pour ce qui concerne les compagnies étrangères. L'une d'elles s'appelle le Norddeutscher Lloyd, et comme importance équivaut à peu près à la totalité des compagnies subventionnées françaises, déduction faite, bien entendu, des services algériens qui constituent une catégorie tout à fait à part.

Le Norddeutscher Lloyd vient de publier ses comptes de 1907 ; je ne les commenterai pas, mais me bornerai à vous les signaler pour que vous en tiriez toutes les déductions que la logique commande : ils sont établis avec répartition des résultats d'exploitation par réseau. Or, pour le réseau Atlantique, cette compagnie accuse un résultat d'exploitation de 21 millions de marks. Quand il s'agit des lignes au delà de Suez, le résultat d'exploitation tombe à 2 millions de marks pour les lignes de la Méditerranée, il n'est plus que de 500.000 marks.

Je suppose que les Allemands, qui sont des modèles qu'on se plaît à citer comme énergie, comme esprit commercial, comme ténacité, appliquent la même méthode d'exploitation aux au delà de Suez qu'à la Méditerranée et à l'Atlantique. S'ils réussissent infiniment mieux dans l'Atlantique que dans les autres directions, c'est que le champ d'exploitation n'est pas le même, ni les charges identiques.

[Protectionnisme hollandais]

Je réponds maintenant à certaines questions plus précises. M. Raveau, que je retrouve toujours avec plaisir, nous a formulé nombre de critiques, je dis nous par un sentiment de solidarité car il a eu l'extrême bonté de me séparer de mes prédécesseurs ; encore une fois, je n'accepte pas d'être séparé de mes prédécesseurs. Il y a eu des erreurs commises, c'est possible, nous en parlerons tout à l'heure.

M. Raveau prétend que c'est le transbordement à Colombo qui a fait perdre la clientèle étrangères aux lignes françaises : ce transbordement a cessé depuis un certain nombre d'années et la clientèle étrangère n'est pas revenue.

Vous avez, M. Raveau, nommé en particulier les Hollandais. Eh bien ! les Hollandais ont un gouvernement qui oblige les fonctionnaires à prendre les lignes hollandaises, alors que chez nous, dans certaines de nos colonies, on a la tendance, à l'heure actuelle, de remettre le prix du passage de la main à la main, avec les acquits, aux fonctionnaires qui ont à voyager, pour leur permettre de prendre d'autres lignes. C'est là un fait qui s'est encore produit tout récemment. (Mouvements.)

La véritable explication de l'abandon de quelques lignes par la clientèle étrangère, M. Raveau la connaît bien et il est inutile d'y insister plus longuement ici.

[La question du charbon]

M. Raveau vous a parlé du charbon, mais il donne comme une idée nouvelle d'utiliser les charbons autres que les charbons anglais ; j'ai la grande satisfaction de lui dire qu'il y a des années que cela se fait dans la compagnie : nous brûlons des charbons japonais, des charbons australiens, des charbons de l'Indo-Chine. J'ai sous les yeux, l'état, année par année, des consommations : pour 1907, par exemple, nous avons brûlé 76.000 tonnes de charbon australien, 40.000 tonnes de charbon japonais et 25.000 tonnes de charbon tonkinois.

M. Raveau, qui est extrêmement documenté sur cette question, doit savoir qu'il y a un charbon type en matière de navigation, c'est le cardiff ; personne n'ignore que les autres charbons du monde ont un pouvoir calorique plus ou moins grand par rapport au cardiff, généralement inférieur de 10, de 20 %. Quand nous achetons ces charbons, nous sommes obligés de tenir compte de leur valeur inférieure dans l'examen des prix qu'on nous en demande. J'ajoute qu'un autre élément intervient naturellement dans la constitution de nos approvisionnements c'est le fret afférent au transport du charbon anglais jusqu'à tel ou tel point où le charbon australien ou japonais peut le concurrencer. La situation se modifie constamment suivant le prix des autres charbons et suivant le prix du fret, mais il y a de longues années que la consommation des charbons étrangers est en usage.

M. Clairouin. — À combien s'élève la consommation totale ?

M. le président. — La consommation totale est de 700.000 tonnes. Il y a des points de relâche où il ne peut être question d'envoyer ces charbons étrangers : suivant que le prix de base est tel ou tel et que le prix du fret est tel ou tel, nous en expédions jusqu'à Hong-Kong, Singapore, quelquefois même jusqu'à Colombo, mais il n'y a jamais intérêt à en approvisionner Aden ou Djibouti. On a fait, d'autre part, la critique du matériel que nous construisons. J'ai dit l'année dernière et je le répète, que je suis extrêmement à mon aise pour parler de ce matériel. Il n'y a pas eu de bateau-poste construit pour notre compte depuis que j'ai l'honneur d'appartenir à la Compagnie. Nous reviendrons sur ce sujet tout à l'heure, mais quand on reproche à ce matériel de manquer de vitesse, je me permettrai de faire observer qu'il a toujours fourni des vitesses contractuelles au moins égales d'ailleurs à celles réalisées par les services concurrents. Quant au reproche d'avoir des types de machines qui ne correspondent pas tout à fait aux usages commerciaux, je me référerai aux communications que je vous ai faites précédemment sur ce sujet. Je vous rappellerai notamment qu'il fut un temps où l'administration de la marine française avait conçu le projet de faire des paquebots postaux autant de croiseurs auxiliaires utilisables en temps de guerre. Cette conception nous a nécessairement conduits à adopter le type de chaudière qui était alors le seul susceptible de fournir à un moment donné des vitesses largement supérieures à celles du service postal courant.

[Retour sur La Ciotat]

Nous revenons tout naturellement à la question de La Ciotat. Ce n'est assurément pas la première fois que j'entends parler de constituer La Ciotat en affaire distincte [filialiser], de façon à pouvoir exercer plus de contrôle sur nos ateliers. Je ne sais pas si vous trouveriez beaucoup de capitalistes qui, à l'heure actuelle, fussent disposés à fonder des sociétés de constructions navales. Je ne crois pas non plus que la méthode préconisée par M. Raveau, méthode qui consisterait à ne pas travailler pour nous et à travailler exclusivement pour des tiers, soit bien pratique et donnerait de très bons résultats. Savez-vous ce qu'il y a en tout et pour tout, à l'heure actuelle, de navires de commerce longs-courriers en construction sur les chantiers français ? Six ou sept, livrables dans trois ou quatre mois pour la plupart. Ce n'est pas précisément dans ces conditions générales du marché que l'on peut songer à donner suite aux idées de M. Raveau, ni à celles de personnes qui voudraient constituer La Ciotat en société distincte. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas quelque chose à faire à La Ciotat, cela ne veut même pas dire qu'il n'y ait pas quelque chose de fait ; nous avons fait beaucoup,

particulièrement dans le courant de l'année dernière ; peut-être me demanderez-vous pourquoi nous ne l'avons pas fait plus tôt ? Parce que nous le pouvions pas.

M. Raveau voulait bien, tout à l'heure, me décerner des éloges rétrospectifs et me dire qu'en 1902 j'avais rendu — et l'éloge s'adresse au conseil tout entier — un signalé service à la compagnie en la lançant dans la voie de la construction purement commerciale. Je suis très heureux de l'approbation de M. Raveau, d'autant plus que, ce matin même, un journal financier important reprochait à la compagnie de s'être hypnotisée dans l'exécution de ses contrats postaux, de n'avoir jamais songé à pratiquer la navigation commerciale. C'est le contraire qui s'est fait depuis six ans.

Depuis six ans, en effet, tous nos efforts ont porté sur le développement commercial, et s'il existe à l'heure actuelle sur l'Indo-Chine et l'Extrême-Orient des lignes françaises de cargo-boats, c'est à l'action combinée des Messageries et des Chargeurs réunis que ce résultat est dû.

M. Raveau ne se souvient peut-être pas que lorsque, en 1902, ce projet de politique commerciale a été adopté, l'objectif principal était de bénéficier de la loi d'avril 1902 qui assurait une prime considérable à la navigation commerciale. Suivant l'une des dispositions de cette loi, il fallait, pour avoir droit à la prime, s'inscrire avant une date donnée et construire les bateaux dans un délai déterminé, si bien que, depuis le mois de novembre 1902 jusqu'à la fin de 1903, nous avons été obligés de demander à nos chantiers un maximum d'activité. Ce n'est généralement pas dans des circonstances de ce genre que l'on peut songer à réformer un outillage ni à réorganiser un personnel. Dans ma pensée, dans la pensée du conseil, la réorganisation de La Ciotat était l'œuvre de 1906 ; un accident, un sinistre a retardé cette œuvre de quelques mois seulement, c'est le sinistre du *Caobang* Sur les plans que nous avons déjà établis, nous avons construit le *Sontay* et, au lieu d'avoir un chantier vide des 1906, il ne s'est trouvé disponible qu'à la fin de 1907. Le travail de réorganisation est maintenant en voie d'exécution.

Il est toujours extrêmement pénible, douloureux même, d'opérer des renvois de personnel, surtout dans une localité où il n'y a pas d'autre occupation possible pour des ouvriers que celle qu'on leur donne soi-même ; il est certain que quand vous renvoyez des ouvriers dans les grandes villes, ils ont des chances de trouver, sans se déplacer, du travail ; dans un pays, comme La Ciotat, c'est leur gagne-pain que vous leur retirez des mains et ils sont obligés d'émigrer, même lorsqu'il sont propriétaires.

Cependant, les réductions de personnel, en commençant par l'état-major, ont commencé dès 1906 ; elles se sont poursuivies avec activité en 1907, et à l'heure où je vous parle, nous n'avons plus à La Ciotat que 800 ouvriers travaillant, alors qu'il y en avait 3.000 il y a trois ans. Dans le même temps, et pour faciliter cette réduction de main-d'œuvre, nous avons outillé La Ciotat de certains organes essentiels, destinés à réduire le personnel ouvrier ; nous avons créé une station d'électricité, nous avons créé un petit chemin de fer pour transporter le matériel à l'intérieur des ateliers, et c'est l'ensemble de ces mesures qui s'est réparti sur les dix-huit mois qui viennent de s'écouler.

Ce n'est pas tout. Depuis quelques mois, nous avons décidé de confier à l'industrie libre les réparations à faire à un certain nombre de bâtiments et nous suivons très attentivement les résultats comparés de l'entretien des bateaux par ces ateliers libres et par nos ateliers de La Ciotat.

Je m'empresse de vous dire que jusqu'à plus ample informé, il m'apparaît qu'avec les réformes que nous avons introduites, il est plus avantageux pour la Compagnie de faire entretenir ses navires et La Ciotat que de les confier à l'industrie privée et que si je maintiens l'espèce de concurrence qui s'est établie entre nos ateliers et ceux que je vise ci-dessus, c'est pour donner une émulation salutaire à nos ingénieurs et à nos contremaîtres.

J'ajoute qu'allant plus loin de cette voie, nous nous sommes procuré récemment la formule des factures en usage pour le Comité des assureurs, que nous appliquons cette formule à nos propres factures en même temps qu'à celles de l'industrie privée, et que nous arrivons à constater qu'il est plus avantageux de travailler chez nous que de faire travailler chez les autres.

Voilà ce que j'avais à vous dire sur la question de La Ciotat, et je pense que, dans l'ensemble, ces déclarations sont de nature à vous donner satisfaction.

[Les assurances]

J'arrive à deux ou trois questions qui m'ont été posées sur le compte des assurances et sur deux ou trois autres points. Il n'entre en aucune manière dans mon intention de rouvrir le débat de l'année dernière ; c'est un fait accompli. Il s'agit de parer à l'avenir et non de revenir sur le passé, mais j'avoue que c'est toujours un étonnement pour moi d'entendre parler de l'opportunité qu'il y aurait à s'assurer chez des tiers.

Ce serait le plus sûr moyen de vous priver régulièrement de dividende.

L'assurance chez les tiers se paie couramment suivant la nature de la navigation au taux de 2 à 4 % sur la valeur actuelle de votre flotte ; il s'agirait simplement de décaisser 3 ou 4 millions par an.

Une opinion intermédiaire s'est manifestée. Quand il y a de trop gros risques, il ne faut pas les garder intégralement à la charge de la Compagnie. C'est ce qu'on n'a pas manqué de faire jusqu'à une époque toute récente ; tous les navires dont la valeur dépassait 3 millions étaient assurés pour le surplus. Permettez-moi de dire que dans les deux sinistres qui ont affecté les deux derniers exercices, cette formule n'aurait servi à rien ou presque à rien, parce que, dans l'un des cas, la valeur du navire perdu était inférieure à 3 millions, et que dans l'autre, elle dépassait 3 millions de 150 à 200.000 francs seulement. La question se pose donc uniquement entre l'assurance par des tiers et l'assurance à nos propres risques.

Pour peu que vous ayez suivi ce qui se passe à l'étranger, vous aurez lu que, il y a quelques jours, le président de la Compagnie anglaise péninsulaire et orientale [P&O] disait devant une Commission parlementaire qu'un dividende de 9 % était un dividende bien minime et bien peu en rapport avec les risques d'une entreprise de navigation ; il ajoutait : « Encore faut-il tenir compte que sur ces 9 %, il y a 2 % qui représentent le bénéfice que nous réalisons en étant nos propres assureurs, et que si nous nous assurons chez des tiers, nous serions obligés de verser aux actionnaires des Compagnies d'assurances ».

On peut se demander s'il n'y aurait pas lieu d'étudier, dans le sens qu'indiquait tout à l'heure un actionnaire, l'idée d'assurer le fonds d'assurance lui-même contre un excès éventuel de risques.

Cela paraît bien compliqué et risquerait de nous coûter un peu plus cher que le risque réel.

Je disais, en effet, l'année dernière, que notre risque moyen annuel, avant la perte du *Caobang* et celle du *Laos*, ne s'établissait pas à 2, 3 ou 4 %, mais à 0,56 %. Mais en tenant compte des deux derniers sinistres, notre risque réel ne ressort pas encore à l'heure actuelle à plus de 0,76 %. Je ne crois pas, quelle que soit la bonne volonté des compagnies d'assurances, que l'on arrive à trouver une combinaison plus économique que celle qui a été appliquée jusqu'ici dans cet ordre d'idées.

Je vous demande pardon de m'étendre si longuement sur ces points ; mais je tiens à répondre aux questions qui m'ont été posées et qui dénotent l'intérêt que vous portez à notre affaire ; les occasions sont trop rares de vous renseigner pour que je n'en profite pas.

[Dépenses de manutention]

On vous a parlé de la manutention et des courtages. Il est difficile, pour qui n'est pas mêlé au détail des affaires, de se rendre exactement compte de la nature de nos opérations.

Nous transportons un chiffre de colis qui excède un million de tonnes par an, sur lesquels un quart environ consiste en marchandises de transbordement, c'est-à-dire ayant à subir deux opérations d'embarquement et deux opérations de débarquement à la charge de la Compagnie.

Je dis à la charge de la Compagnie. Entendons-nous. Contrairement à l'usage suivi dans nombre de Compagnies, nous faisons figurer nos dépenses de manutention à un compte spécial, tandis que la recette que nous réalisons de ce chef est incluse dans le compte de nos recettes net. Si, en principe, les dépenses de débarquement et d'embarquement sont distinctes de frets proprement dits et facturées séparément aux clients, l'habitude s'introduit de plus en plus de faire des forfaits qui comprennent non seulement le débarquement proprement dit, mais la livraison jusqu'à quinze cents mètres de la rive. Tous les frais de semblables opérations figurent dans nos écritures sous la rubrique « manutention », et ceci explique l'élévation de ce compte. Étant données les exigences nouvelles de la clientèle et l'élévation croissante de la main-d'œuvre dans tous les pays du monde, je doute que malgré tout notre zèle, nous puissions réaliser de grosses réductions sur ce chapitre.

J'en arrive aux deux dernières questions, que je traiterai très rapidement, si vous le voulez bien. D'une façon générale, on a réédité ici la critique formulée contre la compagnie depuis un très grand nombre d'années : Vous n'avez pas l'esprit commercial. Voulez-vous me permettre de vous dire que je ne vois pas l'intérêt qu'il y a à formuler ici des critiques aussi injustifiées. On a coutume de dire qu'il faut laver son linge sale en famille. Nous ne sommes pas en famille, car, étant donnée la publicité de semblables séances, ce qui se dit passe sous les yeux de concurrents ou de critiques intéressés.

M. Clairouin. — On ne leur apprend rien.

M. le président. — Je ne vous ai pas interrompu, permettez-moi d'aller jusqu'au bout, et peut-être vous rendrez-vous compte que je suis obligé, moi qui ai une responsabilité, de peser mes paroles beaucoup plus que ceux qui m'écoutent en ce moment. (Applaudissements.)

Ma réponse à ce fameux reproche sera très simple. Vous avez pu constater une progression énorme de vos recettes depuis six ans ; cette progression est tout entière due aux marchandises. Si vous comparez les recettes moyennes de la Compagnie en 1898 ou 1896, avec les recettes moyennes en 1905 et 1906, vous verrez que vos recettes marchandises ont augmenté de 43 %, alors que les recettes passagers ont augmenté de 1,25 %. Je ne crois pas que les expéditeurs de marchandises viennent vous trouver à domicile. La marchandise est une chose que l'on s'arrache, et vous, M. Clairouin, qui êtes dans les affaires, vous devez savoir de quelles sollicitations constantes un client, si peu important soit-il, est l'objet de la part d'intermédiaires nombreux.

Lors donc que nous sommes arrivés à une progression si considérable dans nos recettes marchandises, c'est la justification éclatante des efforts fournis dans le sens commercial par notre personnel.

Certes, je ne prétends pas que, sur un [personnel de 11.000 unités](#), on ne puisse trouver tel agent, ou même tel grand chef, qui ne se soit trompé. Notre seule prétention est d'être des hommes de bonne volonté, donnant tous leurs efforts, et non sans résultat. Ces efforts n'ont malheureusement pas produit tout ce qu'on pouvait en espérer, car notre compagnie souffre d'une erreur commise, il y a longtemps déjà, et d'une situation dont nous ne sommes pas les maîtres.

[Le vice caché de la Convention de 1894]

La Compagnie travaille sous l'empire d'un contrat passé avec l'État, contrat qui a été conclu en 1894. À ce moment, et depuis quatorze ans, sans discontinuer, sauf pendant deux années exceptionnelles, le charbon n'avait pas cessé de baisser, si bien que l'on avait pu croire que ce mouvement de décroissance, ou se consoliderait, ou même continuerait, si bien qu'en 1894, l'on a accepté, pour le même chiffre de subvention qui était inscrit dans les anciennes conventions, d'effectuer cent mille lieues marines de plus par an, avec des paquebots plus rapides et plus coûteux.

M. Raveau. — ... et avec des bateaux ayant de mauvaises chaudières.

M. le président. — Je me suis expliqué sur les chaudières, je vous ai dit que dans cet ordre d'idées, nous avons dû compter avec le projet formé par l'État de se constituer une flotte de croiseurs auxiliaires. M. Raveau dit qu'on vous parle toujours charbon. Mais oui, et on vous en parlera longtemps encore. Savez-vous que pendant les douze premières années d'application de la convention de 1894, nous avons dépensé en charbon, du fait de la hausse des prix, 34 millions de plus que le chiffre prévu au moment où la convention a été signée ? Savez-vous qu'en 1896, la première année où la convention a été appliquée, la subvention vous donnait 4.600.000 francs de plus par an que la dépense de charbon sur les lignes postales, et qu'en 1907 elle vous a donné 2.200.000 francs de moins, c'est-à-dire 6 millions 800.000 francs, mettez 7 millions, de différence en moins avec le chiffre de 1896.

J'ai donc le droit de dire que c'est là la clef de voûte de votre exploitation ; elle l'est par le seul fait que **la dépense de charbon représente environ 20 % de la dépense totale de votre compagnie.**

[Atermoiements ministériels]

Messieurs, ici je répondrai incidemment à l'honorable actionnaire, qui est si désireux de voir des bateaux neufs sur les lignes de l'Amérique du Sud : cette situation a été étudiée de très près par votre conseil, signalée au ministre compétent dès l'année 1900 ; la réponse à ce moment fut qu'on n'avait pas à intervenir pour y porter remède parce que, d'après la convention, les risques de l'exploitation sont à la charge de l'entreprise. Deux ans plus tard, l'occasion s'est présentée pour l'État d'améliorer la situation, en remaniant le régime de l'Amérique du Sud qui n'était fixé que jusqu'en 1903 ; dans toutes les années qui ont suivi, nous n'avons pas cessé un instant d'appeler l'attention des Pouvoirs publics sur les inconvénients qui résultaient du contrat de 1894 à un double point de vue : affaiblissement général d'une force qui, en somme, est indispensable à l'État français, et impossibilité d'assurer le renouvellement du matériel postal.

Jamais, jusqu'à une époque toute récente, les ministères compétents — je ne les accuse pas de mauvaise volonté — n'ont pu donner à la question l'attention qu'elle mérite ; nous nous sommes toujours trouvés en face de demi-mesures. L'année dernière encore, quand nous avons négocié la convention dont il est question dans le rapport, nous avons offert au Gouvernement de mettre en chantier deux paquebots nouveaux pour la ligne de l'Amérique du Sud, sous la seule condition qu'on nous donnerait dix ans de concession au lieu des cinq ans qu'on nous offrait.

On a préféré s'en tenir à ce dernier chiffre pour assurer une échéance commune à tous nos contrats.

Il ne pouvait pas, dans ces conditions, être question de procéder à des constructions neuves : il faut, en effet, deux ans pour construire des bateaux du type voulu qui n'auraient pu être exploités au plus que durant deux ans et demi. Dans ces conditions, fallait-il exposer des capitaux aussi importants avec si peu de temps devant soi pour en assurer l'amortissement ? (Applaudissements.)

Je crois avoir été jusqu'ici aussi précis qu'il est possible de l'être ; permettez-moi maintenant d'être très réservé.

Au cours des conversations que j'ai eues l'année dernière avec les pouvoirs publics, à propos de l'Amérique du Sud, j'ai cru de mon devoir de citoyen, d'une part, et de président de la compagnie, de l'autre, d'appeler leur attention sur la situation très grave résultant de ce fait que, depuis 1900, il n'a pas été mis en service un seul paquebot-poste nouveau sur notre réseau. Notre flotte suffira à nous conduire à fin de contrats. Mais il y aura à ce moment, le 22 juillet 1912, un arrêt certain. On ne pourra pas maintenir, même à titre transitoire, certaines des lignes qui sont indispensables, si on ne s'y prend pas à temps. Non seulement on sera privé de communications nécessaires, mais encore on sera obligé, une fois de plus, comme en 1902, avec la loi sur les primes, de donner aux chantiers de constructions navales un accès de fièvre, une activité de personnel beaucoup plus grande qu'il n'en est besoin dans le temps normal.

Or, tout cela n'est bon à aucun point de vue, ni au point de vue politique, ni au point de vue de la stabilité du travail de la classe ouvrière, ni même au point de vue des navires que l'on a à construire, dans des conditions aussi rapides.

En appelant sur ces graves problèmes l'attention du gouvernement, j'ai cru de mon devoir d'ajouter : Après l'expérience qui vient d'être faite, la Compagnie des Messageries maritimes ne traitera pas avec l'État, pour le même chiffre de subventions forfaitaires qu'elle a consenti en 1894. De deux choses l'une : ou bien il faudra majorer considérablement le chiffre de cette subvention, non seulement pour rétablir la situation telle qu'elle existait avant le présent contrat, mais aussi pour la mettre en équilibre avec celle faite aux autres compagnies similaires ; ou bien, s'il n'est pas possible d'arriver à cette subvention forfaitaire plus élevée, il faudra chercher une formule qui fera que la subvention présente plus de souplesse et s'adapte mieux que l'ancien régime aux vicissitudes de l'exploitation sur des lignes qui répondent en premier lieu aux intérêts généraux du pays, (Applaudissements).

Ces avertissements n'ont pas été inutiles. Des travaux préparatoires extrêmement sérieux ont été élaborés. Je vous supplie de croire, messieurs, que je ne cherche pas ici un effet oratoire. Je puis vous dire, et je vous le dit avec la sincérité et la netteté que j'ai toujours apportées en toutes circonstances au service de la Compagnie, comme dans toutes les charges que j'ai occupées, je suis autorisé à vous dire que nos négociations sont officiellement engagées. Quelle sera la formule exacte à laquelle nous aboutirons, je n'en sais rien et c'est pour cela que je dois m'abstenir de vous donner des explications plus abondantes.

Il est possible que l'intervention de l'assemblée des actionnaires soit nécessaire dans une phase déterminée de la négociation ; je ne puis le prévoir, mais ceci me conduit à répondre – et ce sera mon dernier mot – à celui d'entre vous qui demandait tout à l'heure si l'on ne pourrait pas distribuer un dividende aux actions de priorité.

Le conseil ne croit pas qu'il soit opportun de le faire. C'est d'ici un an, c'est-à-dire avant le 22 juillet de l'année prochaine, que l'État doit, aux termes de notre cahier des charges, nous faire connaître ses intentions définitives au sujet de notre contrat postal. Nous ne pouvons pas savoir si nous traiterons et à quelles conditions nous traiterons. Nous devons donc envisager l'hypothèse où, le 22 juillet 1912, la Compagnie, cessant d'être postale, deviendrait purement commerciale et, par conséquent, il convient qu'elle garde disponible la totalité de ses ressources pour faire face à cette situation nouvelle. (Vifs applaudissements.)

M. Clairouin. — Je viens d'admirer le talent oratoire de M. André Lebon et la facilité avec laquelle il a répondu à toutes les objections. Il avait, d'ailleurs, le beau rôle, car il est toujours plus facile de répondre d'un seul coup à toutes les objections portées devant une assemblée et cela produit toujours plus d'effet.

Je m'arrête sur le point terminus de son discours, et je constate que j'étais bien renseigné, quand je vous disais que M. André Lebon était en train de négocier un nouvel accord avec l'État.

Or, pour assurer le succès de cet accord, nous ne devons rien négliger, et si nous pouvons laisser dans le conseil d'administration des places permettant à des hommes influents d'aider l'œuvre de négociation de M. Lebon auprès du Gouvernement, nous auront fait quelque chose de très loyal, de très logique et de très utile.

M. le président. — Je dois déclarer hautement qu'aucun désir de ce genre ne m'a été exprimé à aucun moment, ni par qui que ce soit : si cela devenait nécessaire, il y a assez de dévouement dans le conseil des Messageries maritimes pour que nous nous retirions les uns ou les autres, et même tous si l'intérêt de la Compagnie l'exigeait. (Applaudissements.)

M. Clairouin. — Que les administrateurs sortants donnent tout de suite une preuve de leur dévouement, en disant qu'ils ne se représentent pas. (Aux voix.)

Un actionnaire. — Tout le monde a à la mémoire ce que peuvent faire des inconnus dans un conseil d'administration ; nos administrateurs nous offrent toutes garanties, gardons-les.

Un actionnaire. — À la proposition que je vous ai faite de vous amputer de 65.000 francs qui figurent comme allocation, vous avez répondu très gentiment, je n'avais pas, d'ailleurs, dit un mot qui pût être désobligeant pour le conseil ; je tiens notre président pour l'homme le plus honorable du monde. Je ne suis pas un orateur, je suis simplement ancien président de la Chambre de commerce de Nice, où il n'y a que hommes raisonnables et honorables.

M. le président. — Je le sais.

L'actionnaire. — Vous avez répondu très gentiment que le conseil d'administration s'était amputé d'un membre en supprimant 65.000 francs sur l'indemnité qui lui était allouée ; je vous demande de pratiquer une seconde amputation, de vous couper l'autre bras, de porter à 4 % la part qui vous est faite et nous dirons alors nous ne touchons rien, mais au moins nous ne donnons pas de jetons de présence.

M. le président. — Je ne peux pas laisser voter aujourd'hui sur cette motion et, s'il y avait lieu, elle ne pourrait être décidée que par une assemblée générale des actionnaires.

Le conseil examinera la question.

Le même actionnaire. — Si vous me répondez que vous examinerez la question, que vous convoquerez, s'il y a lieu, une assemblée extraordinaire, je me tiendrais pour satisfait.

M. le président. — J'ai simplement dit que le conseil examinera la question.

Aucun actionnaire ne demandant plus la parole, l'assemblée passe au vote des résolutions.

PREMIÈRE RÉOLUTION

L'assemblée, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve les comptes de l'exercice 1907. Le reliquat de 176.958 fr. 37 sera reporté à l'exercice 1908, après imputation au fonds d'amortissement de 5.265.871 fr. 30.

Mise aux voix, cette résolution est adoptée à une grande majorité.

M. le président donne lecture de la deuxième résolution ainsi conçue :

L'assemblée générale, en exécution de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, donne, en tant que de besoin, aux membres du conseil d'administration qui pourraient avoir à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou marches faits avec la Société ou pour son compte, toutes autorisations et décharges nécessaires.

La deuxième résolution est adoptée à l'unanimité.

M. le président donne lecture de la troisième résolution ainsi conçue

Sont nommés administrateurs pour six ans, aux termes de l'article 15 des statuts

MM. Charles Tranchant,

Alfred Musnier.

M. le président ajoute : « C'est la proposition du conseil d'administration et le conseil croit devoir la maintenir malgré les observations présentées par MM. Raveau et Clairouin ».

M. Clairouin. — Vous prenez une grande responsabilité.

M. le président. — Je vous ai dit et je répète que le jour où je verrai la nécessité de procéder autrement, je saurai ce qu'il y a à faire. À plusieurs reprises, j'ai saisi l'occasion de faire entendre aux membres du gouvernement que, si ma personnalité était un obstacle à la conclusion de nouveaux accords avec la compagnie, j'étais prêt à me retirer.

M. Clairouin. — Il ne s'agit pas de vous M. le Président. Il s'agit de moi aussi et j'ai assez d'expérience pour savoir ce que j'ai à faire.

La troisième résolution est mise aux voix et adoptée, après une contre-épreuve, à l'unanimité moins douze votants.

Enfin, M. le président donne lecture de la quatrième et dernière résolution ainsi conçue :

Sont nommés commissaires pour l'exercice 1908, conformément à l'article 36 des statuts et avec faculté d'agir séparément, en cas d'empêchement, de démission ou de décès de l'un d'eux :

MM. Roger Lambelin,
[Robert] de Semallé.

La rémunération attachée à ces fonctions est fixée, pour chacun des commissaires, à la somme de 1.000 francs.

Plusieurs actionnaires, proposant la réélection de MM. Roger Lambelin et [Robert] de Semallé, la résolution, mise aux voix, est adoptée à une grande majorité.

M. le président. — Maintenant que les 523 membres présents ont ratifié par leur vote quasi-unanime les résolutions proposées par le conseil et que la discussion s'étant poursuivie librement, il n'y a plus aucun inconvénient à répondre à la question posée par M. Clairouin, je puis déclarer que le conseil avait en mains les pouvoirs correspondant à soixante-quatorze mille actions dont il aurait fait usage s'il avait fallu recourir au scrutin.

(Vifs applaudissements.)

L'ordre du jour étant épuisé, M. André Lebon déclare lève la séance de l'assemblée générale ordinaire.

PORT DE BORDEAUX
(*La Gironde*, 25 juillet 1908)

Manifestes d'entrée

AMAZONE, commandant Lidin, venant de La Plata, du Brésil et du Sénégal, agent général, M. Rivaille.

.....
Pris à Dakar : MM. Devès et Chaumet*, 48 (?) sacs caoutchouc, 8 sacs cire, 3 paquets ivoire et 1 paquet gomme ; MM. Buhan et Cie, 1 group 80.000 francs ; MM. J Delmas et Cie, 1 colis effets et 1 fardeau planches ; Société anonyme des comptoirs Marc Caland, 3 colis machine et chapeaux ; directeur Crédit Lyonnais, 1 caisse or de Galam, 1.778 francs.

PORT DE BORDEAUX
(*La Gironde*, 9 août 1908)

Manifestes d'entrée

MAGELLAN, commandant Dupuy-Fromy, venant de La Plata, du Brésil et du Sénégal.
Agent général. M. Rivaille.

.....
Pris à Dakar : MM. Gallet et Lavigne, 8 colis oiseaux ; M. Salagna, 1 colis livres, 20 sacs caoutchouc, 3 colis oiseaux, 1 colis: roues ; M. Maurer, 107 sacs caoutchouc, 28. colis ivoire ; M. Henry, 55 sacs caoutchouc ; MM. Peyrissac et Cie, 358 sacs caoutchouc, 35 colis ivoire ; MM. Devès et Chaumet*, 1 colis enduit, 1 colis échantillon ; M. Paul Mire, 54 colis ivoire, 39 sacs caoutchoucs ; MM. Maurel frères, 1 colis pièces de machine ; MM. Beynis frères, 11 colis caoutchouc ; M. Marc Caland, 1 colis or de Galam, valeur 20.454 fr. ; MM. Salagna et Ce, 12 sacs caoutchouc ; M. Casartelli, 28 cages oiseaux vivants.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

Société anonyme au capital de 45.000.000 de francs
Assemblées générales ordinaire et extraordinaire du 28 mai 1909
(*Le Journal des chemins de fer*, 19 juin 1909, pp. 550 s)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous avons eu l'honneur de vous convoquer pour délibérer en assemblée générale ordinaire et extraordinaire dans les conditions prévues par les articles 28, 30 et 34 des statuts de notre société.

Nous nous proposons de vous entretenir la convention signée avec le gouvernement le 17 octobre dernier, convention que nous avons pris le soin d'envoyer à tous ceux des actionnaires qui nous sont connus. Mais, avant d'aborder ce sujet, nous devons faire passer sous vos yeux les résultats de l'exercice 1908, dont nous avons à vous rendre compte.

BILAN ACTIF

Matériel naval

Vous ne voyez plus figurer au bilan les chapitres « Matériel en construction » et « Paiement sur valeurs de navires achetés ». L'incorporation dans la flotte du *Sontay*, du *Peiho* et du *Meinam* a eu pour effet de réunir en un seul article tout ce qui a trait au matériel naval.

La prise en charge dans les écritures de la valeur des trois navires *Sontay*, *Peiho* et *Meinam*, jointe aux dépenses de grosses réfections de l'exercice, aurait ajouté au coût antérieur du matériel naval une somme de 8.338.484 63

s'il n'y avait pas eu à faire d'abord reprise de la valeur pour laquelle avaient été inscrits les paquebots *Esmeralda* et *Gironde*, arrivés au terme de leur carrière en 1908.

Cette opération et la suppression des comptes de constructions et d'achats visés plus haut conduisent à des retranchements qui s'élèvent à 9.158.304 80

Il en ressort une diminution de 913.820 17

par rapport à la situation au 30 novembre 1907.

Finalement, la valeur du prix de revient de la flotte est ramenée à 215.847.170 fr. 17 au lieu de 216.760.990 fr. 34 à la fin de l'exercice précédent.

L'effectif de la flotte se compose de 66 navires ayant une jauge brute de 295.829 tonnes et une puissance totale de 230.865 chevaux.

Approvisionnements. — Travaux en cours

Ces deux chapitres ne comportent pas d'explications spéciales cette année. Nous nous bornerons à noter que les approvisionnements accusent une augmentation de 64.856 fr. 69, tandis que le compte Travaux en cours est en diminution de 480.239 04. Depuis l'entrée en ligne du *Sontay* il y a un an, les cales sont restées vides. La reprise du travail ne pourra avoir lieu que lorsque nous serons en possession de nouveaux contrats.

Immeubles et établissements. Outillage

Pour les immeubles et établissements autres que ceux intéressant le service des ateliers, l'écart entre les situations de 1908 et de 1907 est de 126.014 fr. 87, ce qui est relativement peu dans un chapitre de plus de 8 millions. La différence provient de l'achat d'un lot de terrains contigu à l'agence de Shanghai, et de travaux de construction ou de réfection exécutés au cours de l'année. En ce qui concerne les ateliers, le programme poursuivi depuis plusieurs années en vue de placer votre grand établissement de La Ciotat dans de très bonnes conditions d'exploitation a suivi son cours. La comparaison des bilans des deux derniers exercices fait ressortir pour 1908 une augmentation de 466.156 fr. 44, imputable toute entière au renouvellement et au perfectionnement d'une partie de l'outillage.

Mobilier et matériel des agences

Ce compte est en augmentation de 52.621 fr. 55 sur la situation précédente, 824.448 fr. 41 au lieu de 771.826 fr. 86. Les mouvements de l'année ont donné lieu à une dépense de 214.785 francs atténuée à concurrence de 98.999 fr. 88 par les amortissements opérés sous forme de dépréciation. et par 63.163 fr. 57, représentant la valeur des objets hors de service, qui ont cessé de figurer aux inventaires.

Valeurs de caisse et de portefeuille

De 2.664.590 fr. 71 à la fin de 1907, les ressources financières sont passées à 4.499.269 fr. 84 à la clôture de l'exercice 1908. Vous y verrez la marque d'une situation de trésorerie plus aisée.

.....

Dans les comptes avec les Banques figurent les 4 millions placés par la Société générale sous la forme de bons à échéance fixe. Ces bons constituent un moyen de trésorerie. Ils arrivaient à terme le 1^{er} mai 1909 et ont été renouvelés pour une période de trois ans, mais avec la garantie, cette fois, de l'hypothèque maritime.

Réserve spéciale

Sans changement. Elle demeure fixée à 4.500 francs.

Exploitation

L'exercice 1908 a été exempt de tout événement maritime de quelque gravité. Les 66 navires qui ont pris part au service ont parcouru 1.036.051 lieues sur lesquelles 377.555 sont applicables à 159 voyages accomplis en navigation libre.

Les services exécutés en vertu de nos contrats ont motivé 325 voyages, qui ont donné lieu à un parcours total de 658.496 lieues. Sur toutes les lignes postales, les vitesses moyennes annuelles ont été supérieures aux vitesses exigées par la Convention.

Dans l'ensemble, le dernier exercice se rapproche beaucoup du précédent sous le rapport des parcours. Il n'en diffère que par un écart de 8.241 lieues qui ne représente même pas 1 %.

Comme l'année dernière, la défense des intérêts de notre trafic commercial a conduit à fortifier nos propres moyens d'action par des affrètements. Il a été fait sous ce régime 37 voyages, représentant 39.000 lieues matines, qui ont servi à transporter 103.000

tonnes de marchandises. Les recettes et dépenses de ces voyages, ainsi que les parcours, n'entrent pas dans les statistiques que vous recevez chaque année.

Afin de présenter des éléments toujours comparables, ces statistiques ne comprennent que les voyages accomplis par les unités de votre flotte.

En rapprochant le tableau des résultats qui est entre vos mains de celui publié il y a un an, vous constateriez que les produits procurés par le transport des passagers et des marchandises ont diminué de 4.371.513 fr. 64 c. par rapport à 1907. La différence de 8.241 lieues ne peut intervenir dans ce résultat que pour une faible part. Si, néanmoins, on en fait état, la diminution de 1908, relativement à 1907, reste encore de 3.865.000 francs.

Il est à remarquer que la réduction des produits se fait sentir dans une mesure presque égale sur chacun des chapitres passagers et marchandises.

En ce qui concerne les transports de passagers, ce sont les lignes de la Méditerranée et de l'océan Atlantique qui ont souffert, chacune dans la mesure de 1.200.000 à 1.300.000 francs. Sur tous les autres réseaux, la recette n'a pas été au-dessous de celle de 1907.

L'insuffisance des produits en Méditerranée comme dans la direction du Brésil et de La Plata a eu pour raison la crise américaine qui a causé un grand ralentissement du mouvement des passagers de classe et a presque enrayé les courants d'émigration. À cette cause première, il faut ajouter l'influence exercée par la crise financière qui s'est produite en Égypte et tenir compte aussi que la concurrence, d'ailleurs éphémère, d'une entreprise nouvelle, « Egyptian Mail », a jeté le plus grand trouble dans les tarifs. Nos recettes en ont été affectées bien que nous ayons quand même eu la satisfaction de ne pas voir le nombre des personnes transportées fléchir au-dessous des contingents de l'année précédente.

Pour ce qui regarde les recettes sur marchandises, l'écart de 2 millions au détriment de 1908 doit être atténué de 500.000 francs du fait que nous avons eu cette année, en écriture, treize voyages de moins qu'en 1907 sur la ligne de Londres. C'est encore la Méditerranée et l'Atlantique qui ont été le plus éprouvés, mais les réseaux de l'Indo-Chine et de l'océan Indien ont eu aussi des insuffisances se chiffrant par 300.000 francs pour chacun.

En somme, 1908 a été une année de produits relativement faibles, influencés par des causes qui me nous sont pas spéciales et dont toutes les entreprises de navigation, engagées comme nous dans le trafic méditerranéen et de l'Amérique du Sud, ont eu à souffrir.

Les subventions, primes et produits divers donnant 700.000 francs de plus que l'année dernière, le résultat d'ensemble se traduit par une diminution de recettes de 3.683.081 fr. 77.

L'insuffisance des produits est heureusement atténuée, dans une grande mesure, par la réduction des dépenses qui sont inférieures de 2.601.302 fr. 83 à celles de 1907.

Nous vous avons laissé espérer l'année dernière que les améliorations apportées à La Ciotat auraient pour effet de procurer des économies notables. Ainsi que vous pourrez vous en rendre compte, c'est surtout à la diminution des dépenses des ateliers que nous devons un résultat qu'il était d'autant plus utile de réaliser, que cette année encore, nous avons subi les conséquences de l'élévation du prix du charbon. En se reportant aux chiffres des tableaux des résultats, l'augmentation de la dépense charbon en 1908 ne serait que de 726.114 fr. 75. Mais le parcours a été moindre et la consommation a diminué de 6 kilogrammes par lieue. Faisant la part de ces deux éléments, nous trouvons que le renchérissement du combustible a mis à la charge de 1908 un million de plus qu'en 1907.

Et, bien que nous revenions sur un sujet maintes fois traité dans nos réunions annuelles, nous ne saurions nous dispenser de faire remarquer que, d'échelon en

échelon, nous sommes arrivés à enregistrer en 1908 des prix de revient qui ne diffèrent plus guère de ceux de 1904, l'année la plus mauvaise de la grande crise des charbons.

L'exercice actuel a débuté sous des auspices plus favorables. D'après les cours du début, on pouvait escompter un allégement qui n'aurait pas été inférieur à 2 millions. Nous en aurons le bénéfice au moins pour une bonne partie de l'année, mais déjà, la reprise à la hausse est manifeste et la mise en vigueur en Angleterre de la dernière législation sur le régime des mines cause de vives appréhensions.

En présence d'une situation qui se traduit par une diminution de produits de 3 millions 683.081 fr. 77, atténuée à concurrence de 2.601.302 fr. 83 par des réductions sur les dépenses, l'excédent en recettes de 1908 ressort à 8.964.588 fr. 28, ne laissant subsister qu'une différence de 1.081.778 fr. 91 par rapport au résultat de 1907.

Nous ne terminerons pas ce chapitre sans porter à votre connaissance, bien que cela n'intéresse pas l'exercice 1908, que nous avons conclu, au mois de février dernier, avec le gouvernement général de Madagascar, un contrat qui renouvelle, pour dix années, la concession relative au service de la côte Ouest de la Grande Île et prolonge la ligne jusqu'à Lourenço-Marquez et Durban.

Le contrat nouveau concède, en outre, à notre Compagnie l'exploitation d'un service entre Madagascar et Zanzibar, ayant pour objectif principal de doter les îles du groupe des Comores de communications régulières les reliant aux lignes principales de l'océan Indien.

Conseil d'administration

Aux termes de l'article 15 des statuts, vous serez appelés à procéder à la nomination de deux membres du conseil d'administration.

Les administrateurs sortant cette année sont : MM. le baron Hély d'Oissel, Ed. Montamat.

Les administrateurs étant rééligibles, nous recommandons auprès de vous la réélection de nos collègues.

Conformément aux dispositions statutaires, la durée du mandat d'administrateur est de six années.

.....

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 2^e partie : convention du 17 octobre 1908

Avant d'aborder l'objet principal de vos préoccupations actuelles, il est indispensable de rappeler et de préciser sommairement les événements dominants qui ont marqué l'histoire de la Compagnie depuis vingt-cinq ans et qui ont été les causes de sa situation présente. Les faits et les chiffres que nous aurons à mentionner sont désormais hors de toute discussion : ils ont été vérifiés et contrôlés par une série d'autorités indépendantes, soustraites à tout parti pris, et plus portées par leur devoir professionnel à la critique qu'à l'indulgence.

La convention de 1886, soumise aux actionnaires le 31 mai 1887 avant qu'elle eût été ratifiée par le Sénat, modifiait le régime ancien de la Compagnie sur deux points essentiels : elle augmentait les vitesses contractuelles de 42 % ; en revanche, la subvention annuelle était diminuée de 3 millions de francs.

La convention additionnelle de 1894 fut conclue par le conseil en vertu d'une délégation spéciale que lui conféra l'assemblée du 31 mai 1894, avant que l'article si des statuts eût reçu sa rédaction actuelle. Elle fut soumise elle aussi à l'assemblée générale le 29 novembre 1894. Elle apporta au régime de 1886 quelques améliorations de détail propres à remédier aux imperfections que la pratique avait révélées dans l'organisation des lignes. Elle procura notamment à la Compagnie la recette des primes

que lui assurait désormais la ligne de l'Amérique du Sud, dont la subvention ancienne était reportée sur de nouveaux services, impliquant un supplément de parcours de 80.000 lieues marines.

Les deux traités entérinaient pour la Compagnie une très notable aggravation de charges. Pour la compenser, il eût fallu obtenir simultanément de l'exploitation une très grosse augmentation de recettes et une diminution considérable de dépenses. Ni l'un ni l'autre de ces deux résultats n'a pu être obtenu et la marge de profit qui vous restait acquise en a été naturellement affectée.

Du côté des recettes, le champ que vous avez à exploiter n'est pas illimité ; d'autre part, le nombre des concurrents auxquels vous avez eu affaire n'a pas cessé de se multiplier. Si, en effet, le trafic des marchandises s'est accru d'une manière continue, au point de vous permettre, par des efforts soutenus, de conquérir, sur les lignes principales, le maximum de chargement que vos navires étaient susceptibles d'enlever, il n'en a pas été de même du côté des passagers : la statistique, tenue par la Compagnie du canal de Suez, du nombre des passagers de toutes provenances et de toutes destinations transitant par Port-Saïd montre qu'en douze années, de 1895 à 1907, l'augmentation n'a été que de 12 %, soit 1 % par an en moyenne, alors que, dans le même temps, le bureau d'immigration de New-York accusait un accroissement de 262 %, soit près de 22 % par an. Nous ne pouvons malheureusement vous fournir de chiffres aussi certains pour la Méditerranée et pour l'Amérique du Sud, mais il suffira de vous rappeler que l'ensemble de vos services au delà de Suez représente les 2/3 de votre affaire pour vous montrer l'influence que la stagnation du mouvement des passagers dans cette direction pouvait avoir sur le développement de vos recettes. Si l'on se souvient, d'autre part, que c'est depuis 1886 que le Norddeutscher Lloyd, la Nippon Yusen Kaisha et nombre d'autres compagnies plus ou moins importantes se sont installées ou développées dans la direction de l'Extrême-Orient et de l'Australie, en provoquant naturellement une baisse considérable des frets et des prix de passage, vous apprécierez le mécompte que la Compagnie a éprouvé de ce chef, tout en conservant le rang qu'elle n'a pas cessé d'occuper par rapport aux autres Compagnies depuis l'ouverture du canal.

Du côté des dépenses, le déboire n'a pas été moindre. La multiplication du nombre des voyages, en même temps que l'augmentation du tonnage des navires en service, a doublé de 1885 à 1896 la somme annuelle que vous aviez à verser au canal de Suez. Le charbon dont les prix, dans les années qui ont précédé la convention de 1894, avaient fait espérer une atténuation sensible de vos charges, a au contraire écrasé votre exploitation par les variations successives dont il a été l'objet depuis 1896 : l'augmentation des consommations résultant de l'accroissement des vitesses et des parcours vous a imposé une dépense supplémentaire annuelle de 3 millions de 1896 à 1908 : l'élévation du prix unitaire de la tonne de charbon consommé vous a grevés dans le même laps de temps d'une somme globale de 40 millions, soit 3.300.000 francs en moyenne par an. Ces deux facteurs principaux de l'accroissement de vos dépenses se sont trouvés aggravés encore par une série de mesures législatives ou administratives qui, dans l'intérêt de l'hygiène publique, de la protection des travailleurs ou de l'amélioration de l'outillage des ports, ont pesé lourdement sur les conditions de votre exploitation.

[Comparaison avec les Chargeurs réunis]

On pourrait être tenté de croire que certaines négligences de gestion ne vous ont pas procuré tous les adoucissements qu'une administration plus vigilante eût cherché à apporter à cette situation. À cet égard, nous devons dire tout d'abord qu'il n'est peut-être pas beaucoup d'entreprises industrielles qui sortiraient leur honneur des contrôles successifs et des minutieuses investigations dont nous avons été l'objet depuis deux ans. D'ailleurs, quelque répugnance que nous puissions avoir à vous entretenir ici des

affaires des autres Compagnies françaises, nous ne croyons cependant pas pouvoir éviter de chercher un point de comparaison dans celle de ces Compagnies qui est le moins liée à l'État par des obligations contractuelles, qui dessert le réseau le plus comparable au nôtre et qui, en même temps, profite le plus largement des primes à la navigation que la législature de 1893 et celui de 1903 ont données à la marine marchande. Pour cette Compagnie, de 1894 à 1907, la dernière des années dont les comptes aient été publiés, l'augmentation de la dépense a été de 26,16 % supérieure à l'augmentation des recettes, tandis que le même écart n'a été chez nous que de 14,80 %. Pour cette Compagnie aussi, la situation générale des affaires maritimes, combinée avec les conditions spéciales faites à la marine française, s'est traduite par une diminution telle des profits que le dividende, qui était, en 1891, de 60 francs, est tombé à 20 francs en 1901, et par deux fois, dont en 1907, à néant.

[Subventions à la concurrence sans contrepartie suffisante]

En ce qui nous concerne, les événements généraux dont nous avons à souffrir se sont malheureusement trouvés compliqués encore par la politique maritime poursuivie au même moment par les pouvoirs publics. Il existe, dans la convention qui nous régit, un article aux termes duquel l'État s'interdit de subventionner toute autre Compagnie sur les parcours où nous assurons le service postal. En opposition avec l'esprit, sinon avec la lettre de cette disposition, l'État est entré dans un système de primes qui a procuré indirectement le même résultat que la subvention qui eût pu être donnée à des concurrents, avec cette circonstance aggravante que les navires primés n'étaient astreints ni aux vitesses, ni aux escales, ni à la périodicité des voyages qui nous étaient imposées. Très légères tout d'abord en 1881, déjà notablement relevées en 1893, ces primes ont atteint en 1902 un total par lieue marine supérieur à la subvention qui nous était allouée pour l'exécution de certains de nos services contractuels. De plus, comme s'il n'était point suffisant que l'intervention du Trésor vint ainsi affaiblir la position faite à la Compagnie dans le domaine de la navigation de concurrence, certaines administrations publiques ont donné aux navires primés le monopole de fait de leurs transports, de manière à constituer des lignes de navigation régulières en opposition avec les nôtres. Non seulement on nous enlevait ainsi un aliment de recettes, auquel nous pouvions légitimement prétendre, mais on travaillait en même temps à la baisse des prix de transport, aussi bien au profit de l'État qu'à celui des particuliers, et cela précisément à l'heure où nos charges d'exploitation alourdissaient notre marche et où nous avons à lutter contre un nombre croissant de concurrents étrangers. C'est ainsi que, de 1896 à 1908, le fret moyen par tonne de marchandises obtenu par notre Compagnie a fléchi successivement de 43 fr. 73 à 35 fr. 72, et qu'à part deux ou trois exceptions, les prix de passage ont subi une diminution analogue.

Le gouvernement n'a rien ignoré de tout ce que nous venons de rappeler. Déjà, en 1900, lors de la première crise du charbon, votre conseil lui a signalé la gravité des périls qui menaçaient la plus ancienne des compagnies françaises de navigation, celle, nous pouvons le dire avec un légitime orgueil, dont le pavillon est universellement aimé dans les mers où il flotte. Il lui fut répondu à cette époque que le gouvernement n'avait pas à intervenir, le cahier des charges laissant à l'entreprise tous les risques de l'exploitation. En 1902, lorsque l'occasion se présenta, du fait même de la convention de 1894, d'apporter un remède à la situation en remaniant le régime des lignes de l'Amérique du Sud et en permettant à la Compagnie de reprendre, comme cela eût été désirable, la série des constructions neuves ; en 1905 encore, en 1906 et en 1907, toujours à propos de la même question, votre conseil n'a rencontré de la part de l'État que le désir d'éviter les solutions catégoriques et de recourir seulement à des expédients temporaires qui ne permettaient que de vivre au jour le jour, sans procurer les moyens d'assurer le renouvellement progressif du matériel naval. Les lois mêmes ont contribué à paralyser l'essor des anciennes compagnies postales, puisque celle de 1906, qui accordait

d'énormes primes à la construction de bateaux neufs, en a exclu expressément, malgré nos protestations et celles des compagnies similaires, les navires qui seraient construits pour assurer l'exécution des contrats en cours.

Dès 1902, à la veille de l'assemblée générale extraordinaire où vous avez décidé de réduire de moitié le capital social, il apparaissait clairement aux esprits attentifs que l'avenir de la compagnie était gravement compromis : elle ne disposait plus d'aucune ressource de trésorerie ; il était douteux qu'elle put atteindre sans encombre l'expiration de ses contrats au 21 juillet 1912, et cependant le plus grave des périls auxquels l'exposait son cahier des charges était la suspension de ses services, qui eut été désastreuse, non pas seulement pour les actionnaires, mais encore pour les obligataires. Aussi bien le premier devoir de vos mandataires était-il d'éviter à tout prix une aussi redoutable extrémité.

Dès lors, une seule politique était possible : réduire le capital par la réduction de la valeur nominale des actions, dans le seul but de permettre une émission nouvelle de titres ; employer le produit de cette émission et toutes les autres ressources qu'il serait possible de se procurer, à s'assurer la participation la plus large dans les primes de la loi de 1902, soit par des constructions neuves, soit par l'acquisition de matériel appartenant à des tiers et bénéficiant de ces primes. Enfin absorber, sur les lignes desservies par nous, les quelques concurrents qui nous enlevaient des passagers et des marchandises, tant pour procurer à nos navires contractuels un élément supplémentaire de recettes que pour empêcher de nouveaux avilissements des frets.

Cette politique, vous l'avez approuvée à maintes reprises, et nous ne nous en sommes pas départis un seul instant. Elle a impliqué une dépense de 43 millions de francs, tout entière consacrée à l'accroissement de votre matériel naval. et non compris quelques acquisitions pour les lignes secondaires, dépense en regard de laquelle nous n'avons pu placer, à côté d'une partie de vos amortissements annuels, que les 15 millions d'augmentation du capital social réalisée en 1905, les incidents de 1906 et de 1907 ayant rendu toute autre émission impossible. Cette politique, vous avez eu raison de la suivre. Elle vous a permis de vivre, sinon de prospérer. On peut se demander ce que serait devenue la Compagnie si elle n'eût encaissé annuellement, en primes de cette origine, près de 4 millions de francs.

On a dit, de divers côtés, que mieux eût valu agir autrement, et, par exemple, réduire fortement en 1902 le capital social et s'abstenir pendant un nombre d'années indéterminé de distribuer le moindre dividende. Ni l'une ni l'autre de ces solutions n'aurait, en aucune manière, amélioré les résultats de votre exploitation. Les 6.900.000 francs de dividende qui vous ont été distribués depuis 1902, tandis que 37.500.000 francs étaient consacrés à réduire la valeur du matériel naval, ne vous auraient pas permis de rajeunir votre flotte postale. Ce qui importait par-dessus tout, c'est que les comptes d'exploitation procurassent une marge de profits suffisante pour gager l'émission éventuelle de titres ; cette marge, vous ne pouviez pas la trouver dans l'exécution de vos seuls contrats. La politique que vous avez adoptée en 1902 s'imposait donc à tous égards. Elle vous donnait même la chance de pouvoir vous constituer sur le terrain purement commercial une indépendance et une force suffisantes pour que votre existence même ne dépendît point du renouvellement de vos contrats avec l'État et de l'utilisation des navires postaux, qui formaient en 1902 la presque intégralité de votre flotte.

Malheureusement, il ne nous a pas été possible de persévérer dans cette voie, et cela par le fait de circonstances étrangères à notre volonté. L'effet de la loi des primes de 1902 s'est, en effet, trouvé interrompu presque au lendemain de sa promulgation : la loi avait limité le nombre de tonnes de constructions neuves qui seraient admises à bénéficier de ses dispositions : dès décembre 1902, le maximum du tonnage prévu était atteint, et, lorsque le Parlement eut à s'occuper à nouveau de sacrifices à faire pour la marine marchande, il se refusa à proroger pour une nouvelle période les dispositions

qu'il avait adoptées en 1902. Ce n'est pas tout. Les primes de 1902 n'ont pas une durée indéfinie, et nous touchons au point où les sommes que vous recevez du Trésor à ce titre vont décliner rapidement, pour disparaître intégralement dans un délai relativement prochain. Si vous joignez à ces circonstances le spectacle que donnent depuis quelques années dans l'univers entier les grandes entreprises de navigation similaires à la nôtre, la médiocrité du sort de celle des compagnies françaises dont nous rappelions tout à l'heure l'exemple, la crise qu'un arrêt momentané de l'émigration européenne sur l'Amérique du Nord a fait subir aux deux plus puissantes compagnies allemandes, les pertes ou la maigreur des profits de la plupart des compagnies anglaises, vous reconnaîtrez avec votre conseil que la constitution d'une flotte purement commerciale nous a été d'un inappréciable secours à un moment donné, mais que ce recours est devenu singulièrement éphémère et ne peut plus vous ménager des perspectives d'avenir suffisamment brillantes pour vous relever des années de misère que vous avez traversées.

Telles sont les conditions générales dans lesquelles nous nous trouvons à l'heure où nous avons abordé avec le gouvernement les pourparlers dont est sortie la convention du 17 octobre dernier. Elles n'étaient déjà point favorables par elles-mêmes pour des négociations de cette importance. Nous avons eu le regret de constater que les pourparlers ont été rendus plus malaisés encore par les attaques injustifiées dont la gestion de la compagnie a été ici même l'objet et par ce fait que les adversaires de la convention, aussi bien que ceux de la Compagnie, ont trouvé tantôt des aides inconscients tantôt des alliés parmi nos propres actionnaires.

Dès le début, nos représentants démontrèrent au gouvernement qu'il n'était pas possible de renouveler les contrats suivant l'ancienne formule de la subvention forfaitaire, si l'on n'augmentait celle-ci d'au moins 50 % : encore n'était-il pas certain que, même avec cette augmentation, les fâcheuses expériences des dernières années laisseraient assez de confiance au public pour qu'il souscrivit les émissions successives que nécessitera le renouvellement progressif du matériel naval. La discussion ne fut d'ailleurs pas longue sur ce point, le gouvernement ayant écarté de prime abord toute idée d'accroître les dépenses budgétaires.

Une seconde formule fut ensuite étudiée, qui tout en relevant légèrement le chiffre de la subvention initiale, la rendrait désormais fonction des prix de revient du charbon, lesquels sont, comme chacun le sait, le risque principal de notre exploitation puisqu'ils représentent à eux seuls près du tiers de nos dépenses annuelles. Cette formule eût constitué une innovation complète dans le système des conventions postales. Sans doute, à l'origine de la Société, on peut trouver trace d'une idée analogue, puisqu'il était admis par la convention de 1861 que la Compagnie aurait droit à un complètement de subvention si le prix du transport des charbons venait à subir des modifications appréciables. Mais jamais le prix du charbon lui-même n'était entré en ligne de compte pour faire varier la subvention, et la disposition à laquelle nous faisons allusion, destinée surtout au début à prémunir la Compagnie contre les fluctuations des frets pour le transport des combustibles par la voie du Cap, a disparu de nos traités dès 1886 parce qu'on n'avait jamais eu l'occasion de l'appliquer.

Le système que nous proposons fut d'abord admis en principe par les délégués de l'État. Il fut rejeté ensuite par cette considération qu'il avait pour résultat de mettre tous les mauvais risques à la charge du Trésor, sans compensation aucune pour ce dernier en cas d'années prospères. Aussi la participation de l'État aux bénéfices éventuels de la Compagnie, dont l'idée est apparue dans la convention de 1907 relative à l'Amérique du Sud, fut-elle reprise comme étant le meilleur procédé pour corriger l'inconvénient de la subvention variable en fonction du prix du charbon.

Mais si l'on arrivait ainsi à couvrir la Compagnie contre son risque principal, on ne faisait que régler au plus juste les mauvais exercices, on lui enlevait toute faculté de se constituer des réserves extraordinaires dans les années exceptionnellement favorables :

c'était la condamnation par avance à n'avoir plus jamais la moindre souplesse ni la moindre élasticité.

De là est sortie, à titre de compensation, l'idée de permettre à la Compagnie de se procurer des capitaux à bon compte en accordant la garantie de l'État aux obligations qu'elle aurait à émettre par la suite. Si, d'autre part, on stipulait en même temps que ces obligations seraient amorties dans le même délai que celui qui correspond à l'usure normale du matériel naval, on arrivait du même coup à alléger les charges annuelles de l'exploitation de tout prélèvement pour amortissement autre que celui des titres eux-mêmes.

C'est de la combinaison des deux derniers systèmes qu'est née la convention du 17 octobre. La subvention est désormais variable dans des limites déterminées par avance ; la garantie de l'État fonctionne non pas pour la totalité des services de la Compagnie, mais pour tout ce qui représente les immeubles ou le matériel affectés à l'usage des services subventionnés. Et ceux-ci devant dès le début utiliser une partie représentant cet actif ont obtenu les uns la même garantie directe de l'État, les autres l'avantage que la charge, correspondant au service des obligations qui ont servi à les constituer, sera inscrite parmi les dépenses obligatoires des lignes subventionnées.

Nous avons pris soin de vous distribuer au mois de mars dernier le rapport fait à la Chambre des députés au nom de la commission du budget sur la convention du 17 octobre, ce qui nous dispense d'entrer dans un exposé détaillé du mécanisme d'ailleurs assez compliqué auquel se sont arrêtés les représentants de l'État pour l'application de la nouvelle formule mais nous tenons d'une part à résumer les dispositions essentielles de la convention, de l'autre à nous expliquer sur certaines critiques de principe qui ont été dirigées contre elle.

La convention du 17 octobre 1908 peut se résumer de la manière suivante :

1° Les lignes subventionnées constituent le domaine contractuel, les lignes libres le domaine privé ;

2° Il est pourvu aux services du domaine contractuel à l'aide :

a) D'un matériel neuf, qui sera construit, au fur et à mesure des autorisations données par la loi, au moyen d'obligations garanties par l'État et amortissables en 25 ans ;

b) D'une partie du matériel existant, des installations fixes et des immeubles, pour lesquels la Compagnie reçoit, d'une part un certain nombre d'obligations du type nouveau, de l'autre une annuité de 4.050.000 francs à inscrire aux dépenses du domaine contractuel et destinée tant à pourvoir aux intérêts et à l'amortissement des anciennes obligations qu'à constituer un capital correspondant à ceux de ces derniers titres qui n'auraient pas encore été remboursés à l'expiration des vingt-cinq ans de la nouvelle concession ;

3° Le domaine privé est représenté :

a) Par le matériel employé dans les services libres et les lignes coloniales ;

b) Par les immeubles non compris au paragraphe précédent ;

c) Par celles des obligations garanties par l'État remises à la Compagnie au début du fonctionnement du nouveau système et qui n'auront pas été absorbées par le remboursement de sa dette flottante actuelle ; ces obligations devront être affectées à constituer une sorte de cautionnement ou fonds de contribution, mais deviendront la propriété des actionnaires en fin de concession, si la garantie de l'État, n'a pas eu à louer effectivement

4° Le domaine contractuel est exploité par les soins de la Compagnie moyennant une subvention annuelle de 15 millions pouvant s'élever à 17.900.000 francs dans des éventualités déterminées ;

5° En rémunération de sa gestion, la Compagnie prélève 1 % de son capital-actions actuel sur le bénéfice annuel d'exploitation du domaine contractuel ; elle partage le

bénéfice par moitié avec l'État jusqu'à ce qu'elle ait reçu 3 % de ce même capital ; elle en conserve le tiers au delà de ce dernier chiffre ;

6° Les lignes du domaine privé constituant pour la plupart des prolongements de celles du domaine contractuel et participant à leur prospérité en même temps qu'elles y contribuent, le bénéfice qu'elles procureront donnera lieu à un prélèvement de 3 ou 4 % selon les cas au profit du capital-actions, le surplus seulement étant partagé par moitié avec l'État.

Tel est, ramené à ses grandes lignes, le nouveau système. Voyons maintenant de quelles critiques il a été l'objet.

On lui a reproché tout d'abord de socialiser une industrie nouvelle, voire celle de toutes les industries qui, par sa nature, sa complexité et la concurrence internationale à laquelle elle est exposée, semble le moins susceptible de se prêter à une expérience de ce genre. Nous pourrions répondre que nous ne sommes point ici pour faire de la doctrine économique, mais seulement pour régler au mieux des possibilités du moment les intérêts dont nous avons la charge. Mais il y a mieux. Si l'on entend par socialisation l'abus de la réglementation d'une industrie quelconque, il n'en est point qui, même lorsqu'elle n'est liée à l'État par aucun contrat spécial, ne soit déjà l'objet d'autant d'immixtions des autorités administratives de toutes catégories que ne l'est la marine marchande. Si l'on vise, dans cet ordre d'idées, l'éventualité de la mainmise de l'État sur notre matériel naval, on oublie, volontairement ou non, que cette mainmise est déjà prévue en termes exprès dans le cahier des charges qui nous régit depuis l'institution de nos services, en vue de diverses hypothèses qu'il est inutile d'énumérer ici. Mais, si cette mainmise est déjà prévue par les contrats existants, les indemnités que vous auriez à recevoir en ce cas ne sont fixées ni quant à leur quotité ni quant à leur échéance. Si l'une quelconque des hypothèses en question venait à se réaliser, nul ne peut prévoir quelles en seraient les conséquences pour les porteurs de titres. En souscrivant la convention du 17 octobre, nous n'avons point innové ; nous avons seulement déterminé de la façon la plus précise les conditions auxquelles pourrait se réaliser une éventualité de ce genre.

On a dit encore que la convention nous retirait toute liberté dans la direction de notre exploitation commerciale. Cela n'est pas exact tout d'abord pour les lignes du domaine privé dont l'existence et les conditions de fonctionnement restent soumises à votre entière discrétion. Cela n'est pas davantage exact pour les lignes du domaine contractuel. Si le plan général de celles-ci ne peut être remanié que d'accord avec l'État — et des remaniements seront certainement nécessaires au cours des vingt-cinq ans que doit durer la convention, à raison des incessantes modifications qui surviennent dans les conditions économiques de l'univers et dans le réseau des voies de transport —, leur exploitation n'est sujette à aucune restriction ni autorisation préalable. L'État a compris que les lignes que nous exploitons étant exposées en tout et pour tout à la concurrence internationale, on ne pouvait pas nous infliger un régime restrictif comme on l'a fait déjà dans certains cas spéciaux pour certaines Compagnies françaises ou étrangères.

On a, en troisième lieu, critiqué la convention en disant que le conseil commettait une « faute lourde » en s'acharnant à conserver les ateliers de la Ciotat au lieu de les constituer en société distincte. Nous ne croyons pas que les résultats qu'ont donnés les sociétés de construction navale fondées dans ces dernières années et exclusivement adonnées à la construction commerciale soient de nature à attirer les capitalistes vers l'acquisition des chantiers de la Ciotat. À supposer d'ailleurs qu'il n'en fut pas ainsi, ce serait une « faute lourde » que de les séparer de la Compagnie dans les circonstances actuelles. Les adversaires même de l'existence de ces chantiers veulent bien reconnaître qu'ils sont indispensables pour assurer la réparation rapide de la flotte postale ; nous avons dit à maintes reprises que, pour conserver la main-d'œuvre nécessaire à l'entretien, lequel se produit presque toujours par à-coups, il était utile d'avoir en

chantier une construction neuve pour occuper les ouvriers en cas d'insuffisance des réparations. Nous ajouterons que, puisqu'aussi bien les pouvoirs publics continuent à vouloir imposer à la compagnie l'obligation, qui n'a existé encore jusqu'ici que pour elle et pour la ligne de New-York, de se procurer en France les navires de vitesse, il serait de la plus souveraine imprudence de nous obliger à subir les exigences des autres constructeurs français. C'est déjà beaucoup de ne pouvoir leur opposer des constructeurs étrangers ; encore faut-il pouvoir leur donner l'impression que leur intervention ne nous est pas indispensable.

Au surplus, les chantiers de La Ciotat ne méritent plus aujourd'hui les critiques qu'on a pu naguère diriger contre eux. Leur réorganisation a été l'un des plus constants objets des préoccupations de votre conseil en ces dernières années, et, si cette réorganisation n'a pu s'achever dans un plus court délai, cela tient exclusivement à ce qu'ils ont été absorbés par les constructions neuves jusqu'en 1907, et que l'activité du travail empêchait ces remaniements nécessaires. Mais avant même ces constructions achevées, l'outillage a été perfectionné ; puis, une fois les cales en chômage, l'électricité a été introduite comme force motrice, la traction mécanique organisée pour éviter l'abus de la main-d'œuvre, si bien que ces chantiers ont fourni plusieurs exemples utiles à quelques-uns de leurs concurrents. et que leurs prix de revient ont été notablement abaissés et ramenés à ce qu'ils peuvent être ailleurs.

Reste enfin l'objection fondamentale que l'on a formulée contre la convention du 17 octobre : elle a, dit-on, été faite au mépris des intérêts et des droits des actionnaires.

Parlons tout d'abord de leurs intérêts. L'acharnement qu'ont mis les concurrents de la compagnie à combattre le projet aurait dû peut-être ouvrir les yeux des plus prévenus parmi nos associés et les faire renoncer à leur opposition. Nous avons au contraire assisté à ce spectacle étrange que plusieurs d'entre eux se sont ouvertement unis à un groupe hostile, qui demandait pour lui-même la succession de la Compagnie avec les mêmes formules que les mêmes personnes avaient tout d'abord combattues au nom des principes. Nous n'avons point la prétention que la convention nouvelle ramène jamais les hauts cours et les beaux dividendes d'autrefois mais, à une ou deux exceptions près, et très explicables, nous ne savons guère dans quel pays ou dans quelle Compagnie de navigation on peut légitimement former de pareilles espérances. Ce que nous espérons, c'est uniquement de la stabilité et la fin des vicissitudes et des angoisses que la Compagnie a traversées depuis près de vingt-cinq ans. Certes, on eut pu concevoir la même convention et les mêmes formules avec une marge de bénéfice plus largement calculée. Nous vous prions de croire qu'il n'est pas un seul des chiffres inscrits dans le projet qui n'ait fait l'objet des discussions les plus approfondies et pour lequel nous n'ayons essayé d'obtenir mieux. Plusieurs d'entre vous eussent désiré qu'un intérêt minimum fut garanti au capital-actions. Il eût été assurément avantageux de l'obtenir et vous pouvez croire que nous l'avons tenté. Nous avons dû reconnaître toutefois que le refus qui nous était opposé était appuyé sur des arguments d'une force indiscutable. Il ne s'agissait point en l'espèce de faire appel à un capital-actions nouveau. Notre Compagnie existait, et à son capital-actions continuera de correspondre un actif exploité librement en dehors de tout service contractuel. La gestion du domaine contractuel devait être, il est vrai, exploité par la Compagnie, mais nous revendiquons, et c'est indispensable, la liberté d'exploitation commerciale. Si l'État reconnaissait la nécessité de cette liberté, il n'entendait pas, et cela se conçoit, constituer une régie désintéressée : au contraire, il manifestait la volonté très nette de nous inciter par tous les moyens imaginaires à tirer le maximum de profits possible de notre exploitation.

À titre subsidiaire enfin, plusieurs d'entre nous ont pensé que l'État ne pouvait se refuser à donner sa garantie pour nous permettre de nous procurer, à un intérêt modique, les sommes nécessaires pour construire de nouveaux bateaux sans, pour cela, nous obliger à lui abandonner nos immeubles, nos agences et notre flotte. Il y a quelque candeur à raisonner ainsi : nulle part on ne rencontre la garantie de l'État. sans

la contrepartie d'un droit éventuel de ce dernier sur l'actif constitué sous ses auspices et à ses risques. Si, d'autre part, il affranchit la portion de notre actif qui servira à l'exécution de ses services des dettes qui l'obèrent, nous ne voyons pas en quoi notre système diffère de celui que nous venons d'indiquer.

Quant aux droits des actionnaires, il n'est jamais entré dans la pensée du conseil de les méconnaître. L'eût-il voulu qu'il ne l'aurait pas pu. L'article 21 des statuts lui confère le droit incontestable de négocier tout traité et toute participation, et si l'on peut dire à certains égards qu'il ne pouvait consentir à la prétendue aliénation d'une partie du capital social sans votre assentiment, il était évident que la convention ne pouvait en aucune hypothèse recevoir le moindre commencement d'exécution avant que vous fussiez intervenus en toute indépendance. La convention implique, en effet, l'émission de nouvelles cotisations, opération qui ne peut s'accomplir qu'avec votre assentiment. La question a été examinée par les représentants de l'État dès le début des laborieuses négociations que nous avons poursuivies durant dix-huit mois avec eux et elle a été résolue dans le sens même que nous venons d'indiquer, à savoir que vous êtes en tout état de cause les souverains maîtres de vos propres destinées, et que, si vous lui refusez, votre assentiment sous la forme ci-dessus indiquée, la convention tout entière devient caduque. De plus, nous profitons de votre réunion pour vous demander de voter la prorogation de la Société pour le cas où la convention deviendrait loi.

Nous avons la confiance qu'avant de vous prononcer, vous saurez vous soustraire à l'écho des polémiques intéressées qui se sont produites depuis plus de six mois autour de la Compagnie et du projet de convention. Nous n'avons la prétention de vous apporter ni une œuvre parfait, ni même l'œuvre que nous eussions préféré vous offrir. Mais la convention se présente à vous avec un progrès considérable sur l'état de choses actuel. Elle n'a pas la rigidité implacable des contrats dont l'exécution a failli tuer la compagnie. Elle est, par bien des côtés, susceptible de retouches et de perfectionnements, suivant les données que fournira l'expérience. Elle a, par-dessus tout, un avantage primordial qui est de faire cesser l'opposition qui existait jusqu'alors entre l'intérêt de l'État et celui des concessionnaires des services postaux. Par le seul fait que l'État éprouvera désormais le contrecoup des charges de toute nature qui vous sont incessamment imposées, il comprendra, nous n'en doutons pas, ce qu'il n'a pas compris assez vite au cours de l'expérience qui vient de s'achever : c'est qu'il n'y a intérêt pour personne, pour l'État lui-même bien moins encore que pour le public, à laisser fléchir sous le poids d'obligations trop lourdes et insuffisamment entreprise sur laquelle reposent tant et de si grands intérêts nationaux.

Des applaudissements répétés accueillent la lecture de ce rapport.

M. le président prend ensuite la parole en ces termes :

Mesdames, messieurs,

Avant d'ouvrir la discussion, j'ai une recommandation à faire à l'assemblée. Vous n'ignorez pas la campagne d'attaques de toute nature dont votre conseil a été l'objet depuis tantôt huit mois. Il a cru devoir garder le silence dans l'intérêt de la compagnie, et dans le rapport même dont je viens de donner lecture, il n'est dit de la convention que ce qui peut en être dit sans nuire à vos intérêts ; j'ajoute que si, au début, quelques esprits de bonne foi ont pu être surpris par la nouveauté des formules inscrites dans la convention et s'effrayer de leurs conséquences éventuelles, je ne crois pas, que depuis, personne ait pu se tromper sur la tournure qu'a prise la discussion en dehors de cette assemblée. Il ne s'agit pas de principes, Il ne s'agit pas de doctrine, il s'agit d'intérêts qui sont en lutte contre les vôtres. Il s'agit de savoir si c'est vous qui aurez l'exécution des services, ou si ce sont des concurrents éventuels. (Applaudissements.)

Je supplie les personnes qui ont des questions à me poser et qui sentent sans doute le péril de la situation — le factum qui vient d'être distribué avant la séance en est une

preuve, factum dont l'anonymat dévoile sans doute les sentiments de honte de nos adversaires, qui n'ont pas voulu le signer (rires et applaudissements) — je supplie ceux qui vont parler d'avoir le souci de la Compagnie avant celui de leurs intérêts particuliers.

Si les propos qui sont tenus dans ce factum étaient repris dans cette assemblée, on pourrait croire que ce sont nos propres associés qui cherchent à provoquer notre ruine. (Applaudissements)

Un actionnaire. — Je demande la parole. Monsieur le président, avant d'entrer dans les quelques critiques que j'ai intention de formuler contre ce qui vient d'être dit, je tiens à dire que je parle en toute liberté car je ne connais par le factum dont M. le président vient de nous parler ; je ne m'occupe que de l'intérêt social et c'est ce seul intérêt que je veux sauvegarder.

Mais auparavant, je voudrais faire remarquer une chose : je suis arrivé ici à 2 heures 1/2, car je tenais à faire vérifier mes pouvoirs, j'ai attendu en vain une demi-heure, et je vous prie de vouloir bien faire le nécessaire pour que mes pouvoirs soient vérifiés.

M. le président. — Soyez assuré que si vos pouvoirs sont réguliers, toute satisfaction vous sera donnée.

Le premier actionnaire. — Messieurs, je tiens d'abord à faire une déclaration : dans les critiques que je vais formuler, je prends l'engagement de ne me servir que des documents que j'aurai puisés dans les divers rapports du conseil d'administration, je ne me suis nullement inspiré des polémiques de presse auxquelles on a fait allusion.

Je tiens à montrer des contradictions profondes, qui sont des contradictions de M. le président du conseil surtout, et aussi du conseil tout entier.

M. le président du conseil, dans le rapport qu'il vient de vous lire, a voulu faire l'historique de la société. Voulez-vous me permettre à moi aussi de reprendre cet historique et de le faire à ma manière. avec des documents l'appui.

M. le président du conseil a pris la présidence de cette société en 1901, si je ne m'abuse ?

M. le président. — Pardon, en 1902.

Le premier actionnaire. — J'accepte cette rectification. (Bruit prolongé)

Messieurs, M. le président a prononcé deux allocutions qui ont été écoutées avec un silence religieux, je compte sur votre urbanité pour m'accorder le même privilège.

M. le président. — Vous pouvez être rassuré, je ferai respecter le silence, si toutefois l'assemblée veut bien m'y aider...

Plusieurs actionnaires. — Le nom de l'orateur !

D'autres actionnaires. — Laissez parler

(Le premier actionnaire fait passer à M. le président sa lettre de convocation.)

(L'énonciation de son nom, M. Neuschwander ²², est accueillie avec des murmures dans une partie de la salle.)

M. Neuschwander. — Si vous voulez que je vous apporte mon livret militaire, je puis vous le fournir ! (Tumulte ; cris : Assez !)

Messieurs, je suis très étonné d'entendre crier : Assez ! Je suis actionnaire comme vous, et comme vous, j'ai le droit de parler !

M. le président. — Messieurs, je vous demande, au nom de la dignité de vos délibérations et de l'autorité des votes que vous allez avoir à émettre dans un instant, et qui auront une influence décisive sur l'avenir de la Compagnie, d'observer le silence qui convient en écoutant les opposants. (Applaudissements).

²² Neuschwander : est-ce le Neuschwander, se disant commis d'agent de change, qui intervient en juin 1912 à l'assemblée générale de la Compagnie générale de phonographes, cinématographes et appareils de précision (Pathé) ?

Dans les années 1930, on retrouve un Henri Neuschwander au conseil des MInes de Borralha (Portugal) et un Neuschwander (sans prénom) président de la Société d'entreprises africaines et des porteurs de parts bénéficiaires de la Société du Haut-Ogooué (SHO).

M. Neuschwander. — Je disais, Messieurs, que dans le rapport de 1902 du conseil d'administration, on remarque sans doute une grande bonne volonté ; beaucoup de réorganisations ont été introduites dans notre société. Le conseil nous a d'abord associés, nous autres actionnaires, à une plus large participation à l'administration et à la gestion des affaires sociales ; il a pris des dispositions diverses tendant à donner aux actionnaires de nouvelles facilités pour contrôler la gestion des affaires sociales.

Le rapport (toujours en 1902) dit que les administrateurs doivent compte de leurs relations d'affaires avec les sociétés auxquelles ils sont intéressés.

Je vous prouverai tout à l'heure, monsieur le président, que ces déclarations, vous ne les avez pas suivies ; nous avons, à l'heure actuelle, un contrat avec la Compagnie de l'Est-Asiatique français, pour la location du *Cambodge* ; or, vous n'en parlez jamais.

Cette même année, nous modifions les statuts dans leur forme essentielle, relativement à notre capital social, nous votons une réduction de 60 à 30 millions. Nous autorisons notre conseil à contracter un emprunt de 5 millions (actions privilégiées) qui ne pourra être réalisé que plus tard.

En 1903, le conseil met à exécution ses projets, toujours très favorables, d'après lui, à l'intérêt de la Compagnie ; il décide une émission de 15.000 obligations nouvelles par le Crédit mobilier, et il distribue un dividende de 10 francs.

En 1904, nous arrivons à créer ces actions privilégiées 60.000 actions privilégiées sont, en effet créées pour acheter l'Est-Asiatique, dont l'entrée dans notre flotte a été saluée par l'hymne suivant, chanté par notre cher président

« En retour des 15 millions d'actions de priorité, nous faisons entrer dans le patrimoine social une flotte commerciale d'importance telle et assurée d'un chiffre de primes tel, qu'il est aisé de se rendre compte qu'en dehors même des profits commerciaux proprement dits, les actions anciennes aussi bien que les actions nouvelles ont pour les prochaines qui suivront un dividende de 5 % assuré du chef des primes. »

Je vous demande si c'est réellement vous, monsieur le président, qui avez signé ces déclarations, et si maintenant vous avez le droit de frapper de suspicion ceux qui ne croiront pas à vos déclarations. (Applaudissements. Protestations).

M. A. Lebon, président, se lève pour répondre.

Je n'ai pas fini !

M. le président. — J'ai à répondre à cette question, je vous rendrai ta parole après.

M. Neuschwander. — Je vous ai écouté jusqu'au bout sans vous interrompre !

M. le président. — Permettez-moi de vous faire remarquer qu'il n'y avait dans tout ce que j'ai dit aucune attaque personnelle. Je vous répondrai immédiatement. ou vous n'aurez pas la parole ! (Tumulte.)

Il nest pas permis de discuter de cette façon ! Vous n'avez pas le droit de vous livrer à des attaques personnelles !

M. Neuschwander. — Nous vous avons laissé lire sans vous interrompre un rapport de 40 pages et vous nous empêchez de causer seulement pendant cinq minutes.

M. le président. — Le rapport n'avait que 19 pages et ne contenait en tout cas aucune attaque personnelle !

M. Neuschwander. — Voilà comment dans une société au capital de 60 millions, 75 millions aujourd'hui, on permet la discussion ! Et bien, soit, je serai plus courtois que vous. (On rit.)

M. le président (ironiquement). — Vous êtes mille fois trop aimable !

Dans mon existence tout entière...

M. Neuschwander. — Ah ! oui, toujours les questions personnelles.

M. le président. — Je n'ai jamais renié une de mes paroles, ni un de mes actes. Quand j'ai parlé, comme je l'ai fait en 1903 et 1904, c'est parce que j'avais la conviction profonde que les forces que nous faisons entrer dans le patrimoine social allaient nous permettre de réaliser les perspectives que je laissais entrevoir.

Il s'est produit, depuis, des sinistres dans la Compagnie, nous avons perdu des bateaux ; je pense que vous ne l'ignorez pas et que vous vous rappelez combien nos comptes d'exploitation ont été grevés lourdement du chef de ces sinistres. En 1906 et en 1907, il s'est produit une nouvelle crise sur le charbon ; une diminution de l'activité du commerce dans l'Extrême-Orient a succédé à la guerre russo-japonaise ; voulez-vous insinuer que, pour réaliser mes espoirs de 1903 ou de 1904, j'aurais été jusqu'à vous présenter des bilans faux et vous distribuer des dividendes fictifs (Non ! Non !)

Si l'honorable actionnaire ne s'est jamais trompé dans ses espérances, tant mieux pour lui (Vifs applaudissements. Hou ! Hou !)

M. Neuschwander. — Me permettez-vous de continuer ?

M. le président. — Certainement.

L'actionnaire. — Je tiens à répondre immédiatement à ce que vous venez de dire. Je n'ai jamais eu l'arrière-pensée de critiquer votre bonne foi ! (Exclamations...)

J'ai voulu dire simplement en des termes très corrects, monsieur le président, que, malgré toute votre bonne volonté, vous aussi vous êtes susceptible d'erreur permettez-moi donc de vous faire remarquer qu'en toute bonne foi, vous vous êtes déjà trompé. (Bruit.)

Ce que je dis n'est pas tant contre l'intérêt de la société pour que vous me le reprochiez !

Je continue donc !

En 1905, nous avons réduit notre capital social et la principale transformation a consisté dans la refonte de notre bilan par les applications correspondantes de 30 millions provenant de la raison sociale.

En 1906, le conseil constatant que la caisse est vide, convoque ses actionnaires en assemblée générale extraordinaire et leur demande de vouloir bien autoriser l'augmentation du capital social de 45 à 75 millions.

Messieurs, là encore, sans vouloir porter nullement atteinte à la dignité de M. le président, je suis obligé de le mettre en présence de deux déclarations, qui ne sont pas en rapport avec ses actes.

Comme celle de 1902, cette demande d'autorisation est appuyée par une première répartition de 12 fr. par une déclamation à la gloire de la navigation libre et à l'attitude ferme et énergique que la Compagnie doit prendre vis-à-vis des pouvoirs publics lors de l'expiration des contrats postaux en cours.

Je vais vous lire ces deux rapports.

Plusieurs actionnaires. — Nous les avons déjà lus.

M. Neuschwander. — En 1902, j'empruntais à M. le président ses propres déclarations dans une allocution qui n'était pas, d'ailleurs, le rapport du conseil d'administration, mais des déclarations personnelles.

« La navigation libre, à laquelle votre conseil est unanime à vouloir s'attacher désormais, n'est pas une chose nouvelle dans l'histoire de la Compagnie ; voici longtemps déjà qu'à l'imitation des compagnies étrangères, nous cherchons dans la navigation libre l'appoint de bénéfices que ne saurait plus donner la navigation postale. Sur les 900.000 lieues que nous parcourons chaque année, il n'y a que 520.000 lieues qui soient des lieues postales ; les autres sont des lieues commerciales : il est indispensable de nous développer beaucoup plus dans cette voie. Sous l'empire des circonstances que je viens de vous énumérer tout à l'heure, nous estimons que, non seulement pour défendre notre recette commerciale actuelle, mais pour l'étendre et nous conduire petit petit dans une situation telle qu'à l'expiration du contrat nous n'ayons pas besoin de l'État et que ce soit l'État qui ait besoin de nous — quand on a besoin de quelqu'un, on le paie à sa juste valeur —, nous estimons qu'il faut augmenter notre flotte commerciale. »

C'est avec ces déclarations que l'on nous engage à souscrire au nouveau capital-actions de priorité.

En 1906, ses opinions n'ont pas changé... (Bruit). C'est peut-être un peu long, mais je crois que cela en vaut la peine. (Nouveau bruit.)

Il y a des gens que cela a l'air de ne pas intéresser ici ; ils ont cependant engagé leur capital dans l'affaire s'ils en font volontiers le sacrifice, cela les regarde.

« En revanche, la loi du 20 avril 1906 nous trace la voie dans laquelle il faut que nous continuions à marcher. C'est elle que je me suis permis de recommander à votre confiance en 1902, celle dont vous voyez les résultats aujourd'hui ; nous renforcer, nous développer sur le terrain de la navigation libre. en ne demandant rien aux pouvoirs publics, que le droit commun et la liberté. Nous arriverons un jour ou l'autre à entamer des négociations pour le renouvellement de nos contrats postaux : si nous ne pouvons obtenir des concessions suffisantes pour continuer notre exploitation postale, il faut qu'à ce moment, nous soyons assez forts pour vivre et nous développer, comme n'importe qui, sur le terrain commercial. »

Ce sont vos propres paroles, monsieur le président, et, sans vouloir attaquer votre bonne foi, je dis que vous nous présentez un contrat, qui est plus qu'un contrat de communauté : c'est un contrat d'abandon de tout ce que nous avons. (Bruit, applaudissements.)

Je n'ai pas fini, je n'en suis qu'en 1906 !

En 1907, le conseil, quoique dûment muni de toutes les formalités et autorisations nécessaires à la création d'actions nouvelles n'avait pas réussi à monnayer lesdites autorisations : c'est pour cela qu'il fallait à tout prix maintenir la répartition d'un dividende inaugurée l'année précédente. Certes, les résultats de l'exercice ne le permettent guère. (Bruit.)

M. le président. — Je vous en prie, messieurs, quand la discussion est courtoise, il faut savoir l'entendre. Je répondrai, d'ailleurs...

M. Neuschwander. — ... deux sinistres importants, perte du *Caobang* (janvier 1906) et du *Laos* (février 1907) avaient affaibli considérablement notre fameux fonds d'assurance. (Bruit.)

Si la salle était plus bienveillante, je parlerais du fonds d'assurances.

C'est alors que le conseil eut recours à un artifice d'écritures que nous vous laissons le soin d'apprécier. La valeur des immeubles de Shanghai fut élevée de 500.000 francs et pareille somme fut transférée au crédit du compte d'assurances. Appelez cela comme vous voudrez ; quant à moi, me rendant à l'évidence, je déclare que sans ce jeu d'écritures, il était impossible de nous distribuer 2.250.000 francs de dividende. Je félicite messieurs les commissaires de ne pas s'être associés à cet expédient qui est non pas de la finance, mais de l'acrobatie financière. (Exclamations et protestations.)

Vous ne m'empêchez pas de parler, je suis porteur de vingt actions ; je suis venu ici dans l'intention de défendre mon capital et j'ai le même titre que vous de parler.

Un actionnaire. — Parlez mais soyez correct !

M. le président. — Monsieur parle au nom d'un groupe qui ne sait pas lire les bilans et les comptes, qui a publié des circulaires – je ne voulais pas en parler, mais force m'est d'arriver à donner des précisions — qui a publié, dis-je, des circulaires, déclarant que nous avions 7 millions de dettes flottantes. Or, on a pris purement et simplement le chiffre des créanciers divers sans avoir le soin d'en défalquer les comptes d'ordre ! (Exclamations et rires).

Dans les mêmes circulaires, il est dit que c'est à cause des chaudières Belleville que nous avons un compte amortissement chaudières, alors que c'est précisément pour les chaudières cylindriques que ce compte a été ouvert. Comme j'ai eu l'occasion de l'expliquer dans une précédente assemblée générale, quand on a décidé d'essayer les chaudières Belleville, c'était avec l'espoir que l'on n'aurait pas à faire une refonte complète des bateaux tous les dix ou quinze ans pour changer leurs appareils évaporatoires.

Ce groupe a découvert, toujours dans son hostilité plus ou moins profonde contre les chaudières Belleville, une quantité de bateaux de notre flotte qui n'en ont jamais eu, tels que l'*Himalaya*, le *Sinai* et un troisième bateau dont le nom n'existe pas dans liste de notre matériel naval. (Hilarité).

Et voilà le groupe qui a la prétention de nous enseigner la bonne comptabilité

M. Neuschwander. – En 1908, nous continuons à constater que nous nous enlisons sous l'effet de cette gestion néfaste... (Bruit).

Je regrette beaucoup, mais continuerai jusqu'à ce que j'aie fini, je me mets encore sous la protection bienveillante de M. le président.

L'exercice 1907 a donné un bénéfice brut de 10 millions, inférieur de plus d'un million au précédent. Après avoir renoncé au dividende pour doter les postes essentiels sans pour cela pouvoir maintenir les fonds d'assurances au chiffre déclaré hier intangible, le solde reporté à nouveau s'élève, en tout et pour tout, à 176.000 francs.

Comme dans le rapport, d'aujourd'hui, messieurs, toutes les causes inhérentes au service, aux entreprises de transport, ont été successivement invoquées, charbons, grèves, etc., etc.

M. le président. – Je n'ai pas dit un mot de grève n'en parlons pas en ce moment.

M. Neuschwander. – Toutes les causes inhérentes aux entreprises de transports maritimes ont été successivement invoquées par le conseil et développées, vous savez avec quelle jovialité, par votre président, pour justifier des résultats qui n'ont leur cause que dans la versatilité des opinions du conseil en matière d'exploitation, comme en matière d'assurances et d'amortissements.

Je viens de parler d'un mot qui étonnera dans la bouche d'un homme indépendant (Sourires.), qui n'a ici à défendre que ses intérêts d'actionnaire.

Un actionnaire. — Et ceux de vos mandants du dehors.

M. Neuschwander. – Je veux encore, si je ne vous ennuie pas. (Si ! Non ! Bruit prolongé.)

M. le président. – Laissez parler. Il est bon de montrer les liens intimes entre certains adversaires du dehors et certains associés du dedans.

L'actionnaire. — Voici les déclarations du président du conseil en 1903, a ce sujet.

Un actionnaire. — Nous sommes en 1908, ne nous ramenez pas au déluge !

M. Neuschwander. — Il faut savoir jeter un coup d'œil en arrière, pour éclairer l'avenir.

Un actionnaire. — Ça, c'est de l'acrobatie oratoire ! (Hilarité.)

M. Neuschwander. — C'est le président qui parle : « Ce n'est pas tout. La France est un pays dont la marine n'occupe pas suffisamment la population, dont la marine est plutôt en voie de décroissance que d'augmentation, si bien qu'il n'y existe pas de marché pour vendre au bout de dix ou douze ans, comme on le fait couramment en Angleterre, des bateaux qui ont donné leur première valeur au service des Compagnies. Il n'y a pas acheteurs sur le marché français pour de semblables échantillons. Et alors, nous et toutes les autres Compagnies françaises sans exception, sommes obligés de faire durer nos bateaux aussi longtemps que possible pour avoir le temps matériel de les amortir et, par conséquent, au fur et à mesure qu'ils vieillissent, nous sommes obligés, comme un propriétaire qui possède une vieille maison au lieu d'une neuve, de dépenser beaucoup plus pour l'entretien de ces bateaux que s'ils sortaient de l'atelier. »

« Voilà une raison essentielle qu'il ne faut pas perdre de vue quand on veut juger avec impartialité la situation de la marine marchande en France. »

M. le président regrette de ne pouvoir vendre ses bateaux lorsqu'ils ont 14 ou 15 ans, pour en acheter de neufs, c'est du moins ce que tout le monde comprend.

Or. à l'assemblée de mai 1906, M. le président nous dit : « Vous avez été mis au courant, lors de vos précédentes réunions, des additions importantes faites à la flotte par l'acquisition de sept navires provenant des Compagnies françaises Est-Asiatique et

Nationale. À ces acquisitions, il y a lieu d'ajouter la *Ville-de-Pernambuco*, que la Compagnie des Chargeurs réunis nous a cédée. »

C'est la question de tout l'heure. M. le président qui se plaint de ne pouvoir vendre les vieux bateaux pour en acheter de nouveaux a acheté 3 bateaux de 1889 et de 1900, des bateaux de 15 à 16 ans, le *Pernambuco* date de 1882. M. le président se plaint de ne pouvoir vendre ses vieux bateaux : or, il en achète de vieux, je cherche en vain à établir une relation d'idées dans tout cela.

Un actionnaire. — Il a voulu supprimer deux concurrents.

M. Neuschwander. — Je ne suis pas un concurrent.

Le précédent actionnaire. — Je dis que le président a supprimé deux concurrents.

M. Neuschwander. — Vous tenez à éviter de la peine au président du conseil.

Sans aucun parti pris, je vous déclare franchement que je ne puis pas m'embarquer dans pareilles discussions : dans tous les cas, ce que vous avez promis n'a pas été tenu.

M. le président. — Vous ne doutez pas un seul instant que c'est le droit de chacun des actionnaires présents de voter comme il l'entendra, mais je ne voudrais pas laisser subsister des erreurs dans l'esprit de l'assistance.

J'ai changé d'opinion, je l'ai dit au cours du rapport que j'ai lu tout à l'heure, parce que, depuis mes précédentes déclarations, les lois françaises ont changé et que les circonstances économiques ont changé également. Puisque aussi bien vous voulez revenir en arrière, j'ai eu tellement le sentiment qu'il devenait nécessaire de modifier la politique que j'avais moi-même préconisée, que j'ai offert au conseil de me retirer s'il le jugeait bon.

Il a refusé. J'avoue que pour ma tranquillité personnelle, je le regrette profondément. Le conseil a pensé que je pouvais être utile. Peut-être s'est-il fait des illusions mais il y a une chose que je vous répète — je l'ai dit l'année dernière en réponse à un de nos associés — le jour où le conseil ou l'assemblée, *a fortiori*, arriverait à croire que ma présence à la tête de la Compagnie est simplement une gêne, je disparaîtrais. (Non ! Non !)

Je n'ai pas l'habitude de subordonner à des considérations de personne, encore moins à des considérations qui me soient personnelles, la conception que je me fais du devoir que j'ai à remplir. (Applaudissements).

J'ai maintenant le devoir de rectifier un point de détail. On dit que je regrette de ne pouvoir vendre du vieux matériel pour en acheter du neuf et on me reproche d'en acheter en même temps du vieux. Toute la question est de savoir à quel service j'affecte ce vieux matériel.

Or, quel est le service que font les vieux bateaux de la Nationale, dont parlait M. l'actionnaire tout à l'heure ? Ils font le service côtier de Cochinchine et du Tonkin.

Voici dix ans que le gouvernement général de l'Indo-Chine vit avec un contrat provisoire qui est renouvelable d'année en année. Pourquoi aurions-nous la naïveté d'acheter du matériel neuf pour faire ce service quand on ne veut pas s'engager vis-à-vis de nous pour nous donner le temps de l'amortir ?

Pour la *Ville-de-Pernambuco*, la raison est la même. Les Chargeurs réunis, qui opéraient sur la côte de Madagascar, s'en sont retirés. Ils avaient une queue de contrat et un vieux bateau. Nous avons pris aux conditions que nous avons débattues. la queue du contrat et le bateau, et nous avons également bien fait de ne pas mettre un bateau neuf sur cette ligne, attendu que, quand le contrat est venu à expiration, on ne l'a pas renouvelé à notre profit. On a voulu créer une société nouvelle : elle est, d'ailleurs, en liquidation à l'heure actuelle. (Applaudissements).

M. Jaujon. — Je représente à mon tour un groupe important d'actionnaires, ce qui me vaut l'honneur d'être assesseur aujourd'hui.

Je crois que la situation nous impose de marcher en complet accord avec le conseil pour ne pas donner au dehors l'impression que nous sommes des coassociés en train de se disputer et de s'arracher quelques morceaux.

M. le président nous a dit qu'il avait changé d'opinion parce que les lois avaient changé, c'est possible. Il n'en est pas moins vrai que nous avons diminué notre capital de 60 à 30 millions, et bien qu'il ressorte de la discussion actuelle que nous offrons à l'État, en compensation de ce que nous lui demandons, des avantages réels, que nous lui offrons une flotte qui vaut réellement de l'argent, tout à l'heure, le président vous a dit qu'il ne fallait pas discuter, puisque les ministres intéressés les ont discutés eux-mêmes, et comme ils sont chargés de la sauvegarde des deniers publics, je suis persuadé qu'ils ont agi comme il convenait.

Ce dont on n'a pas fait état, c'est de la valeur du travail accompli depuis que nous existons ; nous avons des agences partout ; nous n'avons pas que du matériel, nous avons des installations spéciales et personne n'en a parlé.

Un actionnaire. — Nous avons aussi un nom universellement respecté et qui a sa valeur commerciale.

M. Jaujon. — Dans ces conditions, je veux qu'on dise aussi à l'État que nous lui offrons autre chose que du matériel, autre chose que des bateaux qu'on discute peut-être, mais qui ont été amortis largement. quoi qu'on en ait dit. je veux qu'on dise à l'État que nous lui offrons un travail effectif accumulé, qui nous a coûté de nos deniers, de notre effort et pour lequel nous n'avons certainement pas encaissé la rémunération à laquelle nous pouvions prétendre. On sait combien peu nous encaissons de dividendes aux Messageries, et il faut que l'État tienne compte de la chose. Il faut aussi que l'on fasse ressortir que si nos ennemis nous attaquent comme ils le font en ce moment, c'est parce que la convention en projet, qui n'est pas brillante, présente bien aussi quelques avantages. (Applaudissements.)

Toutes les opinions sont légitimes. Permettez-moi de terminer. Dans ces conditions, il faut bien que l'on sache aussi ce que nous offrons à l'État ; il faut que l'État sache que nous avons été très tolérant vis-à-vis de lui.

En effet, le président du conseil a dit dans son rapport, et je me permets d'exprimer l'avis qu'il n'a pas insisté suffisamment sur ce point, qu'en vertu de l'article 2 du cahier des charges présentement en vigueur, la Compagnie eût pu s'opposer à ce que l'on donnât une prime quelconque à la navigation aux navires qui desservent les mêmes lignes que nous. Cette prime est une subvention détournée.

Je crois que les Compagnies de navigation qui, aujourd'hui, s'élèvent contre nous parce qu'elle croient voir en face d'elles quelqu'un très affaibli, ont été bien aises que ce quelqu'un les ait laissées vivre dans le passé : elles profitent de ce quelqu'un paraît plus faible qu'il n'est pour lui donner un coup de pied avec l'espoir de le renverser.

Nous sommes ici des actionnaires qui possédons quelque chose, il faut bien que nous le défendions un peu et qu'il soit bien dit que, donnant, il faut que l'on nous donne.

Il vous sera proposé tout à l'heure la prorogation de la société. Je ne cacherai pas que j'étais absolument opposé à la prorogation de la société dans la situation actuelle, parce que je disais qu'il était inutile d'agir de la sorte tant que les conventions n'auraient pas été discutées. Je demanderai à M. le président de vouloir bien prendre l'engagement de ne se servir de cette autorisation de prorogation qu'en vue de la convention, signée par le ministre compétent, et par M. Lecat, notre administrateur délégué. Contrairement à ce qu'on a dit à la Chambre, l'article 21 permettait à ce dernier de signer.

Un actionnaire. — C'est l'avis personnel d'un député, ce n'est pas la Chambre qui l'a dit. Vous ne pouvez pas empêcher un député de dire ce qu'il veut.

M. Jaujon. — C'est entendu, mais il faut que les actionnaires me permettent de répondre à certaines paroles prononcées à la tribune, c'est pourquoi je me crois autorisé à prendre acte des paroles qui ont été imprimées au *Journal officiel* pour dire que l'administrateur délégué, autorisé par le conseil à apposer sa signature, avait toute la capacité voulue.

Maintenant qu'on nous demande la prorogation de la société, l'autorisation d'émettre des obligations, là commence notre rôle de coassociés. En l'état, vu la situation actuelle, je suis partisan d'une convention comme celle qui a été conclue, parce que le conseil a essayé de faire ce qu'il a pu pour sauvegarder nos intérêts. La situation n'est pas brillante. mais pourra devenir meilleure. car il y a encore beaucoup à faire et il y a des frets meilleurs à encaisser.

On a dit à la tribune de la Chambre qu'on était arrivé à avoir des navires pleins, et que, par conséquent, on retirait de ces navires le maximum de ce qu'ils pouvaient donner. Non, messieurs, je suis persuadé, pour ma part, qu'on peut espérer un relèvement des frets vraiment trop bas. Il y a, de plus, à constater une diminution dans le transport des passagers, mais quand nous aurons un bon matériel construit dans les conditions voulues, les passagers qui nous boudent actuellement, comme nous boudierions nous-mêmes des diligences à côté de trains rapides, reviendront chez nous, parce que les navires français ont la préférence du public voyageur dans les mers qu'ils fréquentent. Il faut aussi que nous mettions en parallèle l'actif que nous présentons à l'État, il faut que nous soyons unis, conseil et actionnaires.

D'un autre côté, sans convention avec l'État, qui peut prévoir ce qui arriverait ? Il y a des économies à réaliser, des progrès à faire et je suis persuadé que le président du conseil, qui a l'expérience des affaires passées, arrivera à un meilleur résultat. Qu'il tienne donc l'engagement de ne se servir de notre résolution de proroger la Société que si la convention est votée ; qu'il prenne l'engagement de dire qu'il ne se servira de l'autorisation d'émettre des obligations que dans les mêmes conditions.

D'autre part, si des changements trop importants sont apportés à cette convention, il nous réunira à nouveau.

Je me permets de dire que le conseil tout entier a le droit de se présenter devant l'État et de lui dire : Voici ce que nous vous offrons, qu'est-ce que vous nous donnez en échange ?

M. le président. — Je n'éprouve aucune difficulté à donner satisfaction à M. Jaujon. Je dirai même qu'il m'aurait semblé préférable de ne saisir les actionnaires que le jour où la convention aurait été promulguée, afin de les mettre en présence d'un texte définitif. Si la question n'avait pas été posée par un certain nombre de nos propres actionnaires, nous n'aurions même pas parlé de la convention aujourd'hui, autrement que pour vous dire : attendons le moment où nous pourrions en parler utilement, mais, puisque aussi bien les pouvoirs du conseil ont été contestés, il faut répondre à ces objections par une affirmation.

Permettez moi de vous dire que je ne désire pas ouvrir un débat juridique quelconque, car nous perdrons purement et simplement notre temps. L'assemblée aurait beau émettre un vote dans un sens ou dans un autre sur une question de doctrine, cela n'empêcherait nullement qu'un d'entre vous contestât demain votre décision.

L'opinion que nous avons sur l'article 21 des statuts est l'opinion de notre contentieux et de nos conseils et, étant donné la gravité des circonstances que nous traversons, nous ne nous sommes même pas contentés de l'opinion de nos conseils habituels ; nous avons pris l'avis de jurisconsultes éminents, qui? font autorité et avec lesquels nous ne sommes pas d'habitude en rapports d'affaires.

Par conséquent, notre bonne foi est absolument entière. Si ceux d'entre vous qui ont une opinion contraire persévèrent dans cette opinion, il n'y a qu'une procédure possible : saisir les tribunaux et attaquer en nullité, une fois votée, les résolutions que nous vous proposons aujourd'hui. Si vous entrez dans cette voie, je vous promets de m'employer à faire juger la chose aussi tôt que possible. (Applaudissements.)

Un actionnaire. — Cela ne servirait à rien puisque l'assemblée va se prononcer.

M. le président. — La question n'existe pas encore judiciairement ; elle n'existera qu'après votre vote.

Un autre actionnaire. — Cela causerait quand même un préjudice à la Compagnie.

M. le président. — C'est notre sauvegarde. Jusqu'à présent, ces messieurs ont peut-être causé un préjudice à des actionnaires, ils n'en ont pas encore causé à la Compagnie. Si, par une action ultérieure, ils nous causent un préjudice, rien qu'en retardant les événements que nous désirons, nous aurons à parler de dommages-intérêts à fixer en justice.

Il est donc bien entendu que nous ne nous servirons des votes que nous allons demander à l'assemblée d'émettre que si rien d'essentiel n'est changé dans les conventions. S'il s'agit de points secondaires, il ne sera pas utile de vous réunir à nouveau. (Applaudissements).

M. Clairouin. — Je prends la parole pour vous demander la permission de répondre à quelques passages du rapport qui s'adressent particulièrement à un groupe d'actionnaires.

Vous avez dit dans ce document que certains actionnaires étaient des adversaires de la Compagnie, et vous leur avez même attribué la paternité d'un document qui vient d'être distribué dans la salle. Je m'empresse vous déclarer, au nom du comité des actionnaires, dont je suis le secrétaire, que nous ignorions absolument ce document.

M. le président. — J'en suis heureux et vous en félicite. Peut-être est-il inspiré par ceux qui demandent ou feignent de demander à prendre la place des Messageries maritimes !

M. Clairouin. — Vous savez que notre comité a toujours signé ses circulaires, et que, par conséquent, nous n'avons jamais cherché à nous masquer derrière l'anonymat ; vous le savez tellement bien que quelques-uns de vos actionnaires, de vos amis, nous ont intenté personnellement un procès en dommages-intérêts ; c'est donc qu'ils connaissaient nos noms, et ils les connaissaient parce que nos noms ont toujours figuré sur nos circulaires.

Si, par conséquent, nous étions en quoi que ce soit responsables du document qui a été publié, je m'empresse de vous déclarer sur l'honneur — et vous savez que ma parole d'honneur a une valeur — que nous le dirions hautement.

M. le président. — Je suis heureux de votre désaveu.

M. Clairouin. — Puisque vous avez bien voulu expliquer l'attitude du conseil dans l'élaboration de cette convention, m'autorisez-vous à vous expliquer brièvement quelle a été l'attitude du Comité d'actionnaires mécontents ?

M. le président. — Je suis parfaitement éclairé sur cette attitude, mais si l'assemblée ne l'est pas, elle vous écouterait avec beaucoup d'attention.

M. Clairouin. — Alors je me place sous votre sauvegarde pour le cas où des personnes voudraient m'empêcher de parler. Ce ne sera pas long.

Au mois d'octobre de l'année dernière, nous apprenions par les journaux que M. Lecat, administrateur délégué de la Compagnie des Messageries maritimes, venait de signer avec l'État une convention pour le renouvellement des services postaux, que cette convention accordait à l'État une large participation dans les bénéfices, et, chose plus grave, lui abandonnait à l'expiration de la convention, dans vingt-cinq ans, sous la dénomination de domaine contractuel, presque toute notre flotte, tous nos immeubles, tous nos ateliers et toutes nos agences.

En contrepartie, l'État se contentait de donner sa garantie pour l'émission de cent quatre millions de francs d'obligations d'abord, amortissables en vingt-cinq ans, et se réservait de donner ultérieurement son autorisation à d'autres émissions ; le produit de ces emprunts devait être appliqué notamment à la construction de nouveaux bateaux.

Il y a lieu de remarquer, en passant, que notre Compagnie devra, en réalité, rembourser ces obligations sur les recettes de son exploitation. et remettre ses bateaux après vingt-cinq ans à l'État qui, lui, n'aura rien payé. Chose plus extraordinaire encore, aucun cahier des charges n'était joint à cette convention, et s'il y avait désaccord entre

la Compagnie et le ministre sur le cahier des charges, c'était la rédaction du ministre qui devait être adoptée.

Ces stipulations nous paraissaient si invraisemblables, si dures pour la Compagnie que, ne voulant pas prendre seuls la responsabilité de l'étude de la convention, nous avons constitué un groupement d'actionnaires en vue de procéder avec nous à cette étude, pour intervenir auprès du conseil et prendre toutes mesures à fins utiles.

Très rapidement, plus de quatre cents actionnaires, porteurs de parts, de quinze mille actions, sont venus se joindre à nous. L'examen auquel nous avons procédé, les consultations que nous avons prises auprès des hommes les plus compétents en matière de finance et de contrats de sociétés, nous ont confirmé dans notre appréciation première.

M. André Lebon vient de dire qu'il avait consulté des avocats, des juristes ; nous aussi, nous en avons consulté cinq ou six dont les noms sont très connus dans Paris. (Bruits.)

M. le président. – La discussion de l'honorable actionnaire est très courtoise, laissez-le parler.

M. Clairouin. — La loi qui consacrait cette convention devait donc être pour nous une loi de spoliation : c'est la mort de notre Compagnie dans vingt-cinq ans ; les termes de la convention sont assez clairs et précis pour qu'il ne subsiste aucun doute à cet égard.

Vivement préoccupé de cette éventualité, notre comité a sollicité un entretien de M. le président du conseil et des administrateurs, nos mandataires ; mais, malgré nos plus vives instances, ils n'ont pas consenti à nous recevoir. Nous nous sommes donc trouvés devant un parti pris incontestable d'un conseil d'administration décidé à traiter, sans entendre les actionnaires qui avaient pourtant fait le sacrifice de trente millions d'obligations en 1902 pour assurer l'exécution entière et loyale de la convention signée par M. Girette en 1894.

Puis, nous avons vu entrer en ligne le Comité républicain. dont l'influence politique est connue de tout le monde à Paris. (Bruit.)

M. le président. – Je vous en prie, ne faisons pas de politique ; la politique n'a rien à voir avec nos affaires.

M. Clairouin. — Ou voyez-vous que je mêle la politique à nos débats ?

M. le président. – Vous parlez d'un comité dont il ne peut être question ici.

M. Clairouin. — C'est justement parce qu'il n'a rien à faire parmi nous que je fais mon observation.

M. le président. – Je vous prie de ne pas en parler ; sans cela, je vous retirerai la parole. (Applaudissements.)

M. Clairouin. — Par conséquent, en présence de cette coalition organisée contre l'intérêt des actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes, nous avons fait signifier un acte de défense au ministre signataire de la convention et aux administrateurs de la Compagnie...

M. le président. — Cela n'a d'ailleurs fait peur ni au ministre ni aux administrateurs.

M. Neuschwander. – Il a tout de même été bien arrangé à la Chambre des députés le ministre. Vous n'avez donc pas lu l'*Officiel* ?

M. le président. — J'attendais cet aveu. Alors c'est vous qui avez inspiré les orateurs de la Chambre des députés ?

M. Neuschwander. – Oui, monsieur. (Bruit, tumulte.)

Les actionnaires. – Hou ! hou ! À la porte !

M. le président. — Je prie M. Archambault, huissier près le tribunal de première instance de la Seine, de prendre acte de ce qui vient d'être dit par M. Neuschwander, en prévision d'une action éventuelle en dommages-intérêts. (Applaudissements prolongés.)

Un tel aveu est tellement rare qu'il faut en remercier M. Neuschwander. (Applaudissements.)

Des actionnaires. — C'est indigne ! Sortez-le ! À la porte !

M. le président. — M. Neuschwander, vous avez dit tout à l'heure que c'était vous qui aviez inspiré les députés qui se sont servis d'exceptions d'ordre juridique pour demander l'ajournement du débat. Vous le reconnaissez ?

M. Neuschwander. — Je ne comprends pas très bien ce que vous dites. (Hou ! hou !)

Je suis à votre entière disposition pour vous répondre, veuillez me poser à nouveau la question.

M. le président. — J'ai demandé catégoriquement tout à l'heure si c'était vous qui aviez inspiré à certains membres du Parlement l'idée d'élever un doute devant la Chambre sur les pouvoirs du conseil en vue d'obtenir le retard de la discussion. Vous m'avez répondu : Oui.

Maintenez-vous votre réponse ?

M. Neuschwander. — Je vous dirai que comme votre question était ridicule, j'ai répondu par quelque chose de ridicule : Oui.

Les actionnaires. — À la porte ! Sortez-le ! (Tous les actionnaires crient en même temps.)

M. le président. — Je croyais avoir affaire enfin à quelqu'un ayant le courage de prendre la responsabilité de ses actes ; une fois de plus, j'éprouve une déception. (Applaudissements prolongés.)

Les actionnaires. — Aux voix ! Aux voix ! (Devant le bruit qui continue, l'orateur quitte la tribune.)

M. le président. — Silence, messieurs.

Est-ce que vous renoncez à la parole ? (Le bruit continue.)

M. Clairouin. — Je constate, monsieur le président, que malgré votre grande autorité, vous n'êtes pas maître de l'assemblée ; par conséquent, il est inutile d'insister davantage. (Bruit.) Je me résume en affirmant qu'il n'y a pas que le conseil qui ait le monopole de la défense des intérêts des actionnaires dès l'instant que nous lui avons demandé de nous entendre et qu'il n'a pas voulu nous écouter, nous avons jugé en notre âme et conscience que nous devons prendre toutes les précautions voulues pour défendre nos intérêts et nous avons fait ce que nous avons pu ; nous avons groupé des actionnaires pour leur dire : Venez avec nous ; si le conseil consent à nous écouter, nous causerons avec lui, mais que ce dernier ne vienne pas dire que nous sommes des adversaires de la Compagnie simplement parce que nous différons d'avis avec lui sur la convention. (Applaudissements.)

M. le président. — Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que si il y avait eu des adversaires de bonne foi de la convention, il y a six mois, ces adversaires ne pouvaient pas, devant les faits nouveaux qui se produisent chaque jour, se méprendre sur la portée de leur opposition et qu'à l'heure actuelle, s'ils persistent dans cette opposition, ils seront les alliés de ceux qui cherchent à remplacer la Compagnie des Messageries, ou, bien plutôt, à le faire croire. (Applaudissements prolongés.)

Les actionnaires. — Aux voix ! Aux voix !

M. le président. — J'ai un mot à ajouter. Je vous prie, M. Clairouin, de vouloir bien réfléchir et de préciser vos souvenirs sur les divers faits que je vais vous rappeler.

La convention a été signée le 17 octobre 1908, déposée à la Chambre le 19 et publiée vers la fin du mois. Dans le courant de novembre, le comité des porteurs de titres m'a écrit simplement pour me dire qu'il lui paraîtrait très utile d'avoir une garantie d'intérêt pour les actionnaires.

J'ai répondu immédiatement, peut-être dans les quarante-huit heures, à l'un des membres du comité des porteurs de titres, que l'on avait étudié bien des formules avant d'arriver à celle du projet ; c'est ce que j'ai répété dans mon rapport.

Là-dessus, depuis novembre jusqu'au mois de janvier ou février, le Comité des porteurs de titres a répandu à foison tous ses documents, renseignements et erreurs dont j'ai parlé à l'assemblée. C'est seulement en février 1909 que j'ai reçu une seconde communication de lui : c'était le rapport imprimé qui avait été adopté par une réunion de ses adhérents, rapport dans lequel étaient soigneusement recueillies toutes les erreurs en question. Puis, le 4 mars, je précise la date, j'ai reçu une lettre du bureau du Comité des porteurs de titres me demandant à venir m'entretenir de divers points de la convention. Or, précisément, j'avais été informé que le rapport de la commission du budget était terminé. J'ai répondu qu'il était trop tard. À la suite de ma réponse ont commencé les petites fantaisies d'ordre juridique.

Si je n'ai pas été courtois vis-à-vis du Comité des porteurs de titres, je le regrette profondément et je lui en adresse mes excuses. (Applaudissements). Mais il y avait véritablement matière à se tromper sur la vraie pensée du Comité des porteurs de titres quand on voyait toutes les inexactitudes préjudiciables aux intérêts de la Compagnie qu'il répandait parmi nos propres actionnaires.

Je reviens à ce que je disais tout à l'heure : je vous en supplie, Messieurs, faites attention à ce que vous faites à l'heure précise où nous sommes.

Vous savez parfaitement, vous savez peut-être mieux que nous qu'il n'est pas question, à l'heure actuelle, de faire triompher à la Chambre des principes d'économie politique, mais qu'il s'agit uniquement de savoir si un groupe, se recrutant d'une part chez les personnes intéressées à voir construire des navires, quel que soit le résultat de l'exploitation future de ces navires, et de l'autre, chez nos propres concurrents, prendra notre affaire ou si nous continuerons à vivre. (Applaudissements).

Faites attention aux votes que vous allez émettre, aux paroles que vous allez prononcer, car les uns ou les autres sont de nature à porter le plus grave préjudice à la Compagnie.

Les actionnaires. — Aux voix ! Aux voix !

Un actionnaire. — Ce que je veux dire, c'est que c'est la première fois — permettez-moi de vous le signaler — que je vois pour ainsi dire empêcher les actionnaires d'avoir une opinion personnelle sur une convention.

Un autre actionnaire. — Notre opinion est faite, nous sommes éclairés.

Un actionnaire. — Par conséquent, nous allons voter (Bruits.)

M. le président. — Laissez parler M. Clairouin, il sait bien se défendre.

M. Clairouin. — Nous allons voter tout à l'heure et il est bien permis d'expliquer son vote. En ce qui me concerne, je voterai contre la convention parce qu'elle abandonne à l'État notre actif dans vingt-cinq ans. Voilà, voilà, voilà (Bruits).

M. le président. — C'est votre droit de voter contre, on peut différer d'avis ; ce que j'ai déploré, ce sont les moyens de propagande que vous avez employés pour tâcher de grouper autour de votre initiative et de vos opinions un grand nombre d'actionnaires. Vous n'y avez pas réussi, je le regrette pour votre Comité ; j'en suis très satisfait pour la Compagnie. (Applaudissements prolongés).

Les actionnaires. — Aux voix ! Aux voix ! Aux voix !

Le précédent actionnaire essaie de parler, il ne parvient pas à se faire entendre.

M. le président. — Vous voyez, monsieur, je mets toute la bonne volonté possible. (Bruits continus. Aux voix !)

M. le président. — Je donne lecture de la première résolution.

Première résolution

L'assemblée, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve les comptes de l'exercice 1908 et autorise le report à l'exercice 1909 du reliquat de 353.759 fr. après imputation aux amortissements de 6.2.37.621 fr.

36.

M. le président. — Je mets cette résolution aux voix.

Des actionnaires. — Au bulletin secret.

M. le président. — Je prie les actionnaires présents de ne pas se retirer avant que j'aie levé la séance. On parlait de voter au bulletin ; tout à l'heure, je vous ferai une proposition qui vous donnera toute satisfaction. Je ne demande qu'à me trouver en présence d'une situation bien nette.

(La résolution est votée à l'unanimité moins onze voix.)

M. Neuschwander. — Non pas onze voix : j'ai plusieurs voix.

M. le président. — C'est entendu, mettons moins onze personnes. En admettant que vous ayez le maximum de pouvoirs et de voix, c'est-à-dire quarante, cela ferait à l'unanimité moins 440 voix.

M. Neuschwander. — Je veux un vote sincère. (Protestations).

M. le président. — Je crois qu'on ne peut pas avoir l'ombre d'un doute sur le vote qui vient d'être émis. Je vous proposerai une procédure qui sera de nature à vous donner entière satisfaction pour manifester votre opposition, sans cependant astreindre la presque unanimité des personnes présentes à un scrutin extrêmement prolongé.

Nous sommes ici plus de quatre cents. Il y a eu onze mains qui se sont levées à la contre-épreuve. En supposant que chacune de ces mains représente le maximum de voix statutaire, cela ferait au plus 440 voix contre ; ce n'est donc vraiment pas la peine, sur une assemblée qui compte plus de quatre mille voix, de nous forcer à faire un scrutin. (Applaudissements).

Je passe à la seconde résolution.

Un autre actionnaires. — Demandez les noms des opposants.

M. le président. — Tout à l'heure, je le ferai pour les votes très importants afin de ne pas abuser de votre temps.

Deuxième résolution

M. le président donne lecture de la deuxième résolution ainsi conçue :

L'assemblée générale, en exécution de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, donne en tant que de besoin, aux membres du conseil d'administration qui pourraient avoir à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou marchés pour son compte, toutes autorisations et décharges nécessaires.

Mise aux voix, la deuxième résolution est adoptée à l'unanimité moins une voix.

Troisième résolution

M. le président donne lecture de la troisième résolution ainsi conçue :

Sont nommés administrateurs pour six ans, aux termes de l'article 15 des statuts, MM. le baron Hély d'Oissel et Ed. Montamat.

(La résolution est adoptée à l'unanimité moins trois voix.)

Quatrième résolution

M. le président donne lecture de quatrième résolution ainsi conçue :

Sont nommés commissaires pour l'exercice 1909, conformément à l'article 36 des statuts, avec faculté d'agir séparément en cas d'empêchement, de démission ou de décès de l'un d'eux, MM. de Semallé et Roger Lambelin.

Divers actionnaires proposant la réélection de MM. de Semallé et Roger Lambelin, la résolution, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité moins trois voix.

M. le président. — Nous arrivons aux choses importantes. Il y a deux résolutions à prendre, l'une au titre ordinaire, l'autre au titre extraordinaire toutes deux intéressant la convention. Vous avez le texte sous les yeux. Je suppose qu'un certain nombre de personnes ici partagent l'opinion des orateurs opposants : je crois cependant que, vu leur petit nombre, il est inutile de passer au scrutin ; si vous y tenez, nous y procéderons, mais il y en a pour une heure.

Les actionnaires. — Non non !

M. le président. — Voici en ce cas ce que je vous propose : on procédera au vote par mains levées, et dans la demi-heure qui suivra la levée de la séance, chacun des opposants viendra dire à M. le secrétaire de l'assemblée, en justifiant de son identité naturellement, avec combien de voix il vote contre les résolutions. (Très bien ! Très bien !)

M. Normandin. — Il serait peut-être plus simple que vous disiez, comme vous l'avez fait les années précédentes, que vous avez sous la main le quantum de pouvoirs nécessaires pour avoir la majorité ; il ne serait pas nécessaire de voter.

M. le président. — Permettez-moi de dire que j'apporte une certaine coquetterie dans l'exercice de mes fonctions, mais je n'ai jamais cherché à rétrécir ou étouffer une discussion en disant par avance de quel nombre de voix le conseil est porteur.

Je crois que vous pouvez juger, par la tenue de l'assemblée aujourd'hui, que la très grande majorité des personnes présentes n'est pas d'accord avec les orateurs qui ont parlé contre la politique du conseil ; a bien peu des personnes présentes qui soient d'accord avec vous. J'ajoute que si vous ne vous contentez pas des mains levées et que vous demandiez aux uns aux autres de sortir leurs pouvoirs, vous arriverez au même résultat que celui que je vous propose par une procédure extrêmement simple. Acceptez-vous donc ma proposition ?

Les actionnaires. — Oui ! Oui !

M. le président. — Nous sommes bien d'accord.

Un actionnaire. — Je désirerais avoir une explication avant le vote. Vous avez dit tout l'heure qu'au bout de vingt-cinq ans, tout ce qui constitue le domaine contractuel appartiendrait à l'État ; je demande ce que deviendra la garantie des actionnaires et ce que deviendra le capital-actions. Dans la convention, contrairement aux engagements pris par vous, l'État passe avant les actions de priorité, c'est-à-dire que nous, porteurs, nous ne toucherons de dividendes qu'après l'État ; mais au bout de vingt-cinq ans, que ferez-vous du capital actions ?

M. le président. — Tout d'abord, l'État n'entrera pas en partage avant les actions de priorité. La formule inscrite à la Convention veut dire que la subvention de l'État varie suivant les bénéfices, mais cela ne veut pas dire que l'État aura des bénéfices si nous n'en avons pas ; il est même écrit tout au long dans la convention qu'il n'en aura que lorsque nous en aurons eu...

Un actionnaire. — 1 %.

M. le président. — Quand nous aurons réalisé un chiffre de bénéfices, quel qu'il soit, on additionnera la part de votre bénéfice sur le domaine contractuel et votre part sur le domaine privé ; les actions de priorité seront alors servies les premières, conformément aux statuts. La convention ne peut pas changer nos statuts, et j'ajoute que vous-mêmes ne pourriez pas les changer sur ce point parce qu'aux termes d'une jurisprudence de la Cour de Cassation, le partage des bénéfices est une des dispositions essentielles du pacte social et qu'il faudrait l'unanimité des actionnaires pour changer ces dispositions. J'arriva au second point. Quelles que soient les opinions que chacun ait, le domaine contractuel, tel qu'il se compose aujourd'hui, tel qu'il se composera dans l'avenir, est très loin de représenter la totalité de l'actif social. Un orateur parlait tout à l'heure de la valeur de nos terrains de Shanghai : ces terrains, les immeubles que nous possédons sur d'autres points, la flotte entière du domaine privé, et certains autres éléments de notre actif, tout cela constitue la contrepartie de votre capital-actions ; la flotte du domaine privé est d'ailleurs susceptible, par le jeu de son exploitation, de se reconstituer et de s'entretenir. Il n'est donc pas juste de dire — à moins de circonstances graves impossibles à prévoir — que dans vingt-cinq ans, nous serons dépouillés.

Le même actionnaire. — Je demande une réponse catégorique aux deux questions énoncées dans le rapport de M. Chautard. Dans tous les journaux, j'ai vu que l'État proposait, immédiatement après la réussite des négociations que les obligataires passent avant les actionnaires pour le partage des bénéfices : c'est écrit dans le rapport.

M. le président. — Si vous vouliez lire et relire deux ou trois fois le rapport de M. Chautard, vous y verriez peut-être des choses sur lesquelles vous vous êtes trompé, mais quant à moi, pour des raisons déjà dites, je me refuse catégoriquement à donner ici une interprétation quelconque de tel ou tel article de la convention, ou de tel ou tel commentaire de tel ou tel rapporteur.

Le même actionnaire. — C'est une manière vraiment commode de répondre. (Aux voix ! Aux voix !)

M. le président. — Je mets aux voix la clôture. (La clôture de la discussion est prononcée à la presque unanimité de l'assemblée.)

Il est bien entendu que les personnes hostiles aux résolutions feront connaître le nombre de voix dont elles disposent mais je prie messieurs les actionnaires de ne pas faire le jeu de la minorité en imitant les cinq ou six personnages qui sortent en ce moment de la salle ; je leur demande de rester en place jusqu'à ce que la séance soit levée.

Que ceux qui sont d'avis de voter la cinquième résolution veuillent bien lever la main.
La cinquième résolution est adoptée.

M. le président. — Je vais donner lecture de la sixième résolution.

M. Rouillard. — Il s'agit de l'assemblée générale extraordinaire : n'y a-t-il pas lieu de constituer un bureau pour cette assemblée nouvelle ?

M. le président. — Non. c'est la même feuille de présence, c'est le même bureau, c'est ainsi qu'il a été procédé pour l'assemblée extraordinaire de 1894.

On me fait observer que j'ai omis de donner lecture de la cinquième résolution.

Je vais réparer cet oubli afin d'éviter un vice de forme et vous demander de voter de nouveau sur cette résolution.

M. le président donne lecture de la cinquième résolution.

Cinquième résolution

L'assemblée générale approuve les déclarations du conseil d'administration au sujet de la nouvelle convention passée avec l'État pour les services d'intérêt général confiés à la Compagnie et autorise, à concurrence d'un chiffre nominal de 100 millions de francs, aux conditions que le conseil avisera, l'émission, au fur et à mesure des besoins de la Compagnie, d'obligations garanties par l'État, en vue de l'exécution de cette convention.

La cinquième résolution est adoptée, 5 mains se lèvent à la contre-épreuve.

Un actionnaire. — D'après le texte de la 6^e résolution, si la Chambre, par voie d'amendement, apporte des modifications, même peu importantes, au cahier des charges, il y aura lieu de faire une nouvelle assemblée.

Un actionnaire. — Il n'y a pas de cahier des charges !

Le précédent actionnaire. — Je vous demande pardon : on a prétendu à la Chambre, inexactement d'ailleurs, qu'il n'y avait pas de cahier des charges. Il n'y a pas de cahier des charges spécial et distribué spécialement, mais annexé au rapport même de M. Chautard, il y a un extrait de cahier des charges. Or, on a déposé un certain nombre d'amendements à ce cahier des charges et s'il n'y avait pas eu de cahier des charges, on n'aurait pas pu y apporter des amendements.

Je demande donc si la Chambre, par voie d'amendement, apporte des modifications à ce cahier des charges, s'il faudra une nouvelle assemblée générale pour ratifier ce nouveau cahier des charges ?

M. le président. — La question est celle qu'un scrutateur posait tout à l'heure et à laquelle j'ai répondu. S'il y a des modifications importantes dans la convention, nous reviendrons devant l'assemblée, ne serait-ce que pour couvrir notre responsabilité. S'il n'y a que des modifications d'ordre secondaire, il est inutile de nous déranger. Je vous demande d'ajouter au 3^e alinéa de la résolution imprimée qui vous a été distribuée, les mots : ou de toute autre convention analogue.

Le précédent actionnaire. — En faisant voter aujourd'hui votre résolution, nous répondons à l'objection qui a été faite à la Chambre, à savoir que l'administrateur délégué n'avait pas qualité pour cela.

M. le président. — Je suis heureux de m'appuyer sur un vote de votre part, car, je vous le dis très sérieusement, nous sommes arrivés, dans nos négociations avec l'État, au terme extrême de ce qu'en notre âme et conscience nous pouvons accepter. Si on veut aller au delà, et selon les circonstances, nous pouvons être amenés à adopter une ligne de conduite toute différente, nous nous y résoudrions à regret, et personnellement cela me serait très pénible, mais nous n'hésiterions pas à le faire si c'était nécessaire. C'est d'ailleurs en prévision d'éventualités de ce genre que nous ne vous avons pas proposé de donner un dividende cette année.

Un actionnaire. — Adoptez donc le système organisé par la Compagnie des Omnibus.

Un autre actionnaire. — Nous nous en trouverons très bien !

M. le président. — Il faut admettre virilement toutes les éventualités : nous avons mis notre signature sur le contrat que nous croyons tolérable : si ce contrat est voté, nous l'exécuterons ; si on cherchait à l'aggraver, nous venons ce que nous avons à faire. À l'heure actuelle, je peux enfin affirmer que, sauf cataclysme imprévu, la Compagnie exécutera honorablement jusqu'en 1912 ses engagements de 1894. Nous sommes donc mieux à même d'apporter dans la poursuite de nouvelles négociations avec l'État, s'il y avait lieu, la conciliante fermeté qui sauvegardera nos intérêts. (Applaudissements prolongés.)

Je mets aux voix la dernière résolution avec l'adjonction dont je vous ai entretenu, des mots : « ou toute autre convention analogue ».

Sixième résolution

L'assemblée délibérant au titre extraordinaire, décide que la durée de la société est prorogée du 31 décembre 1931 au 31 décembre 1991.

En conséquence, le premier paragraphe de l'article 4 des statuts est remplacé par le texte suivant :

« Le terme de la société est fixé au 31 décembre 1991 ».

Cette prorogation et cette modification sont subordonnées expressément à l'approbation définitive par le Parlement de la convention passée avec l'État pour les services d'intérêt général confiés à la Compagnie ou de toute convention analogue.

L'assemblée générale confère au conseil d'administration tous pouvoirs nécessaires à l'effet de constater, s'il y a lieu, en la forme et de la manière qu'il avisera, la réalisation de cette condition suspensive.

Un actionnaire. — Messieurs (Bruit.), il est assez curieux de voir que, lorsqu'on discute les intérêts de la Compagnie, la majorité de cette salle, qui est pour la Compagnie, a l'air de protester lorsqu'on pose une question.

Je désire parler d'une critique d'un député qui a dit à la Chambre (je vous l'apprends au besoin) que, puisqu'il y a une convention de 25 ans passée entre l'État et la Compagnie, il était absolument indispensable que celle-ci ait une durée au moins de vingt-cinq ans.

M. le président. — La pensée du député dont vous parlez est claire sur ce point, mais sa thèse est inexacte car il est courant que les sociétés traitent pour une durée plus longue que celle de leur existence sociale (ici, je pourrais multiplier les exemples), sans chercher ailleurs qu'ici, nous avons des obligations qui viennent à échéance et dont le tableau d'amortissement dure de 15 à 20 ans de plus que la durée de la société.

Le précédent actionnaire. — Cela a pourtant produit une certaine influence sur l'esprit de la Chambre.

M. le président. — Je mets aux voix la résolution relative à la prorogation.

(Cette résolution est adoptée. Deux mains seulement se lèvent à la contre-épreuve.)

M. Clairouin. — Je ne vote pas la prorogation de la société, parce que je suis persuadé que vous obtiendrez des conditions meilleures.

M. le président. — Je vous assure que si j'avais pensé pouvoir l'obtenir meilleure, je n'aurais pas demandé au conseil d'autoriser M. Lecat à signer celle-là mais dans l'état actuel des choses publiques, je crois extraordinairement difficile de traiter d'une façon plus avantageuse avec les pouvoirs publics.

L'actionnaire. — Vous verrez que c'est très facile.

M. le président. — Vous me permettez, avant de lever la séance, d'adresser un témoignage de profonde gratitude, au nom du conseil tout entier, aux nombreux actionnaires présents ou absents qui, dans les circonstances extrêmement difficiles que nous traversons depuis quelques mois, nous ont continué leur confiance. (Applaudissements.) Nous y voyons une nouvelle obligation pour nous de donner tout ce que nous pouvons de cœur et d'intelligence au service de la Compagnie. (Acclamations prolongées.)

Il résulte des deux derniers votes qui viennent d'être émis que les propositions soumises à l'assemblée par le conseil ont été adoptées par 5.013 actionnaires possédant ou représentant 92.518 actions et repoussées par 4 actionnaires possédant ou représentant 481 actions.

Parmi les personnes ayant voté contre ces propositions figurent :

M. Normandin (188 actions) ;

M. Neuschwander (64 actions), qui ont voté contre ces deux propositions ;

M. Rollet (119 actions), qui a voté contre la cinquième propositions ;

M. Clairouin (110 actions), qui a voté contre la sixième proposition.

BILAN GÉNÉRAL AU 30 NOVEMBRE 1908

ACTIF		
Matériel naval et service, Valeur au prix de revient		215.847.170 17
Approvisionnements : à Marseille, à Bordeaux, à La Ciotat, et à l'extérieur		10.007.598 57
Travaux en cours exécution à La Ciotat		1.635.789 01
Immeubles et établissements à Paris, Marseille, Bordeaux et hors de France.		8.429.696 25
Ateliers de La Ciotat		
Immeubles Ateliers, Bassin de radoub et Cité ouvrière : 2.291.445 39		
Outils à La Ciotat, Marseille et à Bordeaux : 6.156.385 35		8.447.830 74
Mobilier et Matériel des agences à Paris, à Marseille, à Bordeaux et à l'extérieur	824.448 41	
Valeurs de caisse et de portefeuille		4.499.269 84
Comptes débiteurs divers		31.962.980 95
Total		<u>281.654.783 94</u>
PASSIF		
Capital : actions		
120.000 actions ordinaires de 250 francs :	30.000.000 00	
60.000 actions de priorité de 250 francs :	15.000.000 00	45.000.000 00
Capital obligations		
Solde au 30 novembre 1907 :	68.399.500 00	
À déduire: valeur des obligations sorties au tirage de 1908 :	847.500 00	
Solde de la dette obligataire		67.552.000 00
Fonds d'amortissement de la flotte :	131.331.982 32	
Fonds des Immeubles : 234.668 00		121.556.650 32
Fonds d'amortissement des Ateliers		2.165.201 37
Fonds d'assurance		4.449.317 24
Fonds de réserve statutaire		4.500.000 00
Comptes Créanciers divers		36.078.855 59
Profits et pertes Solde de ce compte au 30 novembre 1908		352.759 42
Total		<u>281.654.783 94</u>

RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1908

RECETTES	

Reliquat de l'exercice 1907 et des exercices antérieurs	156.487 ??
Produits des lignes	
Passagers : 29.415.587 33	
Marchandises : 34.228.374 66	63.643.961 99
Subventions	14.394.352 07
Primes à la navigation	3.726.682 59
Produits divers	2.075.681 87
Total	83.997.166 06
DÉPENSES	
I. — Allocation fixe au conseil d'administration (art. 16 des statuts)	65.000 00
II. — Frais généraux à Paris, à Marseille et à Bordeaux	
Traitements fixes, allocations et frais de mission	1.164.111 81
Loyers et frais de bureaux	597.476 83
Contributions et abonnement au timbre	231..881 09
III. — Dépenses des paquebots	
Entretien et fournitures (coques, machines et mobilier)	8.96724 76
Salaires des équipages	6.505.852 58
Nourriture des passagers : 6.001.353 41	
Nourriture des équipages : 5.088.30672	11.089.660 13
Charbon	21.862.41134
Matières pour le graissage des machines	536.115 35
Droits de transit par le canal de Suez	4.788.031 04
Droits de port et frais en route	5.419.041 07 07
Gratifications et secours	268.382 16
IV. — Dépenses des agences	
Traitements et allocations aux agents, correspondants et au personnel	2.644.745 59
Loyers, impositions et frais de bureaux	901.061 18
Publicité et frais divers	499.080 35
V. — Service général du trafic. — Dépenses spéciales	
Gratifications et remises aux états-majors et au personnel	1.613.710 39
Manutention des marchandises et courtages	6.298.947 49
Avaries, pertes et accidents	378.385 70
VI. — Liquidations diverses	

Intérêt sur capitaux. — Diverses liquidations	1.200.959 32
Total des dépenses d'exploitation	75.032.578 38
Excédent des recettes sur les dépenses	8.964.588 28
Total	83.997.166 66

Liquidation de l'exercice 1908

Balance en recettes de l'exercice s'élevant à 8.964.588 28
dont il y a lieu de déduire le montant de l'annuité des intérêts de la dette obligataire
2.374.207 50

Il reste un disponible de 6.590.380 78

que le Conseil propose de répartir de la façon suivante :

Au fonds d'amortissement de la flotte : 4.505.276 59

Au crédit du compte des grosses réfections : 500.000 00

Au crédit du compte des changements de chaudières : 532.344 77

Au compte des chaudières Belleville : 700.000 00 6.297.621 36

Le solde de 352.750 42

serait reporté à l'exercice 1909.

Il a été remboursé, au cours de l'exercice, 1.695 obligations sorties au tirage et représentant en capital une somme de 817.500 francs

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES (Le Capitaliste, 24 juin 1909).

La discussion, à la Chambre, du projet de loi portant approbation d'une convention passée entre l'État et les Messageries maritimes pour l'exploitation de services de navigation d'intérêt général donne, aujourd'hui, un caractère d'actualité à l'examen des résultats de l'exercice 1907-1908 de cette compagnie, clôturé le 30 novembre dernier. Pour l'assemblée générale des actionnaires qui s'est tenue le 28 mai. Il ne s'agissait pas seulement, en effet, de statuer sur les comptes qui lui étaient présentés ; il fallait en même temps prendre une décision de principe sur ladite convention.

Tout d'abord, les rapports du conseil d'administration et des commissaires des comptes constatent que l'exercice écoulé a été exempt de tout événement maritime de quelque gravité. Les 66 navires qui ont pris part au service ont parcouru 1.036.151 lieues sur lesquelles 377.555 sont applicables à 159 voyages accomplis en navigation libre. Quant aux services exécutés en vertu des contrats, ils ont motivé 325 voyages d'un parcours total de 658.496 lieues. Sur toutes les lignes postales, les vitesses moyennes annuelles ont été supérieures aux vitesses exigées par la convention.

Dans l'ensemble, le dernier exercice se rapproche beaucoup du précédent sous le rapport des parcours ; il n'en diffère que par un écart de 8.241 lieues, soit 1 % environ.

Comme l'année précédente, la défense des intérêts du trafic commercial a conduit la Compagnie à fortifier ses propres moyens d'action par des affrètements. Il a été fait sous ce régime 37 voyages, représentant 39.000 lieues marines, qui ont permis de transporter 103.000 tonnes de marchandises.

Les bénéfices d'exploitation obtenus dans ces conditions se comparent ainsi à ceux de l'exercice antérieur :

	1906-1907	1907-1908
DÉPENSES		
Allocation fixe au conseil	65.090 00	65.000 00
Frais généraux (Paris, Marseille et Bordeaux)	1.938.128 14	1.993.469 73
Dépenses des paquebots	61.547.771 89	59 437.218 43
Dépenses des agences	4 314.329 81	4.044.887 12
Service général du trafic	8.426.005 95	8.291.043 58
Divers	940.996 55	1.200.959 52
Total des dépenses	<u>77.633.881 21</u>	<u>75.032.578 38</u>
RECETTES		
Produits des lignes :		
Passagers	31.745.225 93	29.415.587 33
Marchandises	36.269.919 70	34 228.374 65
Subventions	13.735.458 10	14.394.352 67
Primes à la navigation	4.007.148 53	3.726.682 59
Produits divers	1.738.3 55 59	2.075.681 87
Total des recettes	87.496.134 85	83.840.679 12
Rappel des charges	77.663.881 21	75 032.578 38
Différence	9 862.253 64	8.808.100 74
Reliquats antérieurs	184.113 58	156.487 54
Bénéfice du compte d'exploitation	<u>10.0 46.367 22</u>	<u>8.964.588 28</u>

En déduisant respectivement des deux excédents bénéficiaires ci-dessus 2.403.537 fr. 50, pour 1906-07, et 2.374.207 fr. 51 pour 1907-08, montant des deux annuités de la dette obligataire, il reste les deux soldes bénéficiaires suivants : 7.642.829 fr. 72 et 6.590.380 fr. 78, qui ont reçu les affectations suivantes :

	1906-1907	1907-1908
Amortissement de la flotte	5.265.871 35	4.505.276 59
Fonds d'assurances pour amortissement du Laos	2.200.000 00	—
Compte des grosses réfections	—	500.009 00
Compte changement de chaudières	—	532.344 77
Compte chaudières Belleville	—	700.000 00
Reports à nouveau	176.958 37	352.759 42
Totaux égaux	<u>7.652.829 72</u>	<u>6.590.380 78</u>

Comme on voit, le conseil a estimé que la situation de la Compagnie ne se prêtait pas, cette année encore, à la distribution d'un dividende.

En examinant le tableau des recettes et des dépenses ci-dessus, on constate que les produits procurés par le transport des passagers et des marchandises ont diminué de 4.371.213 fr. 64 par rapport à 1907. La différence de 8.241 lieues ne peut intervenir dans ce résultat que pour une faible part. Si, néanmoins, on en fait état, la diminution de 1908, relativement à 1907, reste encore de 3.865.000 fr.

En ce qui concerne les transports de passagers, ce sont les lignes de la Méditerranée et de l'océan Atlantique qui ont souffert, chacune dans la mesure de 1.200.000 fr. à 1.300 000 fr. Sur tous les autres réseaux, la recette n'a pas été au-dessous de celle de 1907.

L'insuffisance des produits en Méditerranée comme dans la direction du Brésil et de La Plata a eu pour raison la crise américaine, qui a causé un grand ralentissement du mouvement des passagers de classe *[sic]* et a presque enrayé les courants d'émigration. À cette cause première, il faut ajouter l'influence exercée par la crise financière qui s'est produite en Égypte et tenir compte aussi que la concurrence, d'ailleurs éphémère, d'une entreprise nouvelle, « Egyptian Mail », a jeté le plus grand trouble dans les tarifs. Les recettes de la Compagnie en ont été affectées, bien que le nombre des personnes transportées n'ait pas fléchi au-dessous des contingents de l'année précédente.

Pour ce qui regarde les recettes sur marchandises, l'écart de 2 millions au détriment de 1908 doit être atténué de 500.000 fr. du fait que la Compagnie a eu cette année treize voyages de moins qu'en 1907 sur la ligne de Londres. C'est encore la Méditerranée et l'Atlantique qui ont été le plus éprouvés, mais les réseaux de l'Indo-Chine et de l'océan Indien ont eu aussi des insuffisances se chiffrant par 800 000 fr. pour chacun.

En somme, déclare le rapport, 1908 a été une année de produits relativement faibles, influencés par des causes dont toutes les entreprises de navigation engagées dans le trafic méditerranéen et de l'Amérique du Sud ont eu à souffrir.

Les subventions, primes et produits divers donnant 700.000 fr. de plus que l'année dernière, le résultat d'ensemble se traduit par une diminution de recettes de 3.683.081 fr. 77.

L'insuffisance des produits est heureusement atténuée, dans une grande mesure, par la réduction des dépenses qui sont inférieures de 2 millions 601.302 fr. 83 à celles de 1903 1907.

C'est surtout à la diminution des dépenses des ateliers de La Ciotat que le conseil attribue ce résultat qu'il était d'autant plus utile de réaliser que, cette année encore, la Compagnie a subi les conséquences de l'élévation du prix du charbon. L'augmentation de la dépense sur ce chapitre, en 1908, ne serait, en réalité, que de 726.114 fr. 75 ; mais le parcours a été moindre et la consommation a diminué de 6 kilogrammes par lieue. En faisant la part de ces deux éléments, on trouve que le renchérissement du combustible a mis à la charge de 1908 un million de plus qu'en 1907.

Le rapport mentionne, en terminant, que la Compagnie a conclu en février dernier avec le gouvernement général de Madagascar un contrat qui renouvelle, pour dix ans, la concession relative au service de la côte ouest de la Grande Île et prolonge la ligne jusqu'à Lourenço-Marquez et Durban.

Le contrat nouveau concède, en outre, à la Compagnie, l'exploitation d'un service entre Madagascar et Zanzibar, ayant pour objectif principal de doter les îles du groupe des Comores de communications régulières les reliant aux lignes principales de l'océan Indien.

Voici maintenant le bilan au 30 novembre 1908 comparé à celui de l'exercice précédent :

	1906-1907	1907-1908
ACTIF		
Matériel naval	216.760.990 34	215.847.170 17
Approvisionnements	9.942.741 88	10.007.598 57
Travaux en cours	2.116.028 05	1.635.789 01
Immeubles et établissements	8.303.681 32	8.429.696 25
Ateliers de La Ciotat	7.981.674 30	2.291.445 39
Outils à La Ciotat, Marseille et Bordeaux	—	6.156.385 35
Mobilier et matériel des agences	771.826 86	824.448 41
Valeurs de caisse en portefeuille	2.664.590 71	4.499.269 84
Comptes débiteurs divers	34.816.580 41	31.962.950 95
	<u>283 358.113 87</u>	<u>281.654.783 94</u>
PASSIF		
Capital-actions	45.00000 00	45.000.000 00
Capital-obligations	68.399.500 00	67.552.000 00
Fonds d'amortissement des navires et immeubles	122.152.390 49	121.556.65032
Fonds d'amortissement des ateliers	2.342.923 57	2.165.201 37
Fonds d'assurances	5.102.464 95	4.449.317 20
Fonds de réserve statutaire	4 500.000 00	4.600.000 00
Comptes créanciers divers	35.683.876 49	36.078.855 59
Profits et pertes	176.958 37	352.759 42
	<u>283.358.113 87</u>	<u>281.654.783 04</u>

Le passif exigible, figurant pour un peu plus de 36 millions de francs, n'offre qu'une faible augmentation de 400 fr. environ. D'autre part, si d'un côté les disponibilités passent de 2.665.000 fr. à 4.500.000 fr., de l'autre les comptes débiteurs accusent une moins-value de près de 3 millions, néanmoins, le fonds de roulement ressort ainsi à 10.400.000 fr., somme plus que suffisante pour faire face aux éventualités.

La nouvelle convention avec l'État, en date du 17 octobre 1908, a fait l'objet d'un second rapport du conseil d'administration. Cette convention, approuvée par la majorité de l'assemblée des actionnaires, étant actuellement en discussion devant le Parlement, il nous paraît utile d'attendre qu'elle ait été définitivement ratifiée pour en reproduire la teneur.

L'assemblée a adopté les résolutions suivantes qui lui étaient proposées par le conseil d'administration :

Première résolution. — L'assemblée, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve les comptes de l'exercice 1908 et autorise le report à l'exercice 1909 du reliquat de 352.759 fr. 42, après imputation aux amortissements de 6.237.621 fr. 36.

Deuxième résolution. — L'assemblée générale, en exécution de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, donne en tant que de besoin, aux membres du conseil d'administration qui pourraient avoir à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou marchés faits avec la société ou pour son compte, toutes autorisations et décharges nécessaires.

Troisième résolution. — Sont nommés administrateurs pour six ans, aux termes de l'article 15 des statuts : MM. le baron [Jean] Hély d'Oissel et Ed[mond] Montamat.

Quatrième résolution. — Sont nommés commissaires pour l'exercice 1909, conformément à l'article 36 des statuts, avec faculté d'agir séparément en cas d'empêchement, de démission ou de décès de l'un d'eux, MM. [Robert] de Semallé et Roger Lambelin.

Cinquième résolution. — L'assemblée générale approuve les déclarations du conseil d'administration au sujet de la nouvelle convention passée avec l'État pour les services d'intérêt général confiés à la Compagnie et autorise, à concurrence d'un chiffre nominal de 100 millions de francs, aux conditions que le conseil avisera, l'émission, au fur et à mesure des besoins de la Compagnie, d'obligations garanties par l'État, en vue de l'exécution de cette convention.

Sixième résolution. — L'assemblée, au titre extraordinaire, décide que la durée de la société est prorogée du 31 décembre 1931 au 31 décembre 1991. En conséquence, le premier paragraphe de l'article 4 des statuts est remplacé par le texte suivant :

« Le terme de la société est fixé au 31 décembre 1991. »

Cette prorogation et cette modification sont subordonnées expressément à l'approbation définitive par le Parlement de la convention passée avec l'État pour les services d'intérêt général confiés à la Compagnie ou de toute convention analogue.

L'assemblée générale confère au conseil d'administration tous pouvoirs nécessaires à l'effet de constater, s'il y a lieu, en la forme et de la manière qu'il avisera, la réalisation de cette condition suspensive.

DE MARSEILLE EN INDOCHINE
MESSAGERIES MARITIMES
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1910, pp. 66-75)

Cette société a son siège principal à Paris, 1, rue Vignon (boulevard de la Madeleine). La Direction de l'exploitation a son siège à Marseille, 3, place Sadi-Carnot ; dans cette même ville et les services des marchandises et du transit Traverse des Messageries.

Les vapeurs qui assurent le service de l'Indochine sont :

LIGNES DE L'INDOCHINE ET ANNEXES

Paquebots	Jauge brute française (tonneaux)	Force en chevaux de 75 kg. (C.V.)
• LIGNES DE L'AUSTRALIE ET DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE		
Australien	6365	6868
Ville-de-la-Ciotat	6378	6893
Dumbéa	5685	6326
Néra	5538	5225
Yarra	4142	4301

Sydney	4118	4041
Pacifique	1938	1877
• LIGNE COMMERCIALE D'ANVERS AU JAPON		
Meinam	7000	3300
Peiho	7000	3815
• CHALOUPE À VAPEUR		
Whangpoo à Shanghai	189	200
Abeille à Djibouti	50	85
Hélène à Suez	22	45
Henriette à Bordeaux	47	30
Mary-Ann à Colombo	25	30
Licorne à Hong-kong	50	25
Mouche à Djibouti	5	20

Dans chacun des ports desservis par ces paquebots, et dans les principales villes d'Europe, la Compagnie possède soit un agent spécial, soit un agent représentant. Nous donnons ci-dessous la liste des agences et des noms des titulaires de ces postes.

AGENTS, SOUS-AGENTS ET CORRESPONDANTS DE LA COMPAGNIE

Abréviations. — Ag. g^{al} : Agent général. — Ag. pp^{al} : Agent principal. — Ag. Agent. — Ag. p. i. Agent par intérim. — S.-ag. : Sous-agent. — C. : Correspondant. — S.-c. : Sous-correspondant.

Aden	Nalin, Ag.
Alexandrette	E. Philibert, Ag.
Alexandrie	Bontout, Ag.
Anvers, Plaine Van Schoonbeke, 12	Geyllady, Hankey et C ^{ie} , C.
Bangkok	Société des Messageries fluviales de Cochinchine, C.
Batavia	Reynst et Winju, C.
Bombay	Chandèze, Ag.
Brisbane (Queensland)	Brabant et Cie, C.
Le Caire	De Laage de Meux, s.-ag.
Calcutta	Grézoux, Ag.
Canton	Shewan et Cie, C.
Colombo	P. de Buoc, Ag. g ^{al} .
Djibouti	Cremazy, Ag.
Dunkerque, 8 pl. des Nations	Cie des Bateaux à vapeur du Nord, C,

Dunkerque, 7 bis, place d'Armes	P. Cartier et Cie C. (pour les services commerciaux d'Indochine et d'Extrême-Orient).
Fusan (Corée)	Holme, Ringer et Oc, C.
Haïphong	Pruche, Ag.
Hambourg, Dovenfleth, 21	Eugène Cellier, C.
Hankow RacineAckermann et Cie, C,	
Hong-kong	Thomas, Ag.
Kobé (Hiogo)	G. Abily, Ag.
Kurrachee	Directeur de la Bombay C°, C°
Le Havre 117, bd de Strasbourg	R. Odinet et Cie, Ag,
Londres, 97, Cannon Street.	C. Bertrand, Ag. g ^{al} .
Lyon, 1, place des Terreaux	Soc. anon. des Messageries nationales, Ag.
Madras	Wolkart brothers, C.
Manille	Henry (Michel), C.
Masampo (Corée)	Holme, Ringer et C°, C.
Melbourne	Millet, Ag.
Moji (Japon)	Holme, Ringer et Cie, C.
Nagasaki	Holme, Ringer et Cie, C.
Nouméa	L. Bricard, Ag.
Phanrang	Grosieux et Rousseau, C.
Pondichéry	Virieux, Ag.
Port-Saïd	Wohrer, Ag.
Quinhon	Monge, Ag.
Saïgon	Maurice, Ag. pp ^{al} .

.....

Mariage
 Henri Dabry de Thiersant
 Juliette Henrotte
 (*Le Figaro*, 21 avril 1910)

Lundi, à midi, en l'église de la Trinité, l'abbé Martin de Gibergues a béni le mariage de M. Henri Dabry de Thiersant, fils de M^{me} Dabry de Thiersant, avec M^{lle} Juliette Henrotte, fille de M. et M^{me} Hubert Henrotte.

Les témoins du marié étaient M. André Lebon, ancien ministre, et M. Camille Bertrand, agent général des Messageries maritimes à Londres ; ceux de la mariée, MM. Hubert Henrotte et Édouard Audra ²³.

Après la cérémonie religieuse, M^{me} Hubert Henrotte a donné une réception en ses salons de la rue de Clichy.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES (*Le Capitaliste*, 23 juin 1910).

Pendant l'année dernière, les industries de la navigation ont toutes supporté, plus ou moins, l'influence néfaste des grèves suscitées par les conflits du travail.

Ces grèves ont eu surtout une répercussion grave sur les services de la Compagnie des Messageries maritimes, qui ont été entravés au moment de la mise en application des dispositions de la loi du 17 avril 1907 sur le régime de la marine marchande. Si, ainsi que le fait remarquer le rapport administratif, les intérêts de la Compagnie n'en ont pas souffert à Bordeaux, par centre, à Marseille, l'arrêt des services a fait manquer neuf voyages en Méditerranée et trois de la ligne de Londres. Pour les grandes lignes, les départs ont été assurés, avec des retards plus ou moins prolongés. Seule, la ligne d'Australie a compté un voyage de moins que le nombre réglementaire.

La suppression de douze voyages aurait eu une répercussion sensible sur le total des parcours de l'exercice, si la Compagnie n'avait pas été conduite à augmenter le nombre des départs de la ligne commerciale de Bordeaux vers le Brésil et La Plata, pour donner satisfaction à la clientèle.

C'est aussi au milieu de 1909 qu'ont été organisés, d'accord avec le gouvernement général de Madagascar, les services des Comores et de la côte Est de Madagascar complétés par l'extension jusqu'à Durban de la ligne de la côte Ouest.

C'est aux compensations ainsi obtenues que l'exploitation doit d'avoir pu réaliser un ensemble de 491 voyages, dont 174 accomplis sur les lignes non subventionnées. La somme totale des parcours a été de 1.019.046 lieues marines (676.645 en navigation contractuelle et 342.401 en navigation libre), au lieu des 1.036.051 lieues de l'exercice 1908. Sur chacune des lignes desservies en vertu de la convention de 1894, la vitesse moyenne annuelle a été supérieure à celle imposée sur le cahier des charges.

Des comptes soumis à l'assemblée générale du 23 mai dernier, il ressort que l'exercice 1909 accuse, malgré la grève, un chiffre de recettes de 82.576.671 fr. 47, en diminution seulement de 1.420.495 fr. 19 sur les produits de 1908.

D'autre part, en raison d'une réduction sensible des charges, due principalement à la baisse des prix du charbon, l'excédent des recettes sur les dépenses est de 9.651.354 fr. 71, au lieu de 8.964.588 fr. 28 en 1908, comme l'établit la comparaison des comptes de profits et pertes des deux derniers exercices :

COMPTE D'EXPLOITATION

²³ Édouard Audra (vers 1868-1914) : gendre du banquier Hubert Henrotte, administrateur de la Banque de l'Indochine... Syndic de la Compagnie des courtiers d'assurances près la Bourse de Paris, gros actionnaire des Messageries maritimes.

	1908	1909
CHARGES		
Allocation fixe au conseil	65.000 00	65.000 00
Frais généraux	1.993.469 73	1.907.889 88
Dépenses des paquebots	59.437.218 43	58.151.636 95
Dépenses des agences	4.044.887 12	4.073.496 02
Dépenses spéciales du trafic	8.291.043 58	7.660.242 42
Liquidations diverses	1.200.959 52	1.067.051 49
Total des charges	<u>75.032.578 38</u>	<u>72.925.316 76</u>
PRODUITS		
Passagers	29.415.587 33	27.701.067 41
Marchandises	34.228.374 66	34.767.102 72
Subventions	14.394.352 67	14.474.081 24
Primes à la navigation	3.716.682 59	3.629.497 62
Produits divers	2.075.681 87	1.625.290 70
Total des produits	<u>83.840.679 12</u>	<u>82.197.039 69</u>
Rappel des charges	75.032.578 38	72.925.316 76
Bénéfices nets	8.808.100 74	9.271.722 93
Reports antérieurs	156.487 54	379.631 78
Soldes disponibles	8.964.588 28	9.651.354 71

Les bénéfices disponibles ont été répartis de la manière suivante :

	1908	1909
Service des obligations	2.374.207 50	2.343.868 34
Fonds d'amortissement de la flotte	4.505.276 59	5.000.000 00
Grosses réfections	500.000 00	—
Renouvellement des chaudières	532.344 77	532.344 77
Chaudières Belleville	700.000 00	—
Fonds d'assurance	—	1.500.000 00
Report à nouveau	352.759 42	275.141 60
Totaux égaux	8.964.588 28	9.651.354 71

Comme on voit, aucun dividende n'a été proposé, cette année, aux actionnaires. Il a été remboursé, au cours du dernier exercice, 1.753 obligations sorties au tirage et représentant une somme de 876.500 fr.

D'après le rapport administratif, l'insuffisance relative des recettes procurées par le transport des passagers est due, en majeure partie, à la moindre importance des transports que la Compagnie a eu à faire pour le compte de l'État dans la direction de l'Indo-Chine et vers Madagascar, conséquence de la diminution des effectifs entretenus dans ces colonies. Dans le chiffre de 1 million 714.519 fr. 92, montant de la diminution, en 1909, des recettes procurées par les passagers, l'amoindrissement des transports du gouvernement entre pour 1.290.438 fr. 87. Par contre, et malgré les voyages non exécutés à cause de la grève, la recette a progressé en Méditerranée; du côté du Brésil et de La Plata, elle s'est maintenue, à peu de chose près, au même niveau qu'en 1908 ; il en est de même pour l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, si l'on tient compte qu'il y a eu un voyage de moins en 1909 qu'en 1908 et c'est sur les réseaux de l'Indo-Chine et de l'océan Indien que portent les insuffisances.

Pour ce qui regarde le trafic marchandises, l'excédent de 538.728 fr. 06 ne donne pas une juste impression de la progression effectivement réalisée. D'une part, la grève de 1909 a privé la Compagnie des recettes qu'auraient procurées les voyages non effectués ; en outre, le nombre des voyages de la ligne commerciale de l'Extrême-Orient n'a été que de cinq au lieu de huit l'année précédente, ce qui a fait fléchir les recettes de cette ligne de plus d'un million. Si l'activité plus grande du mouvement commercial n'avait pas procuré des compensations, au lieu de la progression obtenue, la Compagnie aurait eu à enregistrer, sur l'ensemble des services, des moins-values importantes.

Ainsi qu'il est facile de s'en rendre compte, le complément de recettes fourni par les subventions et les primes à la navigation est à peu près le même qu'en 1903. La différence, d'une année à l'autre, n'est que de 17.456 fr. 40. Étant donné que la subvention métropolitaine a été diminuée de la part correspondant aux voyages contractuels qui n'ont pas été effectués, il y aurait eu une réduction beaucoup plus marquée si l'exercice 1909 n'avait pas été crédité des subventions afférentes aux lignes coloniales de Madagascar qui ont fait l'objet des contrats conclus avec le gouvernement général de Madagascar. À ces contrats, qui s'appliquent à la ligne des Comores et de Zanzibar et à celle de Durban, est venu s'ajouter le transfert à la Compagnie du contrat visant le service de la côte est de la Grande Île.

En ce qui concerne les chapitres des chargés d'exploitation, il est facile de constater que, dans les dépenses des paquebots, la charge si lourde du charbon a été allégée. Il a été dépensé, de ce chef, 1.617.937 fr. 17 de moins qu'en 1908. Il y a eu aussi diminution des dépenses d'entretien et de fournitures aux paquebots et, d'une manière générale, diminution sur les divers chapitres qui touchent à la navigation sauf, cependant, celui qui concerne les salaires des équipages.

Pour ce dernier, c'est pendant l'exercice 1909 que la Compagnie a commencé à subir les effets du surcroît de dépenses mis à la charge de l'armement par la loi du 17 avril 1907 et par les interprétations successives auxquelles cette loi a donné lieu.

Dans le tableau suivant sont relevés les résultats résumés des dix derniers exercices :

Années	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Recettes nettes	Charges financières
1900	72.191	65.506	6.685	1.872
1901	70.384	65.884	4.500	1.984
1902	70.851	66.966	3.885	2.008
1903	65.086	58.261	6.825	2.197
1904	67.366	59.368	7.098	2.474

1905	81.434	70.265	11.169	2.459
1906.	87.504	76.221	11.283	2.432
1907	87.680	77.834	10.046	2.404
1908	83.997	75.033	8.808	2.374
1909	82.577	72.925	9.272	2.344

(En milliers de francs)

Quant aux résumés des deux derniers bilans de la Compagnie, arrêtés au 31 novembre, ils se comparent comme suit :

	1908	1909
ACTIF		
Immobilisations	235.184.934 58	237.592.608 12
Actif réalisable	10.007.598 57	9.160.795 80
Actif disponible	36.462.250 79	34.988.30105
Total de l'actif	<u>281.654.783 94</u>	<u>281.741.704 47</u>
PASSIF		
Capital	45.000.000 00	45.000.000 00
Réserves, amortissements et fonds d'assurances	132.671.168 93	136.884.955 30
Obligations	67.552.000 00	66.675.500 00
Créanciers divers	36.078.855 59	32.906.107 57
Profits et pertes	362.759 42	275.141 60
Total du passif	<u>281.654.783 94</u>	<u>281.741.704 47</u>

L'examen des chiffres ci-dessus nous fait constater que les modifications, d'une année à l'autre, sont, dans l'ensemble, peu importantes.

Les immobilisations de 1909 se sont accrues de 2.410.000 fr. environ. Par contre, les réserves, fonds d'amortissement et d'assurances sont en plus-value de 4.200.000 fr. en chiffre rond.

Quant aux disponibilités, elles sont, il est vrai, en recul de près de 1.500.000 fr.; mais, de leur côté, les créances diverses ont diminué de 3 millions 200.000 fr. environ. En tenant compte des approvisionnements, le fonds de roulement s'élève à plus de 11 millions de francs.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
(Le Capitaliste, 8 juin 1910).

L'exercice 1910 de la Compagnie des Messageries maritimes a bénéficié d'une activité exceptionnelle et l'exploitation portée à son maximum a permis une forte utilisation du matériel social.

Au point de vue des parcours, il a été fait 38.230 lieues de plus qu'en 1909. La navigation a compté 504 voyages ayant donné lieu à un parcours total de 1.057.276 lieues marines, sur lesquelles 680.296 lieues ont été faites en exécution des conventions avec l'État et les colonies. Aussi l'ensemble des recettes de l'exercice a-t-il atteint le chiffre de 86.141.101 fr. 70, alors que l'exercice antérieur n'avait enregistré que 82.576.671 francs 47. L'augmentation eût été plus sensible si les charges ne s'étaient accrues de 3.605.291 francs 17, absorbant, de ce fait, la plus-value réalisée par le développement du trafic.

Y compris les sommes nécessaires au service des obligations, les bénéfices nets se sont élevés à 9.365.130 fr. 84, contre 9.271.722 fr. 93 précédemment. En raison de la situation de la Compagnie, ils ont été répartis, comme les années précédentes, entre les divers fonds d'amortissements et provisions de prévoyance, et aucun dividende n'a été distribué aux actions.

D'après les comptes soumis à l'assemblée générale du 22 mai, les résultats de l'exercice écoulé peuvent se comparer comme suit à ceux de l'exercice antérieur :

	1909	1910
CHARGES		
Conseil d'administration	65.000 00	65.000 00
Frais généraux	1.907.890 88	1.762.906 68
Dépenses des paquebots	58.151.636 95	61.731.403 92
Dépenses des agences	4.073.496 02	4.275.270 29
Trafic, dépenses spéciales	7.660.242 42	7.914.402 72
Liquidations diverses	1.067.050 49	781.624 82
	<u>72.925.316 76</u>	<u>76.530.608 43</u>
PRODUITS		
Passagers	27.701.067 41	29.009.051 71
Marchandises	34.767.102 72	37.293.691 60
Subventions	14.474.081 24	15.178.013 43
Primes à la navigation	3.629.497 62	3.048.484 83
Produits divers	1.625 290 70	1.366.497 70
Total des produits	<u>82.197.039 69</u>	<u>85.895.739 27</u>
Rappel des charges	72.925.316 76	76.530.608 43
Bénéfices	9.271.722 93	9.365.130 84
Reports antérieurs	379.631 78	245.362 43
Soldes disponibles	9.651.354 71	9.610.493 27

Les dépenses des paquebots se sont accrues sensiblement. En dehors de l'aggravation imputable au parcours effectué en plus, pendant l'exercice 1910,

l'exploitation a eu, par ailleurs, à souffrir du renchérissement des vivres et de la surélévation des prix d'un certain nombre des articles nécessaires à l'industrie des transports maritimes.

L'augmentation des produits doit être attribuée en partie aux 38.000 lieues parcourues en plus ; mais elle provient surtout de l'intensité plus grande du trafic, aussi bien pour ce qui regarde le transport des passagers que pour ce qui concerne les marchandises. Sur le chapitre passagers, l'avance obtenue s'est traduite par 1.307.984 fr. 30. Le trafic marchandises a procuré 2.526.588 fr. 88 de plus que l'année précédente.

Les subventions et les primes à la navigation qu'il y a lieu de grouper, parce que, pour certaines lignes, la subvention vient combler l'insuffisance des primes, ont procuré un peu plus de 18 millions en 1910, comme en 1909 ; la différence entre les deux exercices n'est que de 122.919 fr. 40 en plus.

Quant à la répartition des soldes disponibles ci-dessus, elle s'est effectuée de la manière suivante :

	1909	1910
Primes des obligations	2.343.868 34	2.312.467 53
Fonds d'amortissement, flotte	5.000.000 00	5.000.000 00
Renouvellement chaudières	532.344 77	532.344 78
Fonds d'assurances	1.500.000 00	1.500.000 00
Reports à nouveau	275.141 60	265.680 96
Totaux égaux	<u>9.651.354 71</u>	<u>9.610.493 27</u>

Le rapport du conseil d'administration fournit aux actionnaires les renseignements suivants relatifs à la question du renouvellement du contrat de la Compagnie avec l'État.

Le 27 mai 1910, celle-ci remettait des propositions qui présentaient six combinaisons se rapportant toutes à l'ensemble des services maritimes postaux et d'intérêt général inscrits au programme de l'adjudication. Le gouvernement recevait en même temps des propositions formulées par une Société d'études de navigation qui s'était formée dans le dessein de tenter d'obtenir la concession des services.

L'examen des soumissions fut confié à une commission qui remit ses conclusions au ministre dans le courant du mois d'août. Aucune décision ne paraît avoir été prise à ce moment, car c'est seulement le 30 décembre que le gouvernement a fait connaître ses intentions. À cette dernière date, les soumissionnaires étaient convoqués pour recevoir l'avis que le gouvernement ne retenait aucune des propositions déposées le 27 mai.

Au mois de février 1911, les négociations ont été reprises, mais, entre-temps, le programme qui avait servi de base à l'adjudication du 27 mai 1910, comme d'ailleurs aux négociations antérieures, était modifié, en ce sens que le gouvernement demandait que l'Amérique du Sud fût dotée d'un service extrarapide. Étant donné qu'une combinaison de cette nature, outre qu'elle était fort coûteuse, aurait rendu impossible l'utilisation du matériel de l'Atlantique le jour où ce matériel, ayant cessé de plaire sur cette ligne très concurrencée, aurait dû être remplacé, le conseil a fait savoir que la Compagnie entendait rester dans les termes posés par le cahier des charges de 1910, et qu'elle n'assumerait pas la charge de la constitution d'un service sur le Brésil et La Plata à très grande vitesse.

Le conseil ajoutait cependant que la Compagnie ne se désintéresserait pas de l'affaire et qu'elle entrerait volontiers dans le consortium à former en vue de la constitution du nouveau service.

Depuis lors, les négociations se poursuivent avec le gouvernement; elles ont porté d'abord sur la révision du cahier des charges du mois de mars 1910 ; elles continuent sur le terrain du projet de convention. On ne peut que faire des vœux pour qu'une solution intervienne promptement non seulement parce que le contrat actuel arrive à expiration le 22 juillet 1912, mais aussi parce qu'il serait extrêmement désirable, aussi bien pour les ouvriers de La Ciotat que dans l'intérêt général, qu'on pût commencer à entreprendre la rénovation de la flotte sans avoir à attendre l'échéance de 1912.

À la suite de vœux émis au Parlement, le gouvernement a demandé à la Compagnie de mettre en chantier, pour le compte de qui il appartiendra, un paquebot de grand type. L'objectif était de faire cesser le chômage dont souffrait la population ouvrière de La Ciotat. Ce navire a été mis à l'eau le 19 mars dernier. On en poursuit l'achèvement, mais étant donné qu'il ne peut pas être remplacé sur la cale par une autre construction, tant que la question de la convention avec l'État demeure en suspens, on se retrouve à peu près dans la même situation qu'auparavant.

Dans le tableau suivant sont relevés les résultats obtenus par la Compagnie pendant les dix derniers exercices :

Années	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Recettes nettes	Charges financières
1901	70.384	65.884	4.500	1.984
1902	70.851	66.966	3.885	2.008
1903	65.086	58.261	6.825	2.197
1904	67.366	59.368	7.998	2.474
1905	81.433	70.265	11.169	2.459
1906	87.504	76.221	11.283	2.432
1907	87.680	77.834	10.046	2.404
1908	83.997	75.033	8.808	2.374
1909	82.197	72.925	9.272	2.344
1910	85.895	76.531	9.365	2.313

(En milliers de francs)

La situation financière de la Société ressort nettement des résumés des deux derniers bilans arrêtés au 30 novembre, qui se comparent de la manière suivante :

	1909	1910
ACTIF		
Immobilisations	237.592.608 12	239.147.350 85
Actif réalisable	9.160.795 30	9.486.871 07
Disponibilités	34.988.301 05	38.174.118 00

Totaux de l'actif	<u>281.741.704 47</u>	<u>286.808.339 92</u>
PASSIF		
Capital	45.000.000 00	45.000.000 00
Réserves, amortissements et assurances	136.884.955 30	145.758.962 54
Obligations	66.675.500 00	65.768.000 00
Créanciers divers	32.906.107 57	30.015.696 42
Profits et pertes	275,141 60	265.680 96
Totaux du passif	<u>281.741.704 47</u>	<u>286.808.339 92</u>

On voit que les immobilisations figurant au bilan du 30 novembre 1910 se sont accrues de 1.555.000 fr. environ, d'une année à l'autre. Mais, fort heureusement, elles ont, pour contrepartie au passif, les réserves, fonds d'amortissements et d'assurances qui accusent, de leur côté, une importante plus-value de 9 millions de francs, en chiffre rond.

D'autre part, les 30 millions de créanciers divers sont couverts par 38 millions de disponibilités plus ou moins immédiates. En ajoutant à ce dernier chiffre le montant de l'actif réalisable, le fonds de roulement ressort à plus de 17 millions et demi de francs, alors qu'il n'atteignait que 11 millions pour l'exercice antérieur.

LA QUESTION DU RENOUVELLEMENT
DES
CONCESSIONS DE RENOUVELLEMENT DE SERVICES MARITIMES POSTAUX
EN FRANCE

(L'Information financière, économique et politique, 18 juin 1910)

On sait combien la question des concessions de services maritimes postaux a agité l'opinion publique de l'autre côte des Alpes. Deux cabinets ont successivement succombé à cause d'elle, et sa solution n'est pas sans inspirer quelque crainte au ministère actuel. Sans avoir eu, en France, le même retentissement et donné lieu à d'aussi passionnantes polémiques qu'en Italie, la même question a, pendant un certain temps, attiré l'attention du public et suscité au Parlement et dans la presse d'assez vives discussions.

Comme elle paraît devoir revenir prochainement à l'ordre du jour, nous avons cru opportun d'en entretenir dès à présent nos lecteurs.

Rappelons brièvement les faits :

Le 7 juillet 1909, après un débat qui avait occupé sept séances, la Chambre des députés renvoyait à la commission du budget un projet de loi relatif à une convention conclue le 17 octobre de l'année précédente entre l'État et la Compagnie des Messageries maritimes pour l'exploitation de services de navigation dits d'intérêt général. La Chambre invitait en même temps le gouvernement à faire appel à la concurrence pour la concession de ces services.

La convention du 17 octobre 1908 contenait une formule nouvelle que nous croyons devoir tout d'abord indiquer. Dans les anciennes conventions, l'État allouait au concessionnaire une subvention fixe payable annuellement pendant toute la durée de la concession (10 à 15 ans).

Dans la convention de 1908, on introduisait les clauses suivantes, tout à fait nouvelles en la matière :

1° Garantie de l'État pour les émissions par la Compagnie d'obligations remboursables en 25 ans ;

2° Affectation d'une partie du produit de ces émissions au remboursement des obligations précédemment émises ;

3° Paiement d'une subvention de 15 millions par an, pouvant s'élever à 17.500.000 francs ;

4° Partage des bénéfices avec l'État ;

5° Avance par ce dernier des sommes nécessaires en cas de déficit ;

6° La durée de la concession était fixée à 25 ans ;

7° Si la convention n'était pas renouvelée à son expiration, ou s'il n'intervenait pas d'accords spéciaux contraires, l'État devait avoir, en fin de concession, la propriété et la libre disposition des éléments d'actif du domaine contractuel, c'est-à-dire du domaine formé pour l'exploitation des services ayant un caractère obligatoire, à charge par lui d'assurer, au lieu et place de la Compagnie, le service des obligations non amorties, les autres dettes incombant à la Compagnie seule.

En renvoyant la convention du 17 octobre 1908 à la commission du budget, la Chambre adoptait une motion de M. Jules Legrand par laquelle elle déclarait approuver les principes essentiels de cette convention impliquant le contrôle financier de l'État, la visibilité des subventions suivant les résultats de l'exploitation, le partage des bénéfices, l'obligation d'employer des navires de construction française. La Chambre entendait en outre limiter la garantie de l'État aux émissions à faire, sans intervention dans les opérations du passé.

Une commission extraparlamentaire nommée par M. Millerand fut chargée de rédiger le cahier des charges destiné à régir l'exploitation des services énumérés dans le contrat du 17 octobre 1908. Cette commission a proposé et le gouvernement a décidé, d'employer pour l'adjudication le système du concours qui est pratiqué couramment par l'État et la Ville de Paris, pour leurs marchés de transports.

Avec l'adjudication au concours, une commission dite d'examen des offres est chargée de prendre connaissance des mémoires annexés aux soumissions et de demander aux concurrents toutes les explications et tous les renseignements qu'elle juge utiles. La commission a le devoir d'exiger des candidats la justification des moyens financiers dont ils disposent pour l'exécution de leur entreprise. Elle doit tenir compte non seulement des prix offerts, mais encore des ressources des soumissionnaires, des renseignements fournis par les mémoires et ultérieurement par les candidats ; un coefficient moral est attribué aux entreprises qui ont rendu des services à l'État. La commission a enfin le pouvoir de choisir parmi les offres faites, celle qui, dans l'ensemble, lui paraît la plus satisfaisante sous tous les rapports, sans être tenue au plus bas prix et sans avoir à donner les motifs de son choix.

Le contrat définitif est établi sur la base des stipulations du cahier des charges, modifiées le cas échéant, en tenant compte des mémoires présentés et des décisions de la commission d'examen des offres.

C'est le 27 mai 1910 qu'a eu lieu, à 10 heures du matin, l'ouverture des soumissions pour l'adjudication des services de navigation d'intérêt général qui faisaient l'objet de la convention du 17 octobre 1908 et comprennent les réseaux de la Méditerranée Orientale, de l'Extrême-Orient, de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, de la côte Orientale d'Afrique, du Brésil et de La Plata.

Deux concurrents seulement se sont présentés : La Compagnie des Messageries maritimes, actuellement concessionnaire des lignes mises en adjudication, et un groupement constitué sous le nom de « Société d'études de navigation », dont il a été beaucoup question lors de la discussion de la convention du 17 octobre 1908 et qui a à sa tête M. Perchot, récemment élu député des Basses-Alpes.

Il a été donné lecture des soumissions et des propositions financières des concurrents. Les documents ainsi que les mémoires, qui s'y rapportent, ont été transmis

à la commission chargée d'examiner les offres et dont la composition a été fixée par un arrêté du ministère des travaux publics, des postes et des télégraphes, en date du 21 mai dernier, publié au *Journal officiel* du 26 du même mois.

Cette commission, présidée par M. Picard, président de section au Conseil d'État et ancien ministre de la marine, proposera au ministre des travaux publics d'adjuger les services à l'un des deux concurrents, et le Parlement aura ensuite à ratifier cette proposition, ainsi que les conditions définitives du marché.

Sur qui s'arrêtera le choix de la commission d'examen des offres ? Quel sera le nouveau concessionnaire ? Il ne nous appartient pas de préjuger la décision à intervenir, ni de prévoir l'accueil que lui fera le Parlement. Mais nous pouvons déjà donner une analyse des clauses du cahier des charges et, envisageant l'attribution de la concession à l'un ou à l'autre des deux concurrents, rechercher les conséquences économiques ou financières qui peuvent en résulter, ces dernières surtout étant susceptibles d'intéresser nos lecteurs.

Toutefois, avant d'entreprendre cette étude, nous croyons utile de donner un bref historique de l'une des deux entreprises en présence « la Compagnie des Messageries maritimes » et un aperçu de sa situation actuelle.

*
* *
*

Une loi du 2 juillet 1835 autorisa le gouvernement à faire construire les paquebots nécessaires pour entretenir des relations postales régulières par mer avec l'Italie et les Pays du Levant. Cette initiative de l'État paraissait indispensable pour développer en France la navigation à vapeur, encore à ses débuts. Il s'agissait de renouveler le matériel de notre marine marchande et l'industrie privée hésitait à engager ses capitaux dans des entreprises dont le succès paraissait incertain.

L'exploitation en régie des services de paquebots-postes donna des mécomptes. Au lieu des profits que l'on escomptait elle se solda par des déficits qui atteignirent, en treize ans, la somme de 37 millions.

En 1850, les charges, déduction faite du produit du transport des voyageurs et des marchandises, s'élevèrent à 3.338.919 francs.

L'Assemblée Nationale s'émut de cette situation : par ses votes des 18 et 19 avril 1849, elle décida que l'exploitation des lignes de paquebots-postes serait rendue à l'industrie privée. Une commission, chargée par un arrêté ministériel du 2 mars 1850, d'étudier la question, proposa la remise du matériel à une société particulière à laquelle serait allouée une subvention basée sur l'écart probable entre les dépenses nécessaires et les recettes présumées. Conformément à ces conclusions, l'État passa, le 28 février 1851, avec les « Messageries Nationales », qui prirent plus tard le nom de « Messageries Maritimes », une convention par laquelle cette Compagnie s'engagea à reprendre le matériel naval et à exploiter les lignes de la Méditerranée moyennant une subvention annuelle de 3 millions.

Constituée pour les besoins de l'État, la Compagnie des Messageries maritimes se développe en même temps et dans la même mesure que ses besoins. Chaque convention nouvelle, chaque arrangement avec l'État, étendit le champ de son exploitation. Ainsi se créa entre les deux contractants ce sentiment de solidarité qui trouva sa dernière expression dans la convention du 17 octobre 1908.

Le domaine de la Compagnie des Messageries maritimes comprend aujourd'hui le bassin oriental de la Méditerranée, les mers des Indes, de la Chine et du Japon, les réseaux de navigation d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, de la Côte Orientale d'Afrique et de l'océan Indien, du Brésil et de La Plata.

Les dernières conventions en vigueur datent du 5 novembre 1894 et du 26 juin 1907, la seconde concernant spécialement les lignes qui desservent le Sénégal, le Brésil et la République Argentine. Elles viennent toutes les deux à échéance le 21 juillet 1912.

La Compagnie des Messageries maritimes exploite, en outre, en vertu des marchés conclus avec les gouvernements locaux, plusieurs services maritimes coloniaux, notamment ceux de Saïgon à Singapour, de Saïgon à Haïphong, de la côte ouest et de la côte est de Madagascar, de cette île à Durban et à Zanzibar, de Nouméa aux Nouvelles-Hébrides, etc.

Elle reçoit pour tous ces services une subvention globale qui figure dans ses derniers comptes pour la somme de 14.474.081 francs.

Elle touche également des primes à la navigation dont le total pour l'exercice 1909 a été de 3.629.492 fr. 62.

Les parcours annuels atteignent 1.019.000 lieues, dont 677.000 pour les voyages effectués en vertu de ses contrats.

Les parcours libres et les parcours obligatoires sont assurés par 65 navires d'une capacité totale de 293.250 tonneaux de jauge brute, actionnés par des machines développant 228.865 chevaux de force.

La Compagnie des Messageries maritimes exploite en outre, à La Ciotat, d'importants chantiers pour la construction et la réparation des navires.

Le capital social de la Compagnie des Messageries maritimes s'élevait, au moment de la fondation de cette société, en 1852, à 24 millions, représentés par 4.800 actions de 5.000 francs, transformées en 1855 en 48.000 actions de 500 francs. Ce capital a été porté à 60 millions la même année. Ramené en 1902 à 30 millions par la réduction à 250 francs de la valeur nominale des actions de 500 francs, il fut à la même époque élevé à 45 millions par l'émission de 60.000 actions de priorité de 250 francs qui ont droit à un premier dividende de 5 % à prélever avant tout partage sur les bénéfices disponibles de chaque exercice. Le capital-actions se compose donc aujourd'hui de 180.000 actions de 250 francs, divisées en deux séries, l'une de 120.000 actions ordinaires, l'autre de 60.000 actions de priorité.

De plus, la Compagnie des Messageries maritimes a émis 64.806 obligations 4 %, converties en 1896 en obligations 3 1/2. Le nombre de ces dernières a atteint par des émissions successives le nombre de 150.000 sur lesquelles 18.402 sont amorties aujourd'hui. Il reste par conséquent en circulation 133.351 titres figurant au passif du dernier bilan pour 66.675.000 francs, valeur au taux de remboursement.

Les résultats de l'exploitation pendant les dix dernières années sont indiqués ci-dessous(en 1.000 fr.) :

Ex.	Recettes brutes	Bénéf. d'exploitation	Prélèvement pour fonds d'amortissement et d'assurances
1899	65.933	6.323	3.615
1900	72.191	4.814	2.075
1901	70.384	2.516	0
1902	70.851	1.877	3.268
1903	65.258	4.800	3.530
1904	67.306	5.524	4.283
1905	81.434	8.110	6.288

1906	87.504	8.831	6.488
1907	87.680	7.665	7.465
1908	83.997	6.590	6.237
1909	82.197	7.308	7.032

Le dividende, qui a été de 25 francs en 1897, de 22 fr. 50 en 1900, de 10 francs en 1903, de 12 fr. 50 en 1904, 1905 et 1906, soit 5 %, n'a plus été distribué depuis cette dernière année.

Cela tient à ce que les actionnaires ont été obligés de supporter des charges d'amortissement très onéreuses pour compenser l'insuffisance des amortissements antérieurs. C'est à la même nécessité qu'est due la réduction du capital opérée en 1902.

La discussion, devant la Chambre des députés, de la convention du 17 octobre 1908, a donné lieu à la manifestation, contre la Compagnie des Messageries maritimes, de quelques critiques qui peuvent se grouper en deux catégories : les premières visent la situation de la Compagnie, les secondes s'adressent plus particulièrement à son administration et à son exploitation.

On a notamment reproché à la Compagnie des Messageries, en ce qui touche sa situation, d'avoir exagéré la valeur de son actif ; accusé un passif inférieur à la réalité ; prélevé sur le capital les derniers dividendes distribués, et de posséder une flotte dont l'âge moyen est trop élevé.

Au sujet de l'administration et de l'exploitation, on a accusé la Compagnie des Messageries d'être dépourvue d'esprit commercial ; d'avoir effectué des opérations d'ordre général et signé des contrats nuisibles aux intérêts sociaux ; on a trouvé exagérés certaines dépenses d'exploitation, ainsi que les frais d'entretien et de réparation à La Ciotat et enfin mauvaise gestion. Nous allons, en rappelant une à une ces diverses critiques, indiquer, à la suite de chacune d'elles, les raisons données par la Compagnie des Messageries maritimes, pour sa justification, en nous efforçant, dans ce bref exposé, d'observer la plus complète impartialité.

Exagération de la valeur de l'actif de la Compagnie.

La Compagnie des Messageries ne fait aucune difficulté de reconnaître que, s'il fallait procéder à une liquidation, la réalisation de l'actif donnerait des mécomptes ; mais elle prétend que c'est le cas de presque toutes les entreprises lorsque les instruments spéciaux dont elles se servent n'ont plus l'emploi en vue duquel ils ont été créés ou acquis. D'après la Compagnie, la valeur initiale de ses paquebots, qui a servi de base à leur estimation actuelle, est normale et, même, pour ceux construits dans ses chantiers de La Ciotat, elle est inférieure au coût des navires identiques provenant d'autres chantiers. L'application, à cette valeur initiale, des règles d'amortissement employées par d'autres compagnies subventionnées, conduit à une valeur nette sensiblement égale à celle pour laquelle l'ensemble des navires figure à l'inventaire. La Compagnie des Messageries invoque l'opinion exprimée dans le rapport de la commission du budget sur la convention du 17 octobre 1908, et se réfère également aux évaluations faites par les services du ministère des finances lors de la préparation de cette convention.

En ce qui concerne les éléments d'actif autres que les navires, notamment les immeubles, la Compagnie des Messageries affirme que leur estimation au bilan a été faite non seulement avec modération, mais encore au-dessous de ce que donnerait une évaluation sévère. Ses immeubles et terrains sont, ajoute-t-elle, soumis tous les dix ans à une expertise ayant pour objet de mettre leur estimation en harmonie avec les modifications de valeur survenues dans les localités où ils sont situés.

Le passif réel de la Compagnie serait plus considérable que celui déclaré et tendrait à s'accroître.

Suivant la Compagnie des Messageries, le gage des obligataires est notablement supérieur à ce qu'il était lors des émissions des obligations ; il dépasserait de plus de 27 % la valeur nominale des obligations en circulation, et serait plus élevé que le gage des obligations d'entreprises analogues françaises et étrangères. Sa dette hypothécaire, d'après le rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale du 23 mai 1910, serait seulement de 4.452.233 fr. 17, somme à laquelle il y a lieu d'ajouter la contre-valeur de 4 millions de bons émis par la Société Générale et qui viendront à échéance le 1^{er} mai 1912. L'ensemble des créances et des obligations représenterait, par rapport à la valeur de l'actif net, une proportion inférieure à celle qui existe dans beaucoup de grandes compagnies de navigation françaises et étrangères.

Les bilans des dernières années étaient tels qu'aucune distribution de dividende n'eût dû être faite et que ceux qui ont été distribués ont été pris sur le capital.

La Compagnie répond qu'elle a, de 1902 à 1908, enregistré les entrées de fonds suivantes :

a) provenant d'émission d'actions ou d'obligations	26.260.000
b) provenant d'emprunts divers	29.830.000
c) provenant des excédents de recettes annuelles d'exploitation sur les dépenses	60.370.000
Soit au total	<u>116.460.000</u>

Ces fonds ont été employés de la façon suivante :

a) Construction, acquisition ou transformation de navires pour une valeur totale de fr.	62.175.000 00
b) Construction ou achat d'immeubles et d'outillage à Marseille, Bordeaux, La Ciotat et dans les agences	3.525.000 00
c) Remboursement d'emprunt	17.770.000 00
d) Service des obligations, intérêts et remboursements	21.570.000 00
e) Augmentation du fonds de roulement	4.520.000 00
f) Distribué aux actionnaires à titre de dividende	6.900.000 00
soit, en 7 ans environ, 11 % des bénéfices bruts réalisés par l'exploitation	

D'autre part, pendant la même période et non compris l'amortissement extraordinaire effectué lors de la réduction du capital, les fonds d'amortissements et de réserves diverses ont reçu une dotation totale de 39.351.000 francs, prélevée sur les bénéfices de l'exploitation, soit plus de 65 % de ces bénéfices.

En définitive, la situation générale de la Compagnie serait considérablement améliorée par rapport à ce qu'elle était en 1900 et 1901.

L'âge moyen de la flotte de la Compagnie est trop élevé.

La Compagnie des Messageries maritimes réplique que si l'âge moyen de ses bateaux est relativement élevé, cela tient à l'obligation que lui a toujours imposée l'État, et qu'il a imposée à elle seule, de faire construire en France son matériel naval, et, en outre, à l'incertitude de l'avenir réservé aux services postaux.

C'est un fait universellement reconnu que le prix des constructions navales en France est très élevé comparativement au prix des constructions étrangères, et qu'il rend tellement onéreuse la vente des navires usagés que les entreprises qui les possèdent sont obligées de les garder.

D'un autre côté, les compagnies concessionnaires de services postaux n'étant pas assurées du renouvellement de leurs concessions, évitent, lorsque celles-ci sont sur le point d'expirer, de faire construire de nouveaux paquebots, et ce d'autant mieux qu'aux termes de l'article 10 de la loi du 19 avril 1906, les navires construits par application des contrats en cours, pour être affectés à un service postal subventionné n'ont droit qu'à une prime de 65 francs par tonneau de jauge, au lieu de 145 francs, et à 15 francs par 100 kilogrammes de machines au lieu de 27,50.

Défaut d'esprit commercial.

La Compagnie des Messageries oppose au reproche qui lui est adressé d'être dépourvue d'esprit commercial, les résultats comparatifs de ses recettes en marchandises en 1902 et en 1908, qui ont été, pour cette dernière année, de 34.200.000 francs contre 25.200.000 francs en 1902, soit une augmentation de 35,70 %, malgré la baisse du taux moyen des frets qui a été, en six ans, de 4 fr. 74 par tonne, soit près de 12 %.

On doit cependant à la vérité de constater l'unanimité avec laquelle tous ceux qui ont eu à traiter avec la Compagnie des Messageries des affaires de transports l'accusent de manquer d'esprit commercial.

Opérations d'ordre général et contrats nuisibles aux intérêts sociaux

Cette critique vise plus particulièrement l'achat, effectué en 1904, par la Compagnie des Messageries de la flotte de l' « Est-Asiatique français ». La Compagnie des Messageries dit que cette opération l'a dotée de quatre navires dont deux neufs et deux presque neufs, jaugeant 27.000 tonnes, leur prix d'achat est ressorti à moins de 400 francs le tonneau, c'est-à-dire à un prix très inférieur au prix courant de la construction au moment de l'achat. D'autre part, ces navires apportaient avec eux, au profit de l'acquéreur, le droit aux primes de navigation de la loi de 1902 — pour 10 millions de francs environ — droit que la Compagnie des Messageries n'aurait pu acquérir d'aucune autre façon, puisque la limite du tonnage primé prévue par la loi de 1902 était déjà atteinte. Grâce à cette acquisition, la Compagnie des Messageries, en désorganisant la concurrence faite à ses services en Extrême-Orient, a pu traiter l'achat de la Compagnie Nationale, son plus redoutable adversaire pour le transport des troupes entre la France et l'Indo-Chine, et limiter ainsi à deux Compagnies, les Chargeurs réunis et elle — opérant désormais d'accord — les transports pour l'Indo-Chine. Il est résulté de cette diminution du nombre des concurrents la cessation d'une lutte de tarifs susceptibles de déterminer de nouveaux avilissements du taux des frets.

Quant aux contrats passés avec l'Est-Asiatique, la Compagnie des Messageries prétend que les concessions faites sur le fret du service commercial de l'Est-Asiatique qui réservait comme contrepartie, à la Compagnie, l'intégralité de son trafic, se sont élevées en cinq ans à la somme de 1.883 fr., tandis que le service de transit de l'Est-Asiatique a produit, pour la Compagnie des Messageries, plus de 900.000 francs en cinq ans en échange du traitement réservé à tous les transitoires.

Exagération de certaines dépenses d'exploitation et des frais généraux

Les dépenses d'exploitation plus particulièrement critiquées sont celles de la manutention et des achats de charbon.

Au sujet des premières, la Compagnie des Messageries fait observer que le rapport des frais de manutention à la recette marchandises a baissé de plus de 2 % et que la dépense moyenne par tonne a baissé de près de 20 %, et ce, bien que les salaires aient haussé partout, notamment à Marseille à la suite de la grève de 1903.

Pour les charbons, la Compagnie des Messageries invoque le témoignage de l'inspection des Finances qui a pu vérifier que les prix des marchés passés par la Compagnie sont toujours inférieurs à ceux indiqués dans les mercuriales et les circulaires des fournisseurs. La Compagnie des Messageries fait remarquer, en outre, que la hausse des charbons atteint surtout les compagnies qui assurent des services postaux. Les paquebots qu'elles emploient consomment, en effet, pour marcher aux vitesses prescrites, plus du double de combustible qu'un cargo-boat de même jauge et ce combustible doit être de qualité supérieure. De plus, tandis que le cargo peut arriver à compenser la hausse du charbon par un relèvement du prix du fret, le paquebot, lui, ne transporte pas suffisamment de marchandises pour que ce relèvement soit appréciable. Enfin, la faible portée en lourd des paquebots oblige les compagnies à les ravitailler en combustible sur divers points, et, pour cela, à constituer des parcs à charbon, dont l'approvisionnement par des navires charbonniers est très onéreuse, tandis que les cargos peuvent transporter eux-mêmes dans leurs soutes tout le combustible dont ils ont besoin.

Touchant les frais généraux, la Compagnie des Messageries soutient que leur rapport à la recette est équivalent et même inférieur à ce qu'il est dans d'autres entreprises similaires et aussi que les dépenses de publicité, loin d'avoir augmenté, ont au contraire sensiblement diminué.

Exagération du coût des travaux à La Ciotat et des dépenses d'entretien

D'après la Compagnie des Messageries, il ressort des recherches faites à l'occasion de la convention du 17 octobre 1908, que le coût de la construction dans les chantiers de la Compagnie à La Ciotat est, dans les circonstances normales, inférieur au coût des chantiers français comparables comme qualité de travail, et qu'il en est de même pour les travaux de réparation. L'étude effectuée à la même occasion aurait montré également que, seule, la Compagnie des Messageries doit assurer au port d'armement l'entretien de plus de 60 vapeurs représentant actuellement 220.000 tonnes et 100.000 chevaux et qu'elle serait exposée à des surcharges considérables si, pour des travaux de cette importance, elle était à la merci des seuls ateliers privés susceptibles d'en assurer l'exécution dans les délais que le cahier des charges rend impératives. Le coût des réparations de la Compagnie serait, d'après celle-ci, inférieur au tarif admis par les compagnies d'assurances maritimes.

Gestion de la Compagnie.

La Compagnie des Messageries se défend de l'accusation de mauvaise gestion portée contre elle en signalant l'amélioration constante qui ressort du rapprochement des chiffres de recettes et des chiffres de dépenses ; ces dernières, qui étaient, en 1902, de 66.900.000 fr., atteignaient en 1908 75.030.000 francs ; elles ne se sont accrues que de 8.070.000 fr. tandis que les recettes du trafic progressaient de 10.800.000 francs. Le pour cent d'augmentation de la recette trafic a été de 20,4 %, celui de la dépense de 12 % seulement. Les chapitres sur lesquels on peut constater un excédent de dépenses par comparaison avec d'autres compagnies de navigation françaises, sont ceux sur lesquels la Compagnie des Messageries n'a pour ainsi dire aucune action ; ce sont, par exemple, les frais d'équipage plus élevés à cause de la nature des voyages ; la multiplicité des escales et les traversées du canal de Suez ; les dépenses de charbon dont l'élévation est due surtout à la nécessité de s'approvisionner en des points où le

coût du combustible apte à procurer la vitesse imposée par le cahier des charges des concessions est presque le double de ce qu'il est en Europe (États-Unis, Indes Anglaises, etc.).

LA QUESTION DU RENOUVELLEMENT
DES
CONCESSIONS DE RENOUVELLEMENT DE SERVICES MARITIMES POSTAUX
EN FRANCE
(suite)

(L'Information financière, économique et politique, 23 juin 1910)

La Société d'études de navigation qui dispute à la Compagnie des Messageries maritimes la concession des services postaux, n'a pas encore d'histoire.

Elle s'est constituée seulement au mois de mars 1909 et compte parmi ses membres, outre M. Perchot, plusieurs personnalités connues, entre autres le comte Armand, président du conseil d'administration de la Compagnie des Vapeurs de charge à Marseille ; M. Cyprien Fabre, de la Compagnie Française de Navigation à vapeur ; M. Fraissinet, concessionnaire des services maritimes qui relie la Corse au continent ; M. Giraud, de la Société des Transports Maritimes à Vapeur ; M. Berthelot, administrateur de la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain, etc.

Si elle était déclarée adjudicataire, la Société d'études de navigation se transformerait en société anonyme au capital de 30 millions, pour l'exploitation de la concession. Elle s'est assuré, à cet effet, les concours financiers nécessaires.

*
* * *

Maintenant que nous connaissons, ce que l'on appelle en termes de marine, les principales caractéristiques des deux compétiteurs, nous allons passer rapidement en revue les clauses essentielles du cahier des charges.

Une première impression qui se dégage de la lecture de ce document, est celle du souci qu'ont eu ses rédacteurs de se conformer scrupuleusement aux vœux de la dernière Chambre, tels que celle-ci les a exprimés le 7 juillet 1909, dans la motion Jules Legrand dont nous avons résumé les principes au début de cette étude.

Dans les soumissions déposées par eux, le 27 mai dernier, les concurrents ont été tenus d'indiquer : le montant de la subvention demandée pour exécuter les services ; la part des bénéfices nets de l'exploitation à attribuer à l'État, cette part pouvant être graduée suivant l'importance des bénéfices nets réalisés ; le taux moyen des bénéfices ou des pertes au-dessus ou au-dessous desquels la subvention serait révisée, le cas échéant. Ils ont, en outre, à déclarer s'ils entendent user de la faculté de faire appel à la garantie d'intérêt de l'État et dans quelles conditions. Le cahier des charges stipule que cette garantie ne pourra s'appliquer qu'aux emprunts consentis postérieurement à l'approbation définitive de la concession par le Parlement, jusqu'à concurrence du montant des dépenses faites en vue du renouvellement de la flotte affectée aux services postaux.

Les candidats ont dû indiquer le chiffre maximum des emprunts à garantir pour chaque période de cinq ans, à partir de l'approbation du contrat.

Il a fallu qu'ils spécifient si, au cas où un exercice se solderait en perte, ils entendaient se prévaloir du droit immédiat de faire appel à la garantie de l'État jusqu'à concurrence de cette perte, ou s'ils prévoyaient les moyens de faire face à cette perte, dans une certaine limite avant de recourir à l'intervention de l'État.

Les soumissionnaires ont eu à faire connaître le mode et la durée d'amortissement des emprunts qu'ils se proposent éventuellement de contracter, le taux et les conditions d'émission devant, en tout état de cause, être soumis à l'acceptation du ministre, et la durée d'amortissement ne pouvant, en aucun cas, dépasser vingt-cinq ans.

Ils ont également eu à indiquer quels seraient, en fin de concession, si le contrat n'était pas prorogé, les gages attribués à l'État en contrepartie de la garantie à laquelle ils pourraient, le cas échéant, rester tenus pour la partie non amortie de leur dette et en compensation des avances non remboursées.

Le cahier des charges contient un ensemble de dispositions destinées à limiter les risques de l'État. Il établit, notamment un mode de contrôle de la gestion du concessionnaire ; il impose à celui-ci l'obligation de soumettre sa comptabilité à l'examen de l'Inspection générale des finances et stipule que l'État sera représenté par un délégué aux séances du conseil d'administration de l'entreprise. Ce système de contrôle, emprunté pour partie à celui que créait la convention du 17 octobre 1908 et dont l'organe principal était un commissaire général du gouvernement, nommé par décret, est assurément moins complet et sera moins efficace que ce dernier.

Tous les services à concéder ne forment qu'un seul lot, ce qui permet une diminution des frais généraux d'exploitation et une utilisation plus convenable du matériel et du personnel.

Les parcours obligatoires ont été augmentés par une modification de la périodicité des départs sur certaines lignes et par la création d'un service toutes les quatre semaines entre Marseille et Haiphong.

Pour la ligne de Marseille à Nouméa, les paquebots, d'une exploitation très onéreuse, seront remplacés par des navires mixtes d'une portée plus grande en marchandises et d'une vitesse moindre, répondant mieux aux exigences du trafic.

Le maximum de la durée de la concession a été fixé à 25 ans comme dans la convention du 17 octobre 1908 et, pour les mêmes raisons, c'est-à-dire pour diminuer les charges d'amortissement du capital. L'État s'est toutefois réservé, pour tenir compte des changements susceptibles de se produire dans le mouvement économique international, la faculté de supprimer toute ligne devenue inutile ou trop dispendieuse ou de la remplacer par une autre, et aussi de créer de nouveaux réseaux.

Les stipulations du cahier des charges, concernant le matériel naval, laissent deviner l'embarras dans lequel la commission qui les a rédigées a dû se trouver quand il s'est agi pour elle de concilier le désir de la Chambre de faire appel à la concurrence et celui, qu'elle avait également exprimé, de faire bénéficier des subsides de l'État, seulement les navires construits en France. C'est certainement pour cette raison que le cahier des charges, tout en imposant l'obligation de n'employer que des navires de construction française, permet aux concessionnaires futurs d'utiliser pendant un délai maximum de cinq ans des navires d'origine étrangère, en déclarant que l'origine de ces navires constituera un élément d'appréciation pour la commission d'examen des offres.

Le cahier des charges a fixé une limite pour l'âge moyen des navires. Le concessionnaire devra donc échelonner ses constructions ou ses commandes de bateaux neufs. Il ne pourra ainsi, quand la concession approchera de son terme, encourir le reproche qui a été fait à la Compagnie des Messageries maritimes, d'avoir un matériel trop vieux.

Des clauses qui méritent de retenir l'attention sont celles relatives aux transports du matériel et du personnel de l'État. Le concessionnaire futur jouira du monopole du transport du matériel de l'État, sauf sur les lignes de l'Amérique du Sud et de la côte orientale d'Afrique. Il jouira également du monopole du transport du personnel de l'État, jusqu'à concurrence de neuf dixièmes, sauf pour les passagers en provenance ou à destination du Sénégal.

C'est un avantage nouveau très important dont bénéficiera le futur concessionnaire. La Compagnie des Messageries maritimes avait dû consentir des prix relativement

faibles, en raison de la concurrence, pour traiter avec le ministère des colonies au sujet des transports de troupes et de matériel à destination ou en provenance d'Indo-Chine : ces transports sont même effectués, en ce moment, moitié par elle, moitié par une autre compagnie avec qui elle s'est entendue.

Quant aux prix, il sera possible au futur concessionnaire, suivant les offres qu'il aura faites le 27 mai, de les fixer, en ce qui concerne le personnel, au même taux que ceux payés par les autres passagers, avec une réduction de 30 % imposée par le cahier des charges et qui peut être considérée comme la diminution de prix accordée pour les billets d'aller et retour des voyageurs de cabines, ou avec une réduction de 50 % pour les passagers d'entrepont. Les prix de transport du matériel pourront également être les mêmes que ceux des transports commerciaux, avec une diminution de 30 %, sorte de ristourne au profit du chargeur important qu'est l'État.

Nous avons dit que les concessions en cours viennent à expiration le 22 juillet prochain. Il est à présumer, si la Compagnie des Messageries maritimes est déclarée adjudicataire, qu'elle demandera ou bien que l'État lui proposera d'appliquer le nouveau contrat avant cette date.

Nos lecteurs savent déjà que les deux concurrents en présence ont, le 27 mai dernier, déposé chacun six soumissions. Ils savent aussi que les soumissions de la Compagnie des Messageries maritimes correspondent à deux programmes différents de construction, et à trois modes de participation de l'État. Dans le premier système, une partie seulement des obligations destinées à procurer les capitaux nécessaires à la construction des navires seraient garanties par l'État ; dans le second, toutes les obligations seraient garanties ; dans le troisième, aucune garantie ne serait demandée à l'État.

La Société d'Études ne sollicite la garantie de l'État que pour une seule soumission, et encore cette garantie, dans son esprit, ne devra-t-elle servir qu'à lui procurer des capitaux à meilleur compte. Elle entend ne pas y faire appel pour les intérêts obligataires, le paiement de la subvention devant être subordonné à la justification du paiement de ces intérêts.

La commission d'examen des offres, comme on le voit, aura une tâche délicate et complexe à remplir ; la valeur et la compétence de son président et de ses membres, leur probité connue, inspirent la plus grande confiance dans la solution définitive de cette question des concessions de services maritimes postaux, sur laquelle nous nous proposons, d'ailleurs, de revenir prochainement.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 novembre 1910)

MESSAGERIES MARITIMES. — Par le *Cachar* est arrivé M. Bertrand, qui vient prendre la direction de l'agence de Haïphong, en remplacement de M. Masson, qui retourne à Tourane.

Nous adressons à M. Bertrand nos meilleurs souhaits de bienvenue.

1912 : ABANDON DE LA LIGNE DU BRÉSIL ET DE L'ARGENTINE AU PROFIT DE LA COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE

En 1909, le Parlement et le conseil des ministres décident de mettre en adjudication les services maritimes postaux détenus par les Messageries maritimes. Un seul concurrent se présente : la Société d'études de navigation formée en mars 1909.

L'opération s'avérant parfaitement utopique, elle se transforme en simple reprise par un consortium de la ligne déficitaire des Messageries maritimes entre Bordeaux et l'Amérique latine. Ainsi naît, le 26 janvier 1912, la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, formée par la Banque française pour le commerce et l'industrie (BFCI) — ou Banque Rouvier —, la Banque transatlantique et diverses compagnies de navigation. En dix-huit mois, elle perd les deux tiers de son capital de 15 millions de francs...

Messageries maritimes
(*Les Annales coloniales*, 9 mai 1912)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 25 avril à 3 heures, au siège social, sous la présidence de M. André Lebon, président du conseil d'administration, qui a constaté que 4.796 actionnaires, porteurs de 88.275 actions, étaient présents ou représentés, et a appelé au bureau, comme scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, MM. [Georges] Odinet et [Édouard] Audra.

M. Maurice de Juilly, secrétaire général de la Compagnie, a été nommé secrétaire de l'assemblée.

M. Paul Lecat, administrateur délégué, a donné lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous avons eu l'honneur de vous convoquer en assemblée générale ordinaire, dans les termes des articles 22, 26, 28 et 34 des statuts.

L'objet de votre réunion est de recevoir, comme les années précédentes, communication du rapport du conseil d'administration sur les résultats du dernier exercice, et de statuer sur les propositions à l'ordre du jour, après que vous aurez entendu le rapport de MM. les commissaires aux comptes.

Nous avons aussi à vous entretenir de la convention du 11 juillet dernier, qui va régler les rapports de l'État avec la Compagnie jusqu'en 1937. Cette convention a mis fin à la longue période d'incertitude pendant laquelle, tout demeurant en suspens, il n'était pas possible de faire œuvre utile en vue de l'avenir de votre entreprise.

Ce sujet présente un intérêt trop capital pour que nous ne croyions pas répondre au désir de l'assemblée en faisant passer en première ligne la question de la convention, nous réservant d'aborder ensuite l'examen du bilan dans la seconde partie du rapport.

Vous avez été tenus au courant, à vos réunions de 1909, 1910 et 1911, de la marche des négociations poursuivies en vue du renouvellement du contrat de la Compagnie avec l'État, contrat qui arrive à expiration le 22 juillet 1912. Vous avez entendu, en 1909, une analyse complète de la convention d'octobre 1908 que la Chambre n'a pas

ratifiée. Nous vous avons informés ensuite qu'après le dépôt, le 27 mai 1910, de propositions en vue de l'adjudication possible des services maritimes postaux et d'intérêt général, que nous exploitons actuellement, l'appel d'offres provoqué par le gouvernement, n'ayant pas déterminé des solutions qui lui parussent acceptables, l'administration avait repris la négociation sur la donnée du traite de gré à gré. Nous vous avons fait connaître aussi qu'entre-temps, le gouvernement avait modifié son programme pour le réseau de l'Atlantique sud ; qu'il imposait pour la ligne du Brésil et de La Plata des conditions de très grande vitesse auxquelles il ne nous a pas paru qu'il fût de l'intérêt de votre entreprise de souscrire. Le rapport de l'année dernière contenait à cet égard des explications précises.

[NOUVELLE CONVENTION]

La convention signée le 11 juillet 1911, dont il vous a été remis un exemplaire à l'appui de notre rapport, a reçu les sanctions définitives dans la dernière semaine de l'année écoulée. La loi qui la consacre a été promulguée le 30 décembre 1911.

En résumé, la convention du 11 juillet 1911 apporte à la Compagnie une concession dont elle aura la possession pendant vingt-cinq années, ce qui dépasse beaucoup la durée des concessions faites antérieurement. Nous n'avons connu, dans notre existence sociale, qu'une concession de vingt-quatre années, et encore contenait-elle une disposition qui permettait à l'État de la faire cesser à l'expiration de la douzième année.

La convention a comme point de départ une subvention initiale par laquelle, en tenant compte du remboursement des charges de transit du canal de Suez, vous recevrez une allocation moyenne de 27 fr. 30 par lieue marine, alors que, sous le régime forfaitaire du contrat qui va prendre fin au mois de juillet prochain, votre compagnie ne recevait que 23 fr. 166 par lieue.

D'autre part, la révision, si elle devient nécessaire, pourra avoir pour effet de majorer la subvention initiale jusqu'à concurrence de 5 fr. 50 par lieue. Le jeu de l'article 6 conduit ainsi la compagnie à pouvoir compter de façon quasi certaine et constante sur une somme oscillant autour du chiffre variable indiqué à cet article. La différence entre les recettes des lignes subventionnées et les dépenses des mêmes lignes ne pourra pas, sauf circonstances extraordinaires, être très supérieure ni très inférieure au chiffre de 9.070.000 francs pour la première année, à celui de 8.808.000 francs pour la seconde et ainsi de suite.

Dans ces conditions, nous allons aborder l'ère nouvelle avec des perspectives notablement meilleures que par le passé. Nous nous sommes appliqués à défendre vos intérêts, qui sont aussi les nôtres, en apportant à la négociation la plus grande persévérance, nous dirons même la plus grande ténacité, afin d'obtenir ce que nous considérons comme indispensable pour mettre l'entreprise dans la situation qu'elle doit occuper, et pour qu'elle puisse rétribuer dans une mesure convenable les capitaux engagés dans l'affaire.

Nous avons eu, dans la dernière phase des négociations, le grand regret d'avoir à renoncer à l'exploitation du réseau d'Amérique du Sud qui avait été créé par nous au mois de mai 1860. La création du service Sud-Américain avait marqué le premier effort de la Compagnie vers l'expansion au delà du bassin de la Méditerranée où son action avait été limitée pendant les dix premières années de son existence.

Nous vous avons exposé, l'année dernière, les raisons qui avaient déterminé notre décision. L'abandon de la ligne du Brésil et de La Plata aurait eu pour effet de retrancher 108.602 lieues de l'ensemble des parcours à exécuter en navigation contractuelle si, par ailleurs, les additions faites aux services dans les mers au delà de Suez n'étaient pas venues atténuer, sinon compenser, ce que nous perdions du côté de l'Amérique du Sud. En réalité, les services exécutés actuellement en vertu des contrats qui arrivent à terme représentaient 605.456 lieues marines. La convention de juillet 1911 comporte des parcours qui s'élèveront à 585.893 lieues par an lorsque

l'organisation des services sur les bases de l'article 2 du cahier des charges sera complète.

[Valeur de la flotte]

Maintenant que la Compagnie est à la veille de sortir de la période difficile qu'elle traverse depuis vingt ans, et que l'on peut se rendre compte, par ce qui précède, que l'entreprise recevra désormais le concours financier de l'État dans la mesure où ce concours est légitimé par les charges imposées, il semble que l'heure est venue de réfuter certaines critiques mal fondées qui se sont manifestées contre elle, et d'examiner la situation réelle de la Compagnie à la date du 30 novembre 1911.

Nous ne pourrions mieux faire que de procéder, en quelque sorte, à une revue des éléments qui composent l'actif.

Que n'a-t-on pas dit et écrit sur les navires de la Compagnie, qui, cependant, ont fourni la preuve de leurs qualités en assurant jusqu'au terme un service très dur, alors que, depuis dix ans, pour les raisons que nous avons eu occasion d'exposer et malgré tous nos efforts, il a été impossible d'introduire dans la flotte postale une seule unité nouvelle.

Nous n'examinerons ici que la valeur intrinsèque de la flotte. Quelle est-elle ? Dans les écritures, et après l'amortissement dont elle a été dotée le 30 novembre dernier, elle sera, si l'assemblée approuve la répartition qui lui est proposée, de 86.479.034 fr. 32 et, si on ajoute le solde du compte de renouvellement des chaudières, 4.487.849 fr. 63, la valeur totale s'élèvera à 90.966.883 fr. 95.

Cette valeur est-elle exagérée, comme on s'est plu à le répéter ?

La flotte affectée aux services faisant l'objet du contrat avec l'État compte 35 paquebots jaugeant ensemble 181.069 tonneaux et d'une puissance de 500 chevaux.

Le prix de revient initial de la flotte postale a été de 170.307.314 fr. 38. La valeur nette est ramenée à 68.636.478 fr. 72 à la date du 30 novembre 1911.

Si on avait à réaliser immédiatement, en les jetant sur le marché, la vente de tous les navires, il est évident qu'on ne pourrait obtenir des 35 navires qu'un prix très inférieur à leur valeur en écritures.

Mais toute entreprise de navigation et la plupart des autres entreprises auraient à subir des pertes considérables en poursuivant une réalisation immédiate. Il en est de même, d'ailleurs, de tout outillage industriel qui n'a pas une utilisation assurée. En tout cas, s'il était encore admissible que des doutes pussent s'élever sur la valeur des navires postaux tant que l'avenir de la Compagnie demeurerait incertain, depuis que la convention de 1911 est intervenue, la valeur d'utilisation de la flotte contractuelle (68.636.478 fr. 72) a cessé d'être discutable. C'est le jeu même de la convention qui rend cette valeur certaine.

En effet, il a été dressé (par application de l'article 10 du cahier des charges) un programme de renouvellement échelonné de la flotte postale actuelle qui prévoit l'emploi de chacun de ces navires pendant un certain nombre d'années, variable selon leur âge et leur état, tout en rajeunissant l'ensemble et en ramenant l'âge moyen du tonneau à douze ans à partir de 1918 et le maintenant ensuite au-dessous de cet âge jusque dans la dernière partie de la période du contrat, et de façon à ne pas dépasser quinze ans au terme de la concession.

Dans ces conditions, et les événements de mer étant obligatoirement couverts par le fonctionnement du fonds d'assurance, la valeur de la flotte postale, telle qu'elle vient d'être énoncée, ne peut plus être contestée.

Nous ajouterons que l'amortissement de la flotte se poursuit de manière à couvrir le solde à amortir dans le laps de temps pendant lequel le navire est présumé devoir demeurer en service. Les calculs auxquels il a été procédé pour la flotte postale actuelle montrent que le but sera atteint en pratiquant un taux d'amortissement moyen annuel moindre de 3 1/2 %. C'est là une preuve indiscutable que les sacrifices que la

Compagnie s'est imposés ont eu pour résultat de faire que les amortissements opérés au profit de la flotte depuis dix ans, et qui ont été aussi larges correspondu en fait à ce qu'il était indispensable qu'ils fussent.

Mais ceci montre aussi qu'il n'existe pas, en matière d'amortissement de navires, de règle absolue.

En ce qui concerne la partie de la flotte affectée aux services libres et aux lignes coloniales, sa valeur nette de 22.330.405 fr. 23 représente moins de 50 % du coût initial et cette valeur nette correspond à un amortissement normal, tout en tenant compte de la valeur que conservent encore les navire quand ils sont vendus pour être démolis.

Dans son ensemble, la flotte avait donc bien, au 30 novembre 1911, une valeur réelle de 90.966.883 fr. 95. En ajoutant à ce chiffre les 41.253.385 fr. 89 qui représentent la valeur nette du complément de votre actif, on arrive à un total de 132.220.269 fr. 84, en regard duquel il y a à faire figurer le capital actions de 45.000.000 de francs et la dette obligatoire qui était de 64.828.500 francs à la fin du dernier exercice. Le dernier tirage a ramené l'importance de cette dette à 63 millions 856.000 francs, représentant la valeur des obligations au taux de remboursement.

Les critiques les plus sévères ne sauraient prétendre que les 45 millions du capital actions de la Compagnie ne sont pas représentés par un actif correspondant. Il faudrait pour cela que la valeur de la flotte eût à subir une diminution de plus de 25 %. Or, il a été établi que la valeur nette de la flotte postale n'est plus à mettre en question. Jointe à la valeur nette du complément de l'actif, elle suffirait à fournir la contrepartie du capital actions et des obligations, sans faire intervenir la flotte des services libres et coloniaux. Pour cette dernière, une réduction de 25 à 30 % la rapprocherait très sensiblement de la valeur de démolition des navires qui la composent et ce serait excessif.

Or, la flotte libre exécute annuellement 40 % des parcours de notre exploitation ; elle a contribué pour 25 millions par an à l'ensemble des recettes, apportant ainsi son contingent à la réalisation du bénéfice brut de 10 millions de francs que nous avons obtenu à peu près régulièrement depuis cinq ans.

On voit, par ce qui précède et en serrant les chiffres de près, le peu de cas qu'il faut faire d'assertions mal fondées qui n'ont pas manqué de se produire au cours des dernières années. Si nous n'avons pas donné suite aux répliques qu'elles provoquaient, c'est uniquement parce que les négociations en cours faisaient un devoir de ne pas nous départir d'une très grande réserve. Ceci explique que nous n'ayons pas donné plus tôt les conclusions très rassurantes que nous venons de vous exposer.

[Programme de constructions neuves]

Pour terminer ce premier chapitre, consacré tout entier à la convention de 1911, nous avons à vous entretenir des voies et moyens auxquels il faudra avoir recours pour mener à bien l'exécution du programme qui découle du dernier contrat avec l'État.

Sous ce rapport encore, la convention de 1911 diffère de celle de 1908. Avec cette dernière, le renouvellement de la flotte aurait dû être mené activement et la mise sur pied de l'ordre de choses nouveau aurait nécessité le recours au crédit jusqu'à concurrence d'une centaine de millions au moins. La convention de 1911 se prête, au contraire, à des tempéraments qui la rendent beaucoup plus avantageuse que sa devancière.

Il a été fait allusion plus haut à l'article 10 du cahier des charges auquel vous pouvez vous reporter en consultant la brochure qui vous a été remise avec le rapport. Il est dit dans cet article que les constructions neuves doivent être échelonnées de telle sorte qu'à chacune des trois échéances envisagées, l'âge moyen du tonneau de jauge brute ne soit pas supérieur aux prescriptions.

Pour se conformer à ces règles, il a été nécessaire de graduer les constructions neuves et de les répartir sur une période de vingt années, tout en s'assurant que la flotte actuelle serait en mesure d'intervenir jusqu'à l'entrée en ligne des unités nouvelles.

La formule ainsi introduite dans le cahier des charges constitue, à n'en pas douter, une mesure sage. Au point de vue de la flotte contractuelle nouvelle, la répartition du renouvellement sur une longue série d'années aura le grand avantage de permettre de s'inspirer et de profiter des progrès qui ne manqueront pas d'être réalisés au cours des vingt années qui vont suivre.

Pour ce qui concerne l'entreprise, et quoique les constructions doivent être plus nombreuses au début de la concession, que, par la suite, le budget des travaux à exécuter, aussi bien pour les navires neufs que pour la transformation des bateaux de la flotte actuelle, donne la notion qu'il suffira de recourir à l'emprunt dans la mesure d'un capital nominal d'environ cinquante-cinq millions pour se procurer un complément de ressources qui, joint aux autres ressources à attendre du jeu de l'amortissement et des fonds de réserve, permettra de créer une flotte dont la construction pourra coûter de 170 à 180 millions.

Nous parlons du recours à l'emprunt parce que l'intention de votre conseil est de vous proposer de n'apporter aucun changement au capital social. Si vous voulez bien donner votre approbation, les cinquante-cinq millions feraient l'objet d'obligations d'un type nouveau ; elles seraient émises en plusieurs branches, au fur et à mesure des besoins.

Comme conclusion et conformément à l'article 22 des statuts, il a été inséré dans l'ordre du jour de votre réunion une résolution sur laquelle vous serez appelés à vous prononcer. Cette résolution aurait pour effet de donner à votre conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour négocier l'emprunt et procéder aux émissions des obligations nouvelles.

Après une courte discussion, aucun actionnaire ne demandant plus la parole, M. le président a mis aux voix les résolutions suivantes qui ont été adoptées :

Première résolution

L'assemblée, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve les comptes de l'exercice 1911 et autorise le report à l'exercice 1912 du reliquat de 154.833 fr. 90, après imputation aux amortissements et aux fonds d'assurances d'une somme totale de 7.650.711 fr. 33.

Deuxième résolution

L'assemblée générale, en vue de l'exécution de la convention passée avec l'État, le 11 juillet 1912, pour l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général confiés à la Compagnie, convention dont les stipulations financières ont été approuvées par la loi du 30 décembre 1911, autorise un emprunt, à concurrence d'un chiffre nominal de 55 millions de francs, au moyen de l'émission d'obligations amortissables au plus tard le 30 novembre 1937, date de l'expiration de cette convention. L'émission de ces obligations pourra être faite en une ou plusieurs fois, en vertu d'une simple décision du conseil d'administration, sauf l'effet de ce qui suit :

M. Paul Lecat, administrateur délégué, et M. Maurice de Juilly, secrétaire général de la compagnie, agissant ensemble ou séparément, sont investis de tous pouvoirs à l'effet de déterminer et réaliser dès à présent la première fraction de l'emprunt aux conditions qu'ils aviseront ; d'établir, s'ils le jugent à propos, les statuts d'une société civile d'obligataires devant régir tous les porteurs dudit emprunt de 55 millions de francs ; de signer en conséquence tous actes et pièces nécessaires. En cas d'empêchement, de démission ou de décès de M. Paul Lecat ou de M. Maurice de Juilly, le conseil d'administration pourvoira à leur remplacement.

Troisième résolution

L'assemblée générale, en exécution de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, donne en tant que de besoin, aux membres du conseil d'administration qui pourraient avoir à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou marchés faits avec la société, ou pour son compte, toutes autorisations et décharges nécessaires.

Quatrième résolution

Sont nommés administrateurs, aux termes de l'article 15 des statuts :

Pour six ans : M. Octave Noël, administrateur sortant ; M. Alexandre Dreux [administrateur-directeur des Aciéries de Longwy], en remplacement de M. Émile Desvallières, démissionnaires ;

Pour cinq ans M. Stanislas Simon [administrateur-directeur de la Banque de l'Indochine], en remplacement de M. Paul Clavery, démissionnaire ;

Pour deux ans : M. Henry Foy ²⁴, en remplacement de M. Charles Tranchant, démissionnaire ;

Pour un an : MM. Max Boucard ²⁵ et Félix Roussel, en remplacement de MM. Besnier et Babin, décédés.

Cinquième résolution

Sont nommés commissaires pour l'exercice 1912, conformément à l'article 36 des statuts, avec faculté d'agir séparément en cas d'empêchement, de démission ou de décès de l'un d'eux : MM. Roger Lambelin et [Robert] de Semallé.

La rémunération de ces fonctions est fixée pour chacun des commissaires à la somme de 1.000 francs.

LÉGION D'HONNEUR

Ministère du commerce et de l'industrie

(*Journal officiel de la République française*, 2 novembre 1912)

Chevalier

Guillot de Juilly (Maurice), secrétaire général de la Compagnie des messageries maritimes à Paris. Grand prix obtenu par cette compagnie (classe 44) à l'exposition de Turin ; 33 ans de services.

Syndicat commercial algérien

Le naufrage du « Saint-Augustin » (Compagnie générale transatlantique)

(*Le Journal général de l'Algérie*, 19 janvier 1913)

.....
Dans la convention passée le 11 juillet 1911 entre le gouvernement et les Messageries maritimes pour l'exploitation des services subventionnés des lignes d'Orient, on trouve à l'article 47 ce qui suit :

²⁴ Henry Foy, ingénieur des constructions navales, administrateur de la Société anonyme des Ateliers et chantiers de la Loire.

²⁵ Max Boucard (1855-1922) : avocat, maître des requêtes au Conseil d'État (1894-1905), puis président ou administrateur d'une quinzaine de sociétés, à commencer par la Compagnie foncière et immobilière de la ville d'Alger. Voir [encadré](#).

La compagnie est tenue d'établir à bord de ses navires, sur les lignes où l'Administration le prescrit, un poste de télégraphie sans fil dont l'installation doit être soumise à l'approbation préalable de l'Administration des Postes et des Télégraphes.

L'Administration des Postes se réserve le droit d'imposer l'utilisation dans la constitution des stations de bord, d'appareils construits en France et de matériaux fournis par des constructeurs ou manufacturiers ayant leurs usines en France.

Les stations de bord doivent être susceptibles d'échanger des communications avec les ports côtiers à une distance de 300 kilomètres.

Toutefois, au cas où, par suite de progrès apportés à la radiotélégraphie (portée, syntonie, direction des ondes), il est reconnu que des perfectionnements importants peuvent être adaptés à la station de bord du navire, l'Administration des Postes, télégraphes et téléphones, se réserve le droit de prescrire ces modifications aux frais de la Compagnie.

Donc, le gouvernement reconnaît lui-même la nécessité de l'installation de la télégraphie sans fil à bord des paquebots.

.....

Messageries maritimes
(*Le Capitaliste*, 5 juin 1913)

Les Messageries maritimes (action ordinaire) se retrouvent à 132 ; l'action de priorité fléchit à 176.

Les actionnaires se sont réunis en assemblée générale ordinaire le 30 mai dernier.

L'exercice 1912 était le dernier que la Compagnie devait accomplir sous le régime de la convention avec l'État du 30 juin 1886, qui aurait dû prendre fin en 1903 et qu'un acte additionnel intervenu le 5 novembre 1894 avait prorogée jusqu'au 22 juillet 1912.

En raison de cette échéance, il fallait, pour qu'il n'y eût pas interruption des Services, que la convention du 11 juillet 1911 entrât en vigueur au moment même où la précédente arrivait à terme. C'est ce qui a eu lieu effectivement, mais une disposition de la convention ayant fixé au 1^{er} décembre 1912 le commencement de l'application des règles de comptabilité élaborées en vue du régime nouveau, la liquidation de l'exercice 1912 est encore opérée, sauf quelques variantes, selon les anciennes traditions.

D'une manière générale, ce qui caractérisera surtout la situation nouvelle, c'est qu'au point de vue de l'exploitation et de l'ensemble des comptes, il y aura lieu désormais, et cela à partir de l'exercice actuel, de tenir deux comptabilités distinctes : l'une spéciale aux services maritimes postaux et d'intérêt général qui ont fait l'objet de la convention de 1911 : l'autre destinée à prendre charge de tout ce qui ne relève pas directement des dispositions de ladite convention.

La liquidation de l'exercice 1912 s'établit comme suit :

La balance en recettes de l'exercice s'élève à 8.375.726 60

dont il y a lieu de déduire le montant de l'annuité de la dette obligataire....
1.873.812 50

Il restait un disponible de 6.501.914 10

que le conseil a proposé de répartir de la façon suivante :

Au fonds d'amortissement de la flotte 5.105.290 63

Au fonds de renouvellement des chaudières 78.759 60

Au fonds d'assurances des navires 365.230 28

Au fonds de réserve statutaire 37.500 00

5.586.780 51

Il restait un solde de 915.133 fr. 59, qui a été employé de la façon suivante :
Dividende à raison de 12 fr. 50 sur 60.000 actions de priorité, soit 750.000 00
Réserve pour liquidation des exercices antérieurs 165.139 59
Total égal 915.133 59

Le reliquat de 165.193 fr. 59 sera réservé jusqu'à la liquidation finale de l'exercice 1912 et des exercices antérieurs et si, après règlement, il reste un solde disponible, il sera considéré comme une provision devant profiter aux actions ordinaires. À ce solde, il faudra ajouter encore le montant des bénéfices dus aux ateliers de La Ciotat sur travaux exécutés jusqu'à la fin de 1912, de même que des remboursements, sur trop perçus sur impositions des magasins occupés à Marseille. Ce sont des ressources évaluées, d'une part, à 1.200.000 fr. et, d'autre part, à 200.000 fr., dont il ne pouvait être fait usage présentement parce qu'elles n'ont pas été déterminées définitivement.

MM. Ernest Carnot, [Max] Boucard et F[é]lix Roussel, administrateurs sortants, ont été réélus ainsi que MM. [Roger] Lambelin et [Robert] de Semallé, commissaires des comptes.

BRÈVE REPRISE DU DIVIDENDE

MESSAGERIES MARITIMES
(*Les Annales coloniales*, 7 juin 1913)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 30 mai 1913, à trois heures, sous la présidence de M. André Lebon, président du conseil d'administration, qui a déclaré que 9.046 actions appartenant à 4.936 porteurs étaient présentes ou représentées et a appelé au bureau, comme scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, MM. [Georges] Odinet et [Édouard] Audra. M. le président a indiqué ensuite que les convocations statutaires ont été faites.

M. de Juilly, secrétaire général de la compagnie, a été désigné pour remplir les fonctions de secrétaire.

M. Paul Lecat, administrateur délégué, a donné lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

L'exercice 1912, dont nous allons vous entretenir, est le dernier que la Compagnie devait accomplir sous le régime de la convention avec l'État du 30 juin 1886, qui aurait dû prendre fin en 1903, et qu'un acte additionnel intervenu le 5 novembre 1894 avait prorogée jusqu'au 22 juillet 1912.

C'est pour vous rendre compte des résultats de ce dernier exercice que nous avons eu l'honneur de vous convoquer en assemblée générale ordinaire dans les termes des articles 22, 26, 28 et 34 des statuts. MM. les commissaires: aux comptes vous feront connaître, de leur côté, les impressions qu'ils ont retirées de l'examen de notre comptabilité.

En raison de l'échéance du 22 juillet 1912, il fallait, pour qu'il n'y eut pas interruption des services, que la convention du 11 juillet 1911 entrât en vigueur au moment même où la précédente arrivait à terme. Mais une disposition de la convention ayant fixé au 1^{er} décembre 1912 le commencement de l'application des règles de comptabilité élaborées en vue du régime nouveau, la liquidation de l'exercice 1912 est encore

opérée selon nos traditions. Il a fallu cependant apporter quelques variantes à nos procédés pour être d'accord avec celles des obligations du nouveau contrat qui intéressaient la période du 22 juillet au 30 novembre 1912. Nous aurons soin de signaler les modifications introduites en faisant avec vous la revue des chapitres du bilan.

D'une manière générale, ce qui caractérise surtout la situation nouvelle, c'est qu'au point de vue de l'exploitation et de l'ensemble des comptes, il y aura lieu désormais, et cela à partir de l'exercice 1913, de tenir deux comptabilités distinctes : l'une spéciale aux services maritimes postaux et d'intérêt général qui ont fait l'objet de la convention de 1911 ; l'autre destinée à prendre charge de tout ce qui ne relève pas directement des dispositions de ladite convention.

Le service du Brésil et de La Plata, qui ne fait plus partie de notre concession, ayant pris fin avec l'achèvement du voyage entrepris au départ de Bordeaux, le 22 septembre dernier, nous avons eu à liquider celle branche de notre exploitation. Les comptes ont été arrêtés et soldés à la clôture des écritures de l'exercice 1912, de manière à n'avoir à reporter sur 1913 qu'une provision destinée à pourvoir à des règlements pouvant encore intervenir, et dont quelques-uns ont été effectués depuis l'arrêt des comptes de 1912.

Le rapport examine ensuite en détail les divers comptes du bilan, tant à l'actif qu'au passif, comparativement avec leur situation dans le précédent exercice.

Après la lecture du rapport des commissaires aux comptes constatant la parfaite tenue et régularité des livres et de la caisse, le président propose à l'assemblée la répartition suivante des bénéfices de l'exercice 1912 :

Balance en recettes de l'exercice s'élevant à 8.375.726 60
dont il y a lieu de déduire le montant de l'annuité de la dette obligataire 1.873.812
50
Il reste un disponible de 6.501.914 10
que le Conseil propose de répartir de la façon suivante :
Au fonds d'amortissement de la flotte : 5.105.290 63
Au fonds de renouvellement des chaudières : 78.759 60
Au fonds d'assurance des navires : 365.230 28
Au fonds de réserve statutaire : 37.500 00
5.586.789 51

Après répartition, il resterait un solde disponible de 915.133 59
que le conseil propose de répartir de la façon suivante :
Dividende à raison de 12 fr. 50 sur 60.000 actions de priorité, soit 750.000 00
Réserve, pour liquidation des exercices, antérieurs 165.133 59
Total égal 915.133 59

Au cours de l'exercice 1912, il a été remboursé 1.945 obligations sorties au tirage et représentant une somme de 972.500 fr.

ALLOCUTION DU PRÉSIDENT

Je vous demande seulement la permission de joindre mes remerciements personnels à ceux que le rapport du conseil formulait à votre adresse. C'est en effet à votre patience et à votre confiance que nous avons dû de pouvoir mener à bonne fin l'œuvre très difficile dont nous poursuivons la réalisation depuis dix ans ; si cette patience et cette confiance n'avaient pas été inaltérables, malgré les sollicitations du dehors, nous ne serions par arrivés certainement à conduire la compagnie à ce que les navigateurs appellent : « le port de reste », c'est-à-dire le port d'abri et d'espérance pour l'avenir.

[La grève de l'été 1912]

Les résultats de 1912 auraient été plus satisfaisants, comme vous l'indique le rapport du conseil, si nous n'avions eu à subir la déplorable grève de l'été dernier, grève déplorable à tous les égards, puisqu'il est à craindre que, désormais, votre avenir se ressentent profondément de l'attitude de votre personnel navigant.

Aussi, est-ce avec un véritable regret que je vois se poursuivre depuis quelque temps, dans un petit journal financier de province, une campagne de calomnies contre tous les hommes qui servent vos intérêts à un degré quelconque. Je vous prie de croire que ce regret n'a absolument rien de personnel, car mes collègues et moi sommes au-dessus de toutes les vilénies que l'on débite sur notre compte, mais ce qui est grave dans la circonstance, c'est que, par la persistance d'accusations mal fondées, on tend à répandre chez nos employés, chez nos collaborateurs de tous ordres, une sorte de suspicion à l'égard des chefs qu'ils ont à servir, et qu'en accusant ces chefs de malversations et de compromissions qui n'existent pas, je vous l'affirme à nouveau, on risque de suggérer à ces subordonnés la tentation de compléter leurs moyens d'existence au moyen de procédés répréhensibles. (Applaudissements).

Je proteste, de toute mon énergie, dans votre intérêt et non pas dans le nôtre, contre les polémiques qui se produisent à l'heure actuelle, et je vous répète que si elles ne nous atteignent pas personnellement, elles atteignent vos intérêts. (Applaudissements).

Après une courte discussion, les résolutions ont été mises aux voix et adoptées à l'unanimité.

Première résolution

L'assemblée, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve les comptes de l'exercice 1912 et fixe le dividende de cet exercice à 12 fr. 50 par titre pour les seules actions de priorité.

Ce dividende sera payable, sous déduction des impôts, à partir du 16 juin 1913.

Deuxième résolution

L'assemblée générale, en exécution de l'article 10 de la loi du 21. juillet 1867, donne, en tant que de besoin, aux membres du conseil d'administration qui pourraient avoir à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou marchés faits avec la société, ou pour son compte, toutes autorisations et décharges nécessaires.

Troisième résolution

L'assemblée générale, délibérant dans les termes de l'article 22 des statuts, donne au Conseil d'administration tous pouvoirs et autorisations les plus étendus à l'effet d'emprunter en une ou plusieurs fois, par voie. d'ouverture de crédit ou de prêt ferme, aux charges et conditions qu'il avisera, une somme principale ne pouvant dépasser deux millions cinq cent mille francs (2.500.000 francs), de toutes sociétés ou compagnies que le conseil avisera, notamment de la compagnie d'assurance avec laquelle il a négocié, en vue de l'achat et de la reconstruction d'un immeuble situé à Paris et dans lequel serait transféré le siège actuel de la compagnie.

En garantie dudit emprunt, conférer hypothèques sur tous immeubles à Paris, en France ou dans les colonies que le conseil désignera.

Aux effets ci-dessus, passer et signer tous actes et pièces, substituer, donner tous pouvoirs spéciaux et généralement faire le nécessaire.

Quatrième résolution

Sont nommés administrateurs, aux termes de l'article 15 des statuts : pour six ans, MM. Max Boucard, Ernest Carnot et Félix Roussel.

Cinquième résolution

Sont nommés commissaires pour l'exercice 1913, conformément à l'article 36 des statuts, avec faculté d'agir séparément en cas d'empêchement, de démission ou de décès de l'un d'eux, MM. Roger Lambelin et [Robert] de Semallé.

La rémunération de ces fonctions est fixée pour chacun des commissaires à la somme de 1.000 francs.

Construction et lancement du paquebot *Sphinx*.
(*Navigazette*, n° 1265, 24 juillet 1913, p. 9, en rubrique « Chronique maritime –
Constructions navales »)

« Sphinx » : Ce paquebot en construction aux Chantiers de la Loire ²⁶, pour le compte de la Compagnie des Messageries maritimes ²⁷, sera l'un des plus beaux des flottes commerciales. Il aura une longueur de 151 mètres, 10.600 tonneaux de jauge brute et une machine de 9.000 chevaux, et présentera, au point de vue de la sécurité et du confort, toutes les garanties, tous les avantages que sont en droit d'attendre les passagers. C'est un nouvel exemple des améliorations que la Compagnie ne cesse d'apporter à ses constructions et du souci qu'elle prend de satisfaire dans toute la mesure du possible aux légitimes exigences de sa clientèle. Le Sphinx, dont la coque, entièrement construite en acier, comporte neuf cloisons étanches transversales, munies de portes étanches à manœuvre hydraulique, a sept ponts, dont quatre complets de bout en bout et dont les trois autres, partiels, formeront un château central de 68 mètres de longueur. »

DJIBOUTI
(*Les Annales coloniales*, 15 janvier 1914)

Djibouti est une ville comptant un peu plus de 12.000 habitants, dont 500 Européens. Elle est située sur deux presqu'îles : le plateau de Djibouti et le plateau du Serpent. Sur le plateau du Serpent sont édifiés les bâtiments du chemin de fer et ceux de l'hôpital, quelques habitations très confortables et enfin un certain nombre de petites maisons des plus modestes ayant un caractère très provisoire et appelées à disparaître dans un avenir assez rapproché. Une des pointes de cette presqu'île a une forme très allongée, prolongée encore par une jetée ; à la naissance de cette jetée se trouvent les Messageries maritimes et leur important dépôt de charbon.

.....

LE PORT

La rade de Djibouti constitue un port naturel facilement accessible à tous les bateaux, quel qu'en soit le tonnage ; ils y trouvent un abri certain et peuvent, sans aucun danger,

²⁶ Société anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire. En 1913 : capital, 10 millions de francs ; siège social, 11bis, boulevard Haussmann, Paris (IXe Arr.) ; établissements à Nantes, Saint-Nazaire et Saint-Denis.

²⁷ Société anonyme constituée en 1852 pour une durée de 79 ans. Capital en 1912 : 45 millions de francs, divisé en 120.000 actions ordinaires et 60.000 actions de priorité. Siège social, 1, rue Vignon, Paris (IXe Arr.).

Flotte de la compagnie au 30 novembre 1911 (*ibid.*, p. 993) : 63 navires jaugeant ensemble 286.802 tonneaux, pour une puissance totale installée de 224.715 cv.

y effectuer toutes leurs opérations commerciales. De plus, le ravitaillement en vivres, glace, eau et charbon y est d'une commodité parfaite.

Nombreuses sont aujourd'hui les compagnies de navigation françaises et étrangères dont les navires font escale à Djibouti :

— la Compagnie des Messageries maritimes, dont tous les bateaux (courriers et cargos-boats) des lignes d'Extrême-Orient et de Madagascar relâchent à l'aller et au retour ;

— la Compagnie havraise péninsulaire, qui, mensuellement, dessert la côte de Madagascar, la Réunion et quelques ports intéressants de l'océan Indien ;

— la Compagnie des Chargeurs réunis (ligne d'Indochine), plus irrégulière.

Puis, les compagnies étrangères : Arabian Persian, Hamburg Amerika Linie, Austrian Lloyd, Buchnall Brothers, Navigation Russe, Russian Volunteer fleet.

Récemment encore, la compagnie italienne Maritima Italiana vient de créer une ligne de paquebots mixtes qui vont de Gênes à Mombasa en desservant Les ports de la mer Rouge, y compris Djibouti.

Enfin, Djibouti est relié à Aden par un service hebdomadaire qu'assure la Compagnie maritime française de l'Afrique orientale.

MOUVEMENT SOCIAL

La grève des officiers mécaniciens de Marseille
(*Le Journal des débats*, 21 février 1914)

On mande de Marseille :

Le mouvement de grève qui a éclaté hier parmi les officiers mécaniciens de la Compagnie des Messageries maritimes reste jusqu'ici limité au *Caucase*, qui a été désarmé aussitôt, et à l'*Atlantique*.

Les grévistes ayant décidé de ne pas entraver les départs préparés, le *Natal*, courrier de Madagascar et de la Réunion, a pu effectuer son départ, ainsi que le *Saghalien*, courrier d'Orient. De même, le *Karnak*, qui doit quitter le port vendredi après-midi pour la Syrie, pourra effectuer son départ. Mais l'*Atlantique*, courrier d'Indo-Chine, ne partira pas.

Les revendications présentées par les officiers mécaniciens des Messageries étant communes à ceux des autres Compagnies, on craint l'extension de la grève.

UNE NOTE DES MESSAGERIES

La Compagnie des Messageries maritimes nous adresse la note suivante :

« On se rappelle qu'au cours de la grève des inscrits maritimes de 1913, les officiers mécaniciens de la Compagnie des Messageries maritimes avaient présenté des revendications sur l'ensemble de leur situation.

Après des pourparlers au cours desquels la Compagnie fit savoir à ses officiers qu'il ne lui paraissait possible de donner suite qu'à un certain nombre de leurs demandes, l'accord n'ayant pu s'établir, les officiers se mirent en grève dans le but d'assurer le succès du surplus de leurs desiderata.

Conformément aux stipulations de son cahier des charges, la Compagnie fit immédiatement savoir aux pouvoirs publics qu'elle était prête à faire arbitrer le différend. L'arbitrage intervint, qui donna raison aux officiers mécaniciens sur la plus grande partie de leurs demandes.

Dès le mois de mai suivant, ces mêmes officiers adressaient de nouveau à la Compagnie des Messageries maritimes une lettre dans laquelle ils reprenaient, en demandant qu'il y fût donné satisfaction, les points sur lesquels la sentence arbitrale n'avait pas entièrement consacré leurs desiderata premiers.

La Compagnie répondit à cette lettre par un refus fondé sur cette considération que l'arbitrage auquel avait été soumis l'ensemble des revendications des officiers mécaniciens était de date trop récente pour qu'il parut possible de considérer que les conditions d'ordres divers dont les arbitres avaient tenu compte pour rendre leur sentence se trouvaient, modifiées au point de justifier une modification quelconque de leur décision.

La communication de la Compagnie ne parût soulever à l'époque aucune protestation de la part de ceux à qui elle était adressée.

Mais le 10 courant, les officiers mécaniciens adressaient à la Compagnie des Messageries maritimes une nouvelle lettre dans laquelle était repris l'ensemble de leurs revendications auquel se trouvaient ajoutés trois points de détail sur deux desquels, d'ailleurs, ils n'étaient séparés de la Compagnie que par des questions d'application et d'interprétation.

La Compagnie, pour la même raison qu'au mois de mai précédent, répondit qu'il ne lui paraissait pas possible d'accéder à l'ensemble des demandes formulées.

Toutefois, elle proposa de soumettre la question suivante à des arbitres dont la désignation serait demandée au sous-secrétaire d'État à la marine marchande. »

La situation de l'armement français en général et celle de la Compagnie des Messageries maritimes en particulier, se sont-elles depuis août. 1912 modifiées de manière à justifier un examen des revendications présentées par les officiers mécaniciens de cette compagnie dès le 14 mai 1913 et renouvelées avec quelques additions le 10 février 1914, étant donné qu'une sentence arbitrale est intervenue le 14 août 1912 qui statuait sur l'ensemble des revendications de ces collaborateurs ?

C'est dans ces conditions et sur le refus des officiers mécaniciens d'accepter l'arbitrage proposé qu'est né le conflit actuel.

LA GRÈVE DE MARSEILLE (*Les Annales coloniales*, 25 février 1914)

Comme elle l'avait fait prévoir, la Compagnie des « Messageries maritimes », devant les revendications inacceptables de ses officiers mécaniciens, a décidé, ne pouvant leur donner satisfaction, de désarmer ses navires.

Le « Paul-Lecat » et l' « Ernest-Simons » sont déjà actuellement désarmés dans le port de Marseille, et il en sera de même des autres navires que l'on y attend cette semaine.

La grève des officiers mécaniciens va mettre huit cents marins sur le pavé.

La grève des officiers mécaniciens LA. COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES ACCEPTE L'ARBITRAGE SOUS CONDITIONS (*Le Journal des débats*, 26 février 1914)

On nous communique la note suivante :

« La Compagnie des Messageries maritimes vient de faire connaître au sous-secrétaire d'État de la marine marchande qu'elle accepte de soumettre à un arbitrage le conflit qui s'est élevé entre elle et ses officiers mécaniciens du port de Marseille, cet arbitrage portant non seulement sur la question préjudicielle qu'elle avait précédemment formulée, mais encore sur le fond même des revendications présentées par les officiers mécaniciens.

Le tribunal arbitral serait composé de deux arbitres désignés par la Compagnie, de deux arbitres désignés par les mécaniciens et d'un surarbitre laissé au choix du sous-secrétaire d'État.

La procédure d'arbitrage devant comporter un délai assez long, il est bien entendu que cette procédure ne sera engagée qu'autant que les officiers mécaniciens qui ont débarqué, auront réintégré leur bord, de façon à assurer la bonne exécution du service. »

On pense que les officiers mécaniciens accepteront de reprendre le travail immédiatement et que cette condition ne sera pas un obstacle aux pourparlers.

Jusqu'ici les Messageries maritimes mettaient cette condition préalable à leur acceptation de l'arbitrage qu'il ne devait porter que sur la question préjudicielle de savoir si la situation de l'armement en général et de la Compagnie s'était modifiée depuis 1911 et motivait une nouvelle étude de revendications déclarées alors mal fondées par les arbitres.

La grève des officiers mécaniciens
CEUX-CI REFUSENT L'ARBITRAGE QU'ILS AVAIENT SOLLICITÉ
(*Le Journal des débats*, 27 février 1914)

Nous avons dit hier comment la Compagnie des Messageries maritimes venait de déclarer accepter l'arbitrage sur le fond même du conflit sous cette seule réserve que le travail serait repris aussitôt la désignation des arbitres par les deux parties, pour limiter au minimum le dommage causé par la grève.

Cette demande était normale, l'acceptation d'un arbitrage impliquant par avance, et pour les deux parties, la promesse d'observer la décision des arbitres.

Les officiers mécaniciens de Marseille ont cru cependant pouvoir en prendre prétexte pour refuser cet arbitrage qu'il avaient été les premiers à réclamer cor et à cri quand ils croyaient que leur Compagnie ne l'accepterait pas.

Une délégation des officiers mécaniciens grévistes a été, dans la soirée d'hier, aviser le préfet de Marseille de ce refus. Cette délégation est ensuite partie pour Paris. Elle exposera au sous-secrétaire d'État de la marine marchande, les raisons ou les prétextes dont les officiers mécaniciens enveloppent ce refus.

Dans les milieux maritimes de Marseille, on explique que la raison réelle de l'intransigeance des officiers mécaniciens serait qu'ils ne sont pas sûrs que les arbitres leur accordent ce qu'ils demandent, tandis qu'ils espèrent pouvoir imposer la totalité de leurs revendications, de haute lutte. **Il y a actuellement pénurie d'officiers mécaniciens** : les candidats ne se recrutent plus et les grévistes de Marseille savent que les Messageries seraient dans l'impossibilité de les remplacer. « La direction sera donc forcée, se disent-ils, de passer tôt ou tard par où nous voulons. »

(Le Journal des débats, 28 février 1914)

LES EXPLICATIONS DES GRÉVISTES

Une délégation des officiers mécaniciens grévistes, reçue hier par M. Ajam au sous-secrétariat d'État à la marine marchande, lui a remis un ordre du jour voté par leurs camarades pour expliquer leur refus de l'arbitrage auquel acquiesçaient les Messageries maritimes. Voici les passages essentiels de ce document :

« Les officiers mécaniciens des Messageries déclarent à l'unanimité que, ayant prié la Compagnie d'accorder quoi que ce soit, aussi peu soit-il, pour franchir une des étapes, dont M. le directeur avait parlé dans les séances d'arbitrage de la grève de 1912 pour arriver à leur accorder ce qu'ils demandaient à cette époque et afin d'empêcher le mouvement de grève qui avait l'air de se dessiner à ce moment ;

Ces avertissements ayant été renouvelés le 14 et le 16 février et ayant de plus accepté, par esprit de conciliation, de laisser partir l'*Atlantique* et de surseoir au débarquement de leurs camarades jusqu'à la réponse de la Compagnie ;

Décident de refuser l'arbitrage, car ils estiment que pour la faible somme qui resterait à obtenir, il est inutile de prolonger un état d'agitation qui pourrait entraîner des mesures préjudiciables au port de Marseille et au commerce en général. »

Pour ne pas prolonger l'agitation et le dommage causé au port de Marseille, les officiers mécaniciens décident de continuer la grève. La logique est imprévue.

ON FERA APPEL AUX MÉCANICIENS DE L'ÉTAT

L'interruption des relations maritimes avec nos possessions d'Extrême-Orient ne peuvent se prolonger. M. Ajam a décidé de mettre des mécaniciens de l'État à la disposition de la Compagnie des Messageries pour assurer ses services. Avant de prendre cette décision, M. Ajam a fait venir M. Rivelli pour savoir si les inscrits maritimes ne refuseraient pas de travailler dans ces conditions. M. Rivelli a assuré M. Ajam que les inscrits ne se solidariseront pas avec les officiers mécaniciens grévistes et ne voyaient pas d'obstacle à ce qu'il soit fait appel aux mécaniciens de l'État.

UNE NOTE DES MESSAGERIES

La Compagnie des Messageries maritimes nous communique la note suivante :

« En réponse à l'un des considérants votés par le Syndicat des officiers mécaniciens de Marseille pour motiver leur refus d'accepter l'arbitrage, la Compagnie des Messageries maritimes dément de la façon la plus catégorique que, lors de la grève de 1912, il ait été promis à ces officiers de leur accorder « par étapes celles de leurs revendications qui avaient été écartées par les arbitres de l'époque. »

La grève des officiers mécaniciens de Marseille
(Le Journal des débats, 1^{er} mars 1914)

M. Ajam, sous-secrétaire d'État à la marine marchande, s'est dessaisi de cette affaire entre les mains de M. Monis, ministre de la marine, qui s'en occupera maintenant directement.

M. Monis a reçu les délégués des mécaniciens grévistes. Il leur a déclaré qu'il renonçait à l'intention manifestée par M. Ajam de mettre des mécaniciens de l'État à la disposition des Messageries maritimes, au moins momentanément, et il a invité ces délégués à trouver une formule d'arbitrage qui leur agréée.

Les officiers mécaniciens ont proposé la nomination de deux experts comptables auxquels les Messageries soumettraient leurs livres et qui y rechercheraient si cette Compagnie peut ou non faire en leur faveur le sacrifice pécuniaire qu'ils sollicitent.

M. Monis a fait remarquer aux délégués la difficulté pour les Messageries d'accepter cette procédure inusitée.

À Marseille, les inscrits, maritimes manifestent un grand émoi du désarmement des navires. Ils déclarent que c'est seulement pour l'arrêter qu'ils se sont déclarés prêts à travailler sous la direction d'officiers mécaniciens de l'État, selon que M. Rivelli en prévint M. Ajam.

Grève et lock-out.
(*Le Journal des débats*, 2 mars 1914)

L'attitude prise par la Compagnie des Messageries maritimes en présence des revendications de ses officiers mécaniciens déconcerte ceux-ci. La Compagnie use de son droit en faisant le lock-out. Elle désarme ses navires lorsqu'ils rentrent au port. C'est une réponse à la grève des officiers mécaniciens. Des deux côtés, en effet, on ne peut s'entendre sur une formule d'arbitrage et le conflit, jusqu'ici, paraît, sans issue. De plus, les inscrits maritimes voudraient profiter de cette crise pour poser, aussi eux, des conditions nouvelles aux armateurs, et ils viennent paraît-il, de demander aux officiers mécaniciens s'ils se solidariseront avec eux, au cas où ils se mettraient à leur tour en grève. Mais ceux-ci n'entendent pas de cette oreille. Ils refusent de compliquer le conflit, et, jusqu'à maintenant, repoussent les avances des inscrits. Les inscrits en chômage, par suite de la grève des officiers mécaniciens qui a provoqué le lock-out de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis après le refus des officiers mécaniciens et ont déclaré conserver toute liberté au cas où les navires seraient armés sans le concours de ceux-ci. Ils ont ensuite délégué deux membres de leur Syndicat près de M. Ajam pour lui demander le réarmement immédiat des navires. Ils supportent les conséquences de la grève et voudraient que les pouvoirs publics la fassent cesser d'autorité. Ils ne comprennent les grèves que quand elles sont faites à leur profit. En dehors de cela, ils font appel à l'intervention de l'État. Et tous ces syndicats, celui des ouvriers mécaniciens comme celui des inscrits ne peuvent tolérer qu'une compagnie, qu'un employeur, use des moyens que lui donne la loi de faire cesser le travail quand les conditions qui lui sont proposées ne lui permettent pas de continuer. C'est toujours et presque partout, en France, que domine l'idée du privilège. En ce qui regarde cet état d'esprit, des syndicats, ouvriers ou d'employés, on peut bien affirmer que les divers gouvernements qui se sont succédé depuis une quinzaine d'années ont fait, par leurs interventions inopportunes et injustes, tout ce qu'il fallait pour l'étendre.

MOUVEMENT SOCIAL
La grève des officiers mécaniciens de Marseille
(*Le Journal des débats*, 4 mars 1914)

Dans une réunion tenue hier après-midi, les officiers mécaniciens de Marseille des Messageries maritimes se sont solidarisés avec leurs délégués, les approuvant de s'en

être tenus à la proposition qu'ils firent à la Compagnie des Messageries de soumettre ses livres à l'examen de comptables, pour savoir si cette Compagnie pouvait pécuniairement faire les sacrifices réclamés par les chômeurs.

Dans une seconde réunion tenue dans la soirée, les officiers mécaniciens marseillais à la solde des autres Compagnies, se sont déclarés prêts à soutenir leurs collègues grévistes des Messageries « par tous les moyens en leur pouvoir ».

MOUVEMENT SOCIAL
La grève des officiers mécaniciens de Marseille
(*Le Journal des débats*, 6 mars 1914)

On mande de Marseille aux agences :

M. Schrameck, préfet, a, dans la soirée, sur des instructions données par M. Monis, ministre de la marine, convoqué dans son cabinet les délégués des officiers mécaniciens des Messageries maritimes en grève.

Le préfet leur a donné connaissance d'un compromis d'arbitrage proposé par le ministre de la marine. Le ministre estime que ce compromis devrait être admis par les officiers mécaniciens pour amener ensuite la solution du conflit.

Ce projet de compromis tend à fixer d'abord la durée du temps pendant lequel les accords à intervenir seraient valables. Les arbitres seraient ainsi désignés deux par les officiers mécaniciens, deux par la Compagnie des Messageries maritimes, et un surarbitre par le sous-secrétaire d'État à la marine marchande.

Pour les revendications qui seraient admises, la question devrait se poser de savoir si elles doivent être réalisées immédiatement ou en plusieurs échéances.

Les délégués des officiers mécaniciens ont fait connaître au préfet qu'ils ne pouvaient donner une réponse qu'après avoir consulté leurs camarades. Ils ont convoqué ceux-ci pour cet après-midi.

Le nombre des bateaux désarmés est actuellement de 15.

MOUVEMENT SOCIAL
La. grève des officiers mécaniciens de Marseille
(*Le Journal des débats*, 7 mars 1914)

On mande de Marseille :

Les officiers mécaniciens en grève de la Compagnie des Messageries maritimes ont tenu hier après-midi, au siège de leur syndicat, une longue réunion pour discuter les différents paragraphes du compromis qui leur avait été proposé par M. Monis, ministre de la marine.

À six heures du soir, à l'issue de cette réunion, une délégation est allée aviser le préfet que l'assemblée avait décidé à l'unanimité de repousser les propositions d'arbitrage qui leur avaient été soumises.

Ils ont remis au préfet cet ordre du jour :

« Les officiers mécaniciens brevetés de la Compagnie des Messageries maritimes repoussent toutes les questions préjudiciables et maintiennent l'intégralité de leurs demandes qui, mûrement réfléchies, sont un minimum.

Estiment qu'un arbitrage, tel qu'il est présenté, aurait pour résultat de réduire les améliorations par eux demandées et que, dans la suite et à brève échéance, ils seraient

conduits à formuler de nouvelles revendications, ils renouvellent leur désir de voir se terminer bientôt l'état de chose actuel si préjudiciable à tous les points de vue,

Ils déclarent à nouveau qu'ils poursuivent uniquement la réalisation des revendications équitables par eux présentées en dehors de toute considération de quelque ordre et de quelque nature que ce soit.

Ils ne demandent qu'a entrer en pourparlers avec leur Compagnie pour établir un compromis fixant les époques où pourraient entrer en vigueur les règlements nouveaux à établir et ils s'engagent encore une fois à ne plus présenter de revendications tant que la Compagnie tiendra ses engagements et n'améliorera pas la situation des autres corporations composant l'état-major sans améliorer la leur dans la même proportion. »

Les inscrits maritimes doivent tenir aujourd'hui une réunion où MM. Réaud et Rivelli rendront compte des démarches qu'ils ont tentées à Paris pour essayer d'obtenir le réarmement des paquebots des Messageries.

Par suite de leur désarmement, plus de mille inscrits (marins, chauffeurs, soutiers et employés de restaurant) subissent un chômage forcé et imprévu qui provoque parmi les inscrits marseillais une assez vive effervescence.

De nombreux voyageurs et fonctionnaires qui avaient retenu leur passage sur le *Yarra*, courrier de Madagascar, le *Paul-Lecat*, courrier d'Extrême Orient, et le *Lotus*, courrier d'Alexandrie, sont en panne dans les hôtels de Marseille par suite de la suppression de ces départs.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

[Lancement du *Sphinx*]

(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1914)

Le 12 mars aura lieu, à Saint-Nazaire, le lancement du paquebot *Sphinx*.

Ce navire, construit pour le compte de la Compagnie des Messageries maritimes par la Société des Ateliers et Chantiers de la Loire, déplacera, une fois terminé, 10.600 tonnes environ. La Compagnie des Messageries maritimes se propose de l'affecter à sa ligne d'Égypte. Les aménagements prévus pour le *Sphinx* rivaliseront heureusement pour le luxe et le confort de l'installation, avec ceux des unités étrangères les plus réputées. Le *Karnak* et le *Lotus*, récemment mis en service sur la ligne d'Égypte, sont les meilleurs garants des efforts que fera la Compagnie des Messageries maritimes pour se rendre digne, une fois de plus, de la confiance que mettent en elle le commerce et le tourisme français.

MOUVEMENT SOCIAL

Les officiers mécaniciens des Messageries maritimes

[Fin de grève]

(*Le Journal des débats*, 10 mars 1914)

Les officiers mécaniciens des Messageries maritimes se réuniront aujourd'hui en assemblée générale, au siège de leur Syndicat, à Marseille. C'est au cours de cette réunion que les officiers mécaniciens examineront le projet définitif du compromis d'arbitrage dont les termes ont été arrêtés hier.

Dès que ce compromis aura été signé par les deux parties intéressées, la Compagnie des messageries maritimes réarmera ses paquebots immobilisés depuis près de vingt jours dans le port et les courriers reprendront leur service normal.

Pendant ce temps, les arbitres désignés se réuniront afin d'étudier les divers points en litige.

On estime que mardi la grève des officiers mécaniciens sera terminée.

On annonce la mort
(*Le Journal des débats*, 13 mars 1914)

de M^{me} veuve Castillon, née Marie-Adeline Moulin, belle-mère de M. Eugène Raymond, ancien ingénieur de la marine, directeur des ateliers de la Compagnie des Messageries maritimes, à La Ciotat, décédée à Berre (Bouches-du-Rhône), à l'âge de quatre-vingts ans.

Compagnie des Messageries maritimes
Société anonyme au capital de 45 millions
Siège social : à Paris, 1, rue Vignon.
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1914)

Le conseil d'administration des Messageries maritimes a statué, dans sa séance du 22 avril sur les propositions qu'il soumettra à l'assemblée générale des actionnaires le 29 mai prochain.

Il résulte des comptes de l'exercice 1913 un solde bénéficiaire correspondant à 12 fr. 50 bruts par action de priorité et à 6 francs bruts par action ordinaire, sous déduction à faire, en ce qui concerne ces dernières, de l'impôt de transmission avancé depuis plusieurs années par la Compagnie pour les titres au porteur.

Mais ce. bénéfice ne pourra être distribué que lorsque la Compagnie aura recouvré de l'État les sommes importantes dont celui-ci lui est redevable aux termes de la convention de 1911.

Messageries maritimes
A.G. du 29 mai 1914
(*Le Journal des chemins de fer*, 27 juin 1914, 642 s)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Modification des règles de comptabilité suite à la convention intervenue avec l'État en juillet 1911. Une comptabilité spéciale aux services maritimes postaux et d'intérêt général (domaine contractuel), l'autre pour tout ce qui n'en relève pas (domaine privé).

.....

Exploitation

L'exploitation a été particulièrement active pendant toute la durée de l'exercice 1913. Nous avons eu à transporter 230.392 voyageurs, ce qui marque une grande avance sur le mouvement des exercices précédent. Pour ce qui concerne les marchandises, le tonnage a été abondant, dépassant de 200.000 tonnes celui de 1913, et les taux des frets sont demeurés satisfaisants.

C'est à cette situation que l'on doit d'avoir vu les produits directs du trafic s'élever jusqu'à 68.089.364 fr. 37 en 1913. Ces produits se sont répartis de la manière suivante :

	Passagers	Marchandises
Services du domaine contractuel	23.036.223 64	24.501.250 34
Services du domaine privé	2.769.077 30	17.782.813 09
Totaux	<u>25.805. 300 94</u>	<u>42.234.063 43</u>

Les colis postaux, dont le nombre va sans cesse augmentant, sont entrés dans la recette du trafic pour une somme de 698.945 fr. 70.

Étant donné que la navigation de l'exercice 1913 a comporté un parcours de 921.587 lieues marines, il en ressort que le produit moyen par lieue a été de 28 francs pour le trafic des voyageurs et que 45 fr. 88 ont été procurés par les transports de marchandises. Au total, la recette a atteint 73 fr. 88 par lieue.

En 1912, abstraction faite de produits et des parcours de la ligne du Brésil et de La Plata, qui doivent être désormais écartés des comparaisons, le produit moyen par lieue avait été, pour les services qui relèvent de Marseille, de 26 fr. 32 en ce qui concerne les passagers ; les marchandises avaient donné 39 fr. 44 et le produit total s'était élevé à 65 fr. 76.

[Deux mois de grève]

Le rapprochement des résultats des deux dernières années montre que l'exercice 1913 a bénéficié d'une augmentation de 8 fr. 12 par lieue pour l'ensemble des lignes de la compagnie. Appliquée au parcours de 921.587 lieues, la progression se traduit par un accroissement de 7.483.286 fr. 44 sur ce qu'auraient procuré les produits directs du trafic en 1912 si l'exploitation n'avait pas été troublée, au cours de cet exercice, par une interruption de la marche des services qui n'a pas duré moins de deux mois et demi et qui a été causée, comme vous le savez par la grève du inscrits maritimes et des officiers mécaniciens.

Il serait logique de déduire de ce qui précède que, si les conditions d'exploitation n'avaient pas subi de profondes modifications, les résultats de 1913 auraient été notablement plus favorables que ceux de l'exercice précédent. Mais nous nous sommes trouvés en présence d'aggravations de dépenses et de charges dont nous allons vous rendre compte.

Parmi les dépenses, il faut mettre encore en première ligne le charbon. Cet article intervient pour 22.236.793 fr. 92, chiffre qui dépasse de 5.462.399 fr. 28 la dépense de 1912, déduction faite de la part qui correspondrait aux voyages accomplis sur la ligne du Brésil et de La Plata.

Pour établir la relation sur des bases comparables, Il est nécessaire de tenir compte des parcours respectifs des deux exercices. En procédant de la même manière que nous avons fait pour les recettes, c'est-à-dire en raisonnant sur la dépense par lieue, on trouve, après déduction du charbon et des parcours afférents au service de l'océan Atlantique, que la dépense a été supérieure de 3 fr. 96 par lieue à celle de l'exercice 1912. Ce coefficient appliqué aux parcours de l'exercice, montre que la surcharge subie par l'exercice 1913 a été de 3 millions 649.484 fr. 52.

La surcharge est moins imputable à la hausse du prix des charbons, bien qu'ils soient restés et restent encore chers, qu'à l'élévation des frets payés aux navires transporteurs. Cette dernière cause ne paraît pas devoir être durable. La détente s'est produite et on revient peu à peu aux frets antérieurement pratiqués. De prévisions établies d'après les

données de l'exercice en cours permettent d'entrevoir une diminution de 2 millions environ sur le chapitre des charbons de 1914.

Nous avons eu aussi, pour l'entretien de la flotte, à faire face à des dépenses beaucoup plus élevées que celles de 1912. Nous faisons allusion ici à l'entretien courant et non aux travaux de grosse réfections qui ne sont pas imputées directement à l'exploitation. L'entretien courant et les fournitures ont donné lieu en 1912 à une dépense par lieue marine qui a dépassé de 3 fr. 40 celle de l'exercice précédent. Pour un parcours de 921.587 lieues, cette différence fait ressortir une augmentation de 3.133.395 fr. 80.

Quelque élevé que soit ce chiffre, il s'explique aisément. D'une part, en effet, nous avons à supporter actuellement les conséquences de la longue période d'incertitude pendant laquelle on ne faisait que ce qui était rigoureusement nécessaire pour assurer jusqu'au bout l'exécution de la convention qui devait prendre fin le 22 juillet 1912. D'autre part, l'obligation de faire fournir à des navires, dont certains très âgés, des vitesses plus fortes a entraîné un effort considérable et a conduit à des travaux d'entretien d'autant plus importants que nous avons l'obligation d'adapter notre flotte ancienne aux obligations nouvelles résultant du cahier des charges de notre convention actuelle.

Enfin, le prix élevé des matières premières en 1912-1913 et la cherté de la main-d'œuvre ont eu aussi leur influence sur cet ordre de dépenses.

D'un autre côté, les salaires des équipages sont en augmentation de plus de 1 million de francs depuis la date de la convention. Il en est de même pour ce qui regarde la nourriture. Étant donné l'augmentation du prix des vivres, ceci ne doit pas surprendre si l'on considère que la compagnie a transporté plus de 230.000 passagers et qu'en outre, elle doit nourrir chaque jour [ses équipages, c'est-à-dire plus de 7.000 personnes](#).

À l'effet de ces dépenses effectives sont venues s'ajouter pour peser sur les résultats d'exploitation, les dispositions d'ordre contractuel qui ont mis à la charge de l'exercice des dotations d'amortissement et d'autres imputations dont l'importance est considérable.

Telles sont les causes principales qui font que malgré de belles recettes, les résultats de l'exercice ne vous laissent pas une grande marge disponible.

Parmi ces causes, beaucoup, comme celles provenant des salaires, de la nourriture et de l'amortissement, revêtent un caractère permanent. D'autres, et celles notamment visant le charbon, l'entretien, l'amortissement des gros travaux, seront susceptibles, par la suite, d'atténuations appréciables.

En dehors des points qui viennent d'être traités, l'exploitation générale ne comporte que deux faits saillants : d'abord, la perte du *Niger*, dont il a été déjà question au matériel naval. Ce paquebot accomplissait un voyage contractuel appartenant à la série de 1914. C'est cet exercice qui aura à régler la liquidation du *Niger*.

En second lieu, nous avons à vous faire part d'une convention intervenue avec le gouvernement général de Madagascar, pour laquelle les négociations étaient ouvertes depuis près d'un an et qui a été signée au mois de janvier dernier.

Cette convention vise les services coloniaux du tour de côte de Madagascar, des Comores et Zanzibar, et de l'Afrique du Sud qui sont subventionnés par la colonie. Il s'agissait de remanier l'organisation de ces services pour les mettre en harmonie avec les mouvements des paquebots des lignes principales de l'océan Indien. Le nouveau contrat a une durée de dix années.

.....

Conseil d'administration

Vous aurez, ainsi que vous le faites chaque année, à pourvoir aux vacances que crée le jeu normal du roulement des membres du conseil d'administration. Les administrateurs sortants sont MM. Henry Foy et Alfred Musnier.

.....

Liquidation de l'exercice

La liquidation de l'exercice se présentera dans les conditions suivantes :

La révision vient ajouter aux produits de l'exercice avant révision 321.869 82
une créance sur l'État de 7.365.997 31

se décomposant en deux parties, l'une dans la limite du maximum résultant de l'article 7, 1.793.497 fr. 94, l'autre provenant de l'inscription au compte d'attente prévu par l'article 8, de 5.572.499 fr. 43.

Cette addition donne comme produits de l'exercice après révision un total de 7 millions 687.866 fr. 69.

Sur ce chiffre, doit être obligatoirement prélevée la contrepartie des éléments d'actif qui ont été assurés, en réalité, l'exécution des services contractuels, c'est-à-dire l'amortissement de la flotte postale ancienne, le service des obligations anciennes 3 1/2 %, etc., soit au total 6.550.000 francs.

Par suite, le net produit de l'exercice ressort à 1.137.866 fr. 69.

Ces constatations faites, les répartitions effectuées en conformité avec les statuts s'établissent comme suit :

1° Solde en bénéfice des exercices antérieurs 471.686 08

Réparti comme suit :

À la réserve légale, 5 % : 23.734 30

Solde appartenant aux actions ordinaires : 450.951 78

Total : 474.696 08

2° Solde en bénéfice de l'exercice 19131.137.866 69

Réparti comme suit :

À la réserve légale, 5 % : 56.893 33

Aux actions de priorité : 750.000 00

Aux actions ordinaires : 269.048 22

Ensemble 1.075.941 55

À reporter à l'exercice 1914 61.925 14

Total 1.137.866 69

Ce report de 61.925 fr. 14 c. est la propriété des actions ordinaires. [...]

FÉLIX ROUSSEL, PRÉSIDENT

Messageries maritimes
[Démission d'André Lebon]
(*Le Journal des débats*, 6 juin 1914)

On nous communique la note suivante :

Au cours de la séance tenue hier par le conseil d'administration des Messageries maritimes, M. André Lebon a fait connaître à ses collègues que, obligé de se consacrer principalement, désormais, à d'autres travaux, il ne pourrait plus donner à la Compagnie tout le temps et l'effort désirables à un moment où de nouvelles négociations doivent se poursuivre avec l'État.

Il les a priés, en conséquence, de vouloir bien le remplacer dans les fonctions de président qu'il a occupées durant douze années consécutives.

Le conseil, après avoir insisté pour que M. André Lebon revint sur sa décision, et constaté, avec le plus vif regret, qu'elle était irrévocable, a désigné, à l'unanimité, pour

exercer les fonctions de président, M. Félix Roussel, ancien président du conseil municipal de Paris, administrateur de la société, à l'unanimité également, M. André Lebon, qui demeure administrateur, a été nommé président d'honneur du conseil d'administration.

LANCEMENT DU PAQUEBOT « ATHOS »,
DE LA COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1914)

Le 25 de ce mois a eu lieu à Dunkerque le lancement du paquebot *Athos*, construit par la Société des Ateliers et chantiers de France, pour le compte de la Compagnie des Messageries maritimes.

Le navire, qui a été mis à l'eau tout armé, avec ses chaudières, ses machines, ses cheminées et ses mâts, les aménagements intérieurs restant seuls à compléter, pesait, au moment du lancement, 9.600 tonnes avec son berceau. L'importance de ce poids rendait l'opération particulièrement délicate : elle se fit, avec aisance, sur deux coulisses dont les dernières retenues étaient constituées par des vérins hydrauliques, suivant le système le plus récemment usité pour la mise à l'eau des grosses unités.

Nous croyons intéresser nos lecteurs en énumérant ci-dessous les principales caractéristiques du nouveau navire :

L'*Athos*, long de 161 mètres et large de 19. aura un déplacement de 18.500 tonneaux : il sera actionné par un moteur de 10.000 chevaux, constitué par deux machines à triple expansion qu'alimenteront 9 chaudières du type « marine ». Outre un important volume de marchandises, il pourra transporter 330 passagers, répartis entre trois classes, dans les installations les plus confortables que le progrès permette de leur offrir.

Le nouveau paquebot des Messageries maritimes est destiné, comme le *Porthos*, à la ligne postale d'Indo-Chine. dont l'entrée en exploitation aura lieu prochainement : venant après le *Paul-Lecat*, l'*André-Lebon* et le *Sphinx*, il représente un nouvel et sérieux effort de la grande compagnie de navigation pour se rendre digne de la sympathie du commerce français et de la confiance du pays.

LES MESSAGERIES DANS LA GRANDE GUERRE
22 NAVIRES COULÉS SUR 60

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Les Annales coloniales*, 5 septembre 1914)

Répondant au désir du gouvernement, la Compagnie des Messageries maritimes vient, après avoir mobilisé ses navires jusqu'au moment, maintenant atteint, où la mer serait libre, de reprendre certains services.

Il y a lieu de signaler spécialement au public son nouveau service bihebdomadaire destiné à assurer les relations entre la France et la Russie

La Compagnie a mis en ligne, dans cette direction, de grands paquebots comme le *Karnak*.

Le service fonctionnera comme suit :

Un départ chaque mercredi, pour Malte, Le Pirée, Salonique, Constantinople, Odessa, et retour par les mêmes escales :

Un départ chaque samedi, pour Malte, Smyrne, Constantinople, Odessa, et retour par les mêmes escales.

D'autre part, les Messageries maritimes reprennent l'exécution de leurs services, pour :

L'Égypte et la Syrie, un départ par quinzaine, le vendredi, pour Malte, Alexandrie, Port-Saïd, la Palestine et Beyrouth ;

L'Indochine : trois départs par mois pour Malte, Port-Saïd, Djibouti, Colombo, Singapour, Saïgon, Haïphong (point terminus) ;

L'océan Indien : un départ tous les quatorze jours pour les escales de l'itinéraire normal.

De plus, les services annexes de Colombo à Calcutta, la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides, de Madagascar et de l'Indochine, en correspondance avec les lignes principales de la Compagnie sont exécutés régulièrement.

Décès
Édouard Audra
(*Le Figaro*, 22 août 1914)

Les obsèques de M. Édouard Audra, syndic de la Compagnie des courtiers d'assurances près la Bourse de Paris [et plusieurs fois scrutateur lors des assemblées annuelles des Messageries maritimes], ont été célébrées hier matin, à huit heures et demie, en l'église Saint-Philippe du Roule.

La levée du corps a été faite et l'absoute donnée par le chanoine Coqueret, directeur des missions diocésaines, aumônier volontaire.

Le deuil était conduit par MM. [Jacques] Audra ²⁸, fils du défunt ; Henrotte, son beau-père ; Frédéric Masson, de l'Académie française, son oncle. [...]

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capit. de 45.000.000 fr.
Siège social : Paris, 1, rue Vignon
(*Les Annales coloniales*, 26 juin 1915)

Les actionnaires de cette société se sont réunis le 28 mai dernier, en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Félix Roussel, ancien président du conseil municipal de Paris.

86.488 actions sur les 180.000 (120.000 actions ordinaires et 60.000 actions de priorité) composant le capital social étaient représentées.

362 actionnaires étaient présents, chargés en outre des pouvoirs de 3.698 autres propriétaires d'actions.

Le rapport du conseil d'administration relatif à l'exercice 1914 a été lu par M. Georges Philippar, sous-directeur de la Compagnie.

La première partie du rapport contenait un exposé de la situation de la Compagnie dans ses relations avec l'État.

Dans la seconde partie, le conseil d'administration examinait les divers postes du bilan et les résultats de l'exploitation de l'exercice 1914.

²⁸ Tué à l'ennemi le 25 octobre 1918.

Après lecture du rapport du conseil d'administration et de celui du commissaire aux comptes, M. Félix Roussel, qui présidait pour la première fois l'assemblée des actionnaires de la société, a complété les indications fournies par le rapport du conseil d'administration et exposé le programme qu'il se propose de suivre.

Cette allocution a été écoutée avec le plus vif intérêt et la plus grande attention par les actionnaires présents, elle a recueilli leur complète adhésion et leurs applaudissements unanimes.

Après une courte discussion, les résolutions suivantes ont été mises aux voix et adoptées.

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et le rapport des commissaires des comptes, approuve dans toutes leurs parties les comptes de l'exercice 1914 tels qu'ils lui sont proposés par le conseil d'administration.

Deuxième résolution

L'assemblée générale, en exécution de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, donne, en tant que de besoin, aux membres du conseil d'administration qui pourraient avoir à prendre ou à conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou marchés faits avec la société, ou pour son compte, toutes autorisations et décharges nécessaires.

Troisième résolution

Sont nommés administrateurs, aux termes de l'article 15 des statuts, pour six ans, MM. le baron [Jean] Hély d'Oissel et Ed[mond] Montamat.

Quatrième résolution

Sont nommés commissaires pour l'exercice 1915, conformément à l'article 36 des statuts, avec faculté d'agir séparément en cas d'empêchement, de démission ou de décès de l'un d'eux, MM. Roger Lambelin et [Robert de] Semallé.

La rémunération de ces fonctions est fixée pour chacun des commissaires à la somme de 1.000 francs.

COMPAGNIES MARITIMES FRANÇAISES Messageries maritimes (*Le Journal des finances*, 3 juillet 1915)

L'exploitation des services de la Méditerranée, de l'Extrême-Orient, de l'Australie et de l'Afrique aurait dû procurer à cette entreprise, des bénéfices importants. On sait que son administration imprévoyante a dû procéder déjà à plusieurs réorganisations financières. Sans que sa situation actuelle en soit plus brillante. Les résultats obtenus depuis quelques années laissent même prévoir qu'elle sera obligée de recourir avant peu au même moyen pour faire face à ses obligations.

Le bénéfice de l'exercice 1914 atteint 4.845.294 fr., d'où il y a lieu de prélever pour le service des obligations 3 1/2 p. 100 et l'amortissement de la flotte 4.208.313 fr. Il reste donc un excédent de 638.390 fr. au lieu de 1.137.866 fr. l'an dernier. Cet excédent est reporté à nouveau.

Il est nécessaire de remarquer que ces résultats supposent que la Compagnie pourra rentrer intégralement dans les 12.038.112 fr. dont elle est créancière de l'État, en vertu de la convention de 1911. Notons à ce propos que le compte débiteur de l'État, pour le domaine contractuel s'élevait au 30 novembre à 17.790.109 fr. ; en outre, l'État devait à la compagnie à des titres divers, 5.598.304 fr., soit un total de 23.388.414 fr.

NÉCROLOGIE
Edmond Montamat
(*Le Figaro*, 10 décembre 1915)

À Marseille vient de succomber M. Edmond Montamat, avocat, président honoraire de la Société immobilière marseillaise, président de la Société lyonnaise d'applications électriques, administrateur de la Compagnie des Messageries maritimes, de la Société marseillaise de crédit, de la Compagnie française de l'Afrique occidentale, de la Société des grands travaux de Marseille [de l'Énergie électrique du littoral méditerranéen et, semble-t-il, président de l'Enfida (Tunisie)], etc., etc.

FIN 1915 : DÉBUT DES TORPILLAGES

[Torpillage du *Ville-de-la-Ciotat*]
(*Le Temps*, 2 janvier 1916)

Le rapport du capitaine qui commandait le paquebot *Ville-de-la-Ciotat* a été déposé par cet officier à la marine et à la direction des Messageries maritimes, mais jusqu'ici on n'en connaît pas le texte.

Voici, d'après des renseignements recueillis auprès de certains membres de l'équipage, comment s'est effectué ce torpillage. Le paquebot *Ville-de-la-Ciotat* fut, sans avis préalable, torpillé par un sous-marin autrichien. Ce sous-marin, quelques minutes avant la catastrophe, avait été aperçu à un mille en avant du navire, décrivant un arc de cercle pour prendre la *Ville-de-la-Ciotat* par le flanc. À trois cents mètres environ, il lança une torpille qui atteignit le paquebot. Une vive émotion s'empara de toutes les personnes qui étaient à bord ; il n'y eut aucune panique ; et la manœuvre de sauvetage ordonnée aussitôt par le commandant Lévêque fut exécutée avec rapidité et précision.

Mais quelques marins et passagers disparurent avec la *Ville-de-la-Ciotat*.

En s'engloutissant sous les flots, le paquebot entraîna avec lui une embarcation sur laquelle avaient pris place sept hommes de l'équipage et quelques passagers. Le sous-marin plongea et disparut. Une demi-heure après, les survivants furent recueillis par le vapeur anglais *Meroc*, où ils furent l'objet des soins les plus pressés. Ce vapeur les conduisit à Malte où ils débarquèrent dimanche dernier. Le mardi suivant, ils prenaient passage à bord du vapeur anglais *Crispin* se dirigeant sur Marseille.

Un paquebot échappe à un sous-marin
(*Le Temps*, 7 janvier 1916)

On télégraphie de Marseille que le paquebot *Karnak*, de la Compagnie des Messageries maritimes, est arrivé hier dans ce port venant d'Alexandrie et de Malte; il y avait à bord 250 passagers, parmi lesquels 31 survivants du vapeur anglais *Abelia*, et 2 du vapeur anglais *Middleton* récemment torpillés dans la Méditerranée ; à bord du paquebot se trouvaient également cinq dames de la Croix-Rouge anglaise et 22 sous-officiers et soldats français convalescents du corps expéditionnaire d'Orient.

Le torpillage du « Memphis »
(*Le Temps*, 24 février 1916)

On télégraphie de Marseille que la direction de la Compagnie des Messageries maritimes a été informée officiellement hier matin du torpillage du vapeur *Memphis*. Au bureau de la marine, on déclare que ce torpillage a fait cinq victimes : trois chauffeurs et deux soutiers annamites.

Hier soir sont arrivés à Marseille quarante-quatre marins du *Memphis*.

Rapport des commissaires aux comptes
(*Le Temps*, 14 mai 1916)

Le rapport des commissaires aux comptes de la Compagnie des Messageries maritimes pour l'exercice 1915 montre que la compagnie demeure sous l'influence de la situation exposée l'année dernière à pareille époque. Le compte rendu de la dernière assemblée générale contenait des renseignements détaillés sur les difficultés graves avec lesquelles la compagnie était aux prises tant du fait des circonstances que du fait de l'attitude prise à son égard par le ministre de la marine de l'époque. La conséquence de cette situation fut un procès entre la compagnie et l'État, procès actuellement en cours devant le Conseil d'État. De ce fait, le principe qui divise les deux parties n'étant pas encore tranché, l'exercice 1915 ne pourra évidemment donner lieu à aucune répartition. Le rapport des commissaires conclut en ce sens, en plein accord avec le conseil d'administration.

Un dernier versement de 75 fr. (net 72 fr. 65) est appelé, du 15 au 31 mai, présent mois, sur les obligations foncières 3 1/2 % 1913 non libérées.

En conséquence, à partir du 25 mai, lesdites obligations ne seront plus négociables qu'en titres entièrement libérés et définitifs.

Assemblée générale
(*Le Temps*, 28 mai 1916)

Les actionnaires des Messageries maritimes se sont réunis hier, sous la présidence de M. Félix Roussel. Les comptes font apparaître pour l'exercice 1915 un excédent des recettes sur les dépenses de 10.410.752 francs. Sur ce produit, il a été prélevé 1.226.721 fr. 85, à titre d'amortissement supplémentaire de la flotte du domaine privé, et 2 millions de francs, en vue de la constitution d'un fonds pour les travaux de remise en état de cette même flotte après la guerre. Il reste un solde de 7.184.030 francs qui ne pourra recevoir une affectation que lorsque le litige qui existe entre la compagnie et l'État sur les conditions dans lesquelles l'exploitation est assurée pendant la guerre aura été tranché par le Conseil d'État.

Les diverses résolutions présentées par le conseil ont été votées. En conséquence, les comptes de l'exercice 1915 et les affectations proposées par le conseil ont été adoptés. MM. [Charles] Cambefort et André Lebon ont été réélus administrateurs. La désignation de M. de Juilly, secrétaire général de la compagnie, en qualité d'administrateur, a été ratifiée.

MESSAGERIES MARITIMES (*Le Temps*, 5 juin 1916)

Nous avons signalé récemment les résolutions prises par les actionnaires des Messageries maritimes réunis en assemblée le 26 mai, au sujet de d'affectation de l'excédent des recettes sur les dépenses de l'exercice 1915, affectation qui ne comporte pas de dividende. aux actionnaires.

Avant d'entrer dans le détail du compte-rendu des opérations si complexes du dernier exercice, nous nous empresserons de faire partager aux lecteurs du *Temps* l'intérêt que nous avons pris à la lecture du discours du président, M. Félix Roussel.

Laissant de côté pour le moment les considérations qu'il a consacrées aux rapports de la compagnie avec l'État et qui ne se trouvent guère modifiés depuis un an, si ce n'est que les règlements n'ont fait que s'accumuler en raison du temps passé, nous allons résumer l'exposé que le président du conseil des Messageries maritimes a fait de questions auxquelles le public prête à l'heure actuelle une très vive attention, celle des frets, du charbon et en général celle de la situation de l'armement.

[PROFITEUR DE GUERRE ?]

S'il est vrai de dire que des armateurs font aujourd'hui des fortunes, on aurait bien tort de généraliser cet état de prospérité. Il faut distinguer entre les armateurs suivant les directions qu'ils desservent et suivant le type de navires qu'ils exploitent. La hausse des charbons et celle des frets jouent d'une manière très différente, selon les cas.

Sans doute, la hausse considérable des prix du charbon anglais, dans les ports éloignés de l'Angleterre, influe sur celle des frets. Mais il est beaucoup plus vrai de dire que la hausse du fret influe grandement sur de prix du charbon rendu dans les mêmes ports. Alors que le prix du charbon à la mine a doublé, le prix du transport de ce même charbon a plus que décuplé dans certaines directions.

C'est que d'autres facteurs plus importants que la hausse du charbon interviennent pour faire monter les frets : d'abord, la diminution du tonnage mondial résultant de la guerre ; ensuite, la concentration des importations dans un sens unique, en l'espèce, entre les deux Amériques et l'Ouest de l'Europe ; enfin, l'importance et l'urgence des besoins créés par la guerre. Les frets sont aussi rémunérateurs dans les deux Amériques, bien que les prix du charbon y soient si différents.

L'encombrement des ports, les risques aggravés, l'élévation des salaires, le renchérissement des vivres et les réparations sont d'autres causes secondaires qui viennent s'ajouter aux principales pour expliquer la grande hausse des frets.

Qui ne voit maintenant que les directions suivies par tel ou tel armateur avant la guerre ont pris, depuis, une importance considérable, selon qu'elles coïncident ou non avec les courants formés par la guerre ?

De tous les armateurs, celui-là sera le mieux placé qui ne sera pas tenu de desservir des directions fixes et qui aura la libre disposition de sa flotte.

Puis, vient l'armateur qui, lié par un contrat avec l'État, se trouve cependant dans l'obligation d'exécuter un service dans les directions favorisées par les circonstances.

Si, en plus, cet armateur a conservé quelques navires libres de contrat avec l'État, il se trouvera pour cette portion de sa flotte dans la situation fortunée du premier armateur.

Il est un troisième armateur dont le sort est moins enviable, parce qu'il est obligé de desservir les mauvaises directions. Sa position s'aggrave du fait qu'il ne dispose pas de bateaux libres d'engagements.

Considérons maintenant les types de navires. Car les navires ne se ressemblent pas plus, a dit en substance M. Roussel, que respectivement entre eux les wagons et les automobiles. Il y a les types lourds et les types de luxe rapides.

Le paquebot rapide est coûteux, autant par son entretien et son exploitation que par sa construction.

Le navire de charge, au contraire, coûte relativement moins en établissement et en entretien.

Le paquebot de luxe porte peu en dépensant beaucoup ; le navire de charge porte beaucoup et dépense peu. Or, comme à l'heure actuelle le trafic voyageurs ne peut être comparé au trafic marchandises, le navire de charge à vapeur est l'instrument idéal pour profiter des circonstances actuelles.

C'est ce qui explique que les pays ayant les flottes de transport de marchandises les plus nombreuses, les navires de maraude en plus grande quantité qu'on peut envoyer partout où il y a profit, s'enrichissent le plus par l'armement. Les flottes scandinaves, danoise, grecque et anglaise sont dans ce cas.

Il n'en est malheureusement pas de même en France où les tonnages les plus forts sont représentés par des compagnies de paquebots à voyageurs, tenues par contrats de desservir des directions déterminées.

Si bien que — le président des Messageries maritimes le constate — lorsque la hausse du charbon s'est produite, la hausse générale du fret a compensé au delà, pour les navires de charge, l'accroissement du prix du combustible, tandis que pour nos paquebots, leur faible capacité de transport-marchandises n'a pas permis un gain compensateur du prix excessif du charbon. Qu'est-il résulté de ces situations si différentes ?

Sur 11 compagnies danoises, 2 ont distribué en 1915 des dividendes de 8 à 10 % ; 2 autres, de 20 et 30 % ; 4 autres de 50 % ; 1 de 60 % ; 2 enfin, de 100 à 115 %.

Les dividendes de six compagnies suédoises ont été pour 3 d'entre elles de 50 % et pour les 3 autres, de 100 %.

Pour 7 compagnies hollandaises, les dividendes ont été de 10, 12, 15, 27, 40, 50 et 75 %.

Il ne s'agit ici d'ailleurs que des dividendes. Les amortissements et les réserves ont été faits par surcroît. Une compagnie danoise qui n'a distribué que le modeste dividende de 30 %, a encaissé en réalité un bénéfice de 31 millions de couronnes sur lequel elle a mis en réserve 10 millions de couronnes.

Or, c'est contre ces concurrents formidables que les armateurs français auront à lutter demain, pour défendre notre expansion commerciale dans le monde et pour soutenir l'honneur du pavillon national. M. Roussel a insisté très heureusement sur cette œuvre d'après-guerre.

Certes, a-t-il ajouté, la flotte de nos alliés anglais a supporté la plus lourde charge des torpillages et des réquisitions, 40 % notamment pour les réquisitions par l'État. Mais comme cette flotte représente à peu près la moitié du tonnage mondial, le surplus lui permet de profiter encore largement des circonstances et de réaliser de gros bénéfices, d'autant plus gros que l'armateur anglais, approvisionné sur place en charbon de Cardiff, ne supporte aucune des charges de transport et de temps que subissent les armateurs des autres pays.

Donc, en Angleterre, 23 compagnies de tramps (bateaux lourds), représentant un capital actions de 3.707.000 liv. st. et une flotte d'une valeur totale nette de 3.992.000 liv. st., ont réalisé un bénéfice de 3.392.000 liv. st. et distribué pour 1915 un dividende moyen de 21,55 %.

Par contre, si la Cunard, compagnie de paquebots, a distribué un dividende de 20 %, l'Elder Line et la Royal Mail, toutes deux également compagnies de paquebots rapides, n'ont distribué à leurs actionnaires que 6 %.

Question de types de navires et de directions desservies.

Certes, en France, la flotte commerciale de quelques compagnies réalise des bénéfices notables, mais dans quelle proportion moindre que les compagnies similaires des pays neutres !

Réjouissons-nous tout de même avec le président des Messageries de ces gains qui permettront à notre marine de commerce de soutenir vaillamment la concurrence de demain.

Mais, comme nous l'avons constaté au début de cet exposé de M. Roussel, la flotte commerciale en France est l'exception. La France sera donc bien éloignée de recueillir, en transports maritimes, les profits réalisés par d'autres.

Prenant pour exemple la compagnie dont il est le président, M. Roussel a constaté que sa flotte est composée surtout de paquebots et que les directions qu'elle dessert ne bénéficient pas toutes et dans la même mesure des gros tarifs de frets. « Ce n'est pas la même chose de rapporter sur des paquebots vides de passagers qui s'arrêtent à de nombreuses escales, du riz d'Indochine ou du manioc de Madagascar, avec l'obligation de brûler du Cardiff pris à Port-Saïd ou à Djibouti.

Ce n'est pas la même chose de voyager sur Dedeagatch, Moudros, Salonique ou Alexandrie, avec peu de fret au départ, que parfois on ramène à Marseille faute d'avoir pu le débarquer, ou bien de faire en droiture, aller et retour, des voyages sur l'Amérique. »

Les résultats recueillis en 1915 par la Compagnie des Messageries maritimes ont donc été médiocres. Nous les signalerons par la suite. Constatons seulement aujourd'hui que la Compagnie a tiré parti le mieux qu'elle a pu des éléments de trafic réduit qui lui ont été laissés. Cela prouve ce qu'elle aurait pu faire, a dit M. Roussel, avec un peu plus de clairvoyance et de justice de la part des pouvoirs publics.

MESSAGERIES MARITIMES (*Les Annales coloniales*, 21 juin 1916)

Les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis le 26 mai dernier en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Félix Roussel, président du conseil d'administration, pour prendre connaissance des comptes de l'exercice 1915, soumis à leur ratification.

Le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires aux comptes ont été suivis d'une allocution très documentée de M. Félix Roussel sur la situation générale de l'armement et de la Compagnie. Les comptes font apparaître pour l'exercice 1915 un excédent des recettes sur les dépenses de 10.410.752 fr. 75, résultat qui témoigne de l'activité de cette entreprise malgré les difficultés de toute nature avec lesquelles elle se trouve aux prises. Sur ce produit, il a été prélevé 1.226.721 fr. 85, à titre d'amortissement supplémentaire de la flotte du domaine privé et fr. : 2.000.000, en vue de la constitution d'un fonds pour les travaux de remise en état de cette même flotte après la guerre. Il reste donc un solde de 7.184.030 fr. 90, qui ne pourra recevoir une affectation que lorsque le litige qui existe entre la Compagnie et l'État sur les conditions dans lesquelles l'exploitation est assurée pendant la guerre aura été tranché par le Conseil d'État devant qui cette question a été portée.

Les diverses résolutions présentées par le conseil d'administration, ont été adoptées. En conséquence, les comptes de l'exercice 1915 et les applications proposées par le conseil ont été adoptées.

MM. [Charles] Cambefort et André Lebon ont été réélus administrateurs pour six ans.

La désignation de M. Maurice de Juilly, secrétaire général de la Compagnie, en qualité d'administrateur, a été ratifiée.

MM. [Robert] de Semallé et Roger Lambelin ont été nommés commissaires aux comptes pour l'exercice 1916.

Comité d'assistance aux travailleurs indochinois
Comité de Marseille
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} juillet 1916)

Le Comité de Marseille a été formé le 5 février, au cours d'une réunion à laquelle nous étions représentés par l'un de nos collègues, M. A.-R. Fontaine ²⁹. Il est présidé par M. Adrien Artaud, président de la Chambre de commerce de Marseille. En voici la composition :

Dechaud, directeur de la Compagnie des Messageries maritimes...

31 JUILLET 1916 : FILIALISATION DES ATELIERS DE LA CIOTAT AU SEIN DE LA LA PROVENÇALE DE CONSTRUCTIONS NAVALES

Nouvelle-Calédonie
(*Le Temps*, 11 septembre 1916)

Dans un discours prononcé le 6 juin à l'ouverture du conseil général, M. Repiquet, gouverneur par intérim, a reconnu qu'il était impossible à la Compagnie des Messageries maritimes de maintenir le service mensuel qui fonctionnait en temps de paix. Il se borne à insister pour que Nouméa reçoive une fois par trimestre la visite d'un cargo qui vienne ravitailler la colonie en marchandises, Il y va du réapprovisionnement du commerce local en produits nationaux, et aussi de l'équilibre du budget de l'île. [...]

Le torpillage du « Karnak »
(*Le Temps*, 4 décembre 1916)

Notre correspondant à Marseille télégraphie que la Compagnie des messageries maritimes a reçu, hier matin, un télégramme du capitaine commandant le *Karnak*. Il annonce que passagers et équipage du paquebot torpillé sont arrivés à Alexandrie à bord du vapeur *Lætitia*. Tous les passagers sont sauvés ; seize hommes de l'équipage sont considérés comme disparus. D'après les récits des passagers, le paquebot a été torpillé sans avertissement.

Torpillages du « Magellan » et du « Sinäï »
(*Le Temps*, 25 décembre 1916)

²⁹ Auguste-Raphaël Fontaine, des Distilleries de l'Indochine.

On communiqua la dépêche suivante de Marseille :

Le vapeur *Magellan* et le vapeur *Sinaï* ont fêté torpillés et coulés par un sous-marin ennemi. Les équipages et les passagers ont été sauvés et recueillis par les navires qui convoiaient les deux vapeurs.

[Le *Magellan* (ex-*Indus*), courrier d'Extrême-Orient de 6.027 tonnes, était un paquebot construit en 1898, à La Ciotat, pour les Messageries maritimes.

Le *Sinaï*, de 4.624 tonnes, avait été construit à La Seyne, pour des Messageries maritimes en 1898 également.]

SUR MER

Le paquebot *Athos* coulé en Méditerranée
(*Le Temps*, 25 février 1917)

On a communiqué hier soir la nouvelle suivante :

Le paquebot, des Messageries maritimes *Athos*, courrier de Chine, qui transportait en France des tirailleurs sénégalais et des travailleurs coloniaux, a été torpillé en Méditerranée par un sous-marin ennemi.

Le paquebot était escorté par deux contre-torpilleurs, le *Mameluck* et l'*Enseigne-Henry*, qui, aidés par une canonnière française arrivée peu après sur les lieux, ont sauvé 1.450 personnes.

Les télégrammes venant de Malte ont signalé la superbe attitude des tirailleurs sénégalais, pendant et après le naufrage.

Les personnes désirant obtenir des renseignements sur les officiers et soldats relevant du ministère de la guerre embarqués sur l'*Athos* devront s'adresser à la direction des troupes coloniales; les renseignements concernant les officiers et marins de l'équipage seront donnés par le sous-secrétariat de la marine marchande, boulevard du Montparnasse, 120 bis.

[Le paquebot *Athos* avait été construit en 1915 à Dunkerque; il jaugeait tonnes et avait 156 m. 60 de longueur et 18 m. 85 de largeur.]

L'*Athos*, qui a été torpillé samedi dernier, était commandé par le capitaine au long cours Dorise dont c'était le dernier voyage, et qui paraît-il serait mort après avoir été amené à terre.

MARINE

LE TORPILLAGE DE L' « ERNEST-SIMONS »
(*Le Temps*, 15 mai 1917)

Un témoignage officiel de satisfaction est accordé au vapeur *Ernest-Simons*, de la Compagnie des Messageries maritimes, « pour l'attitude énergique et la discipline dont son équipage a fait preuve lors du torpillage de ce bâtiment le 3 avril 1917 ».

Le torpillage du « Sontay »
(*Le Temps*, 23 mai 1917)

Le vapeur *Sontay*, des Messageries maritimes, courrier de l'Indochine, a été torpillé il y a quelques jours : c'était un navire de 7.247 tonnes, construit à La Ciotat en 1908. Pendant le sauvetage, l'équipage fut splendide ; le commandant ne pensa à son salut

que lorsqu'il n'y eut plus personne à bord et se jeta à l'eau le dernier. Il y eut 49 disparus sur 425 passagers et hommes d'équipage.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES (*Les Annales coloniales*, 9 juin 1917)

Les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis le 1^{er} juin dernier, en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Félix Roussel, président du conseil d'administration, pour prendre connaissance des comptes de l'exercice 1916, soumis à leur ratification.

La lecture du rapport du conseil d'administration et celle du rapport des commissaires aux comptes, ont été suivies d'une allocution très documentée de M. Félix Roussel, sur la situation générale de l'armement et de la Compagnie, depuis le mois de mai 1916.

Les comptes font apparaître, pour l'exercice envisagé, un excédent de recettes sur les dépenses de 12.431.356 fr. 75 centimes, résultats tout particulièrement satisfaisants, si l'on considère les difficultés en présence desquelles se trouve actuellement cette entreprise. Sur ce produit, il a été prélevé 1.315.952 fr. 59 pour élever à 4.500.000 francs la réserve légale et 6.257.772 fr. 70, à porter à un fonds de réserve pour reconstitution de la flotte après la guerre.

Il reste donc une solde de 4 millions 857.631 fr. 36, qui ne pourra recevoir aucune affectation, tant que le litige qui divise la Compagnie et l'État au sujet des conditions dans lesquelles l'exploitation est assurée depuis la guerre, n'aura pas été solutionné par le Conseil d'État.

Les diverses résolutions présentées par le conseil d'administration ont été adoptées. En conséquence, les comptes de l'exercice 1916 et les applications proposées par le conseil ont été approuvés.

MM. Paul Lecat et [Stanislas] Simon ont été réélus administrateurs pour six ans. MM. [Robert] de Semallé et Roger Lambelin ont été nommés commissaires aux comptes pour l'exercice 1917.

LE TORPILLAGE DE L'« ANNAM » (*Le Temps*, 17 juin 1917)

On nous communique la note suivante :

L'*Annam*, des Messageries maritimes, bâtiment militarisé, naviguait en convoi sous escorte, lorsqu'il fut torpillé par un sous-marin, le 11 juin, dans la mer Ionienne.

Des grenades furent aussitôt lancées sur le sillage du sous-marin qui ne reparut pas.

L'*Annam* fut pris à la remorque par un des convoyeurs, mais il coula quelques heures plus tard.

Il n'y a eu ni morts ni blessés.

[L'*Annam*, qui appartenait aux Messageries maritimes, jaugeait 6.075 tonnes et avait été construit à Copenhague en 1899.]

TÉMOIGNAGES OFFICIELS DE SATISFACTION (*Le Temps*, 21 juin 1917)

Des témoignages officiels de satisfaction sont accordés aux vapeurs :

- *Homécourt* pour l'attitude énergique de son équipage lors d'une attaque au canon par un sous-marin, le 15 avril 1917,
 - *Orénoque*, des Messageries maritimes pour l'attitude parfaitement disciplinée de son équipage lors d'une rencontre de sous-marin, le 22 avril 1917.
-

Messageries maritimes
Exercice 1916
(*Le Temps*, 25 juin 1917)

Les comptes de l'exercice 1916 de la Compagnie des Messageries maritimes, qui ont été soumis au vote de l'assemblée des actionnaires du 1^{er} juin, peuvent se résumer de la façon suivante (en fr.) :

Les recettes d'exploitation du domaine privé se sont élevées à	34.071.291 84
Les dépenses, imputations et dotations à	23.259.935 09
Excédent des recettes	10.811.356 75
Les recettes de l'exploitation contractuelle ont atteint le chiffre de	94.848.246 21
y compris les sommes à recouvrer de l'État (6.059.027 francs).	
Les dépenses, dotations et imputations à la charge de cette exploitation	93.228.246 21
Excédent	1.620.000 00
Rappel de l'excédent du domaine privé	10.811.356 75
Solde du compte de profits et pertes	12.431.366 75
qui a reçu les affectations suivantes :	
Réserve légale	1.315.952 59
Fonds de réserve pour reconstitution de la flotte après la guerre	6.257.772 70
Disponible	4.857.631 36
immobilisé cependant tant que le litige avec l'État ne sera pas réglé.	

À cet égard, il est intéressant d'analyser l'exposé qui a été fait à l'assemblée par le président du conseil d'administration, M. Félix Roussel.

[1914-1917 : TROIS PÉRIODES]

La situation de la compagnie, depuis l'époque de la mobilisation, peut être divisée en trois périodes.

La première, qui se prolonge pendant les premiers mois de 1915, est une période d'incertitude et de stagnation. En ce qui concerne la compagnie, elle est caractérisée par le désaccord avec l'État. Celui-ci refuse tout arrangement prévu cependant au contrat.

Cette hostilité systématique oblige la compagnie à engager un procès actuellement encore pendant devant le Conseil d'État, mais dont la solution paraît prochaine.

D'ailleurs, le malentendu avec l'État a pris fin et la compagnie, qui n'a jamais cessé de prêter à l'intérêt général sa collaboration dévouée, est chargée de la gérance de nombreux navires affrétés par l'État et cela sans autre profit qu'une rémunération purement morale.

La seconde période qui va jusqu'aux premiers mois de 1916, est marquée par une activité intense sur l'Atlantique dans la direction de l'ouest. Elle est surtout, pour la compagnie, l'ère des réquisitions.

Avec quelles économies maladroites et en réalité coûteuses ont été réglées ces réquisitions, comparativement à ce qu'a fait le gouvernement anglais vis-à-vis de ses armateurs

C'est surtout après la guerre, c'est-à-dire trop tard, qu'on reconnaîtra les fautes lourdes commises à cet égard.

La troisième période, qui dure encore, est celle du développement de la guerre sous-marine avec la plus grave conséquence, la crise du tonnage.

Ce sont de gros éléments de recettes qui lui sont enlevés. Et quelle dépense aujourd'hui et demain pour les remplacer !

Si, dès l'origine, le sous-secrétaire d'État de la marine marchande n'avait pas refusé de payer des acomptes à la compagnie pour ses bateaux perdus, celle-ci aurait pu les remplacer à raison de 300 francs la tonne. Aujourd'hui, il faut payer la tonne 1.600 francs !

Il y a des responsabilités qu'on ne saurait laisser prescrire.

Peut-être ces prix baisseront-ils après la guerre, mais ils coïncideront certainement avec la baisse des frets. N'est-ce pas comme à plaisir qu'on a laissé passer l'occasion d'économies pour les finances de l'État ?

Pendant qu'en Angleterre, en Amérique et même en Allemagne l'activité des chantiers de construction maritime bat son plein, les chantiers français ne peuvent même pas obtenir les quelques milliers de tonnes de matières premières qui permettraient l'achèvement des trop rares cargo-boats en cours de construction.

Quelle figure fera notre marine marchande après la guerre devant la concurrence universelle ?

Ceux qui sont coupables de semblables méfaits n'ont jamais été guidés que par cet abominable sentiment d'envie qui, dans notre pays, entrave tout développement économique et décourage toute initiative.

On a reproché à quelques armateurs français leurs profits. de l'an dernier, sans envisager d'ailleurs les charges et les impôts de plus en plus lourds.

« Que restera-t-il de ces profits, a dit M. Roussel, quand il aura fallu réparer les pertes, boucher les vides et créer une flotte nouvelle ? Et à quel prix ? Et en combien de temps ? »

C'est pourtant ainsi que l'ignorance et la malveillance des partis extrêmes entendent diriger la France dans la marche des nations.

Si l'on considère l'exploitation des lignes de la Compagnie des messageries maritimes, telle qu'elle résulte de la guerre, on constate qu'il ne lui reste plus, dans l'Extrême-Orient que Madagascar, et dans des conditions difficiles, l'Égypte, car la compagnie n'est maîtresse ni des itinéraires, ni du trafic.

Telle est l'application, qu'on prétend être normale, de la convention ; telles sont les conséquences prévues et acceptées, allègue-t-on, lors de la signature de cette convention.

Parmi les grandes compagnies de navigation, la Compagnie des Messageries est la plus absorbée par le service public, la plus réquisitionnée, la plus torpillée. Est-ce dans ces conditions qu'une compagnie peut réaliser des bénéfices normaux ?

À l'égard du montant des dettes de l'État vis-à-vis de la Compagnie, le président a fourni à l'assemblée des indications précises.

Il en est de deux sortes : celles qui ne sont pas litigieuses et celles qui le sont.

Les premières s'élèvent à 20.258.000 francs environ. Leur recouvrement est certain.

Les secondes de 26.274.000 francs constituent précisément le litige dont la procédure est régularisée dont on attend la solution très prochainement.

Et puis, il existe d'autres dettes de l'État en suspens : 37.083.423 francs qui comprennent toutes les sommes qui, tant à la suite de la mise en vigueur de la convention de 1911, qu'à raison de l'état de choses exceptionnel où la compagnie se trouve placée depuis le début de la guerre, sont l'objet de litiges entre l'État et la Compagnie et dont le règlement définitif est, par suite, subordonné aux décisions qui interviendront sur les procès actuellement pendants.

Enfin, un compte d'ordre de 43.116.232 consent notamment des comptes spéciaux où est inscrite, d'une part, la différence entre les indemnités que la compagnie a

demandées à l'État pour les navires perdus à la suite de faits de guerre, et, d'autre part, celles dont elle avait obtenu le versement le 30 novembre 1916.

Ainsi s'amasse une créance formidable contre l'État, dont le retard de remboursement préjudicie à la reconstitution indispensable de la flotte nationale.

Si le gain de tous ces litiges est complet, la situation de la compagnie sera non seulement nette, mais très forte. Même si ce gain est limité ou si la solution des procès est retardée, la situation restera néanmoins nette et elle sera bien meilleure qu'avant la guerre.

En un mot, il est inexact que la situation, l'existence de la compagnie dépendent d'un arrêt de justice.

Le président s'est ensuite expliqué sur les travaux de la commission d'études qui avait été réclamée de l'administration par la compagnie elle-même, pour examiner sa gestion.

Que résulte-t-il de cette enquête officielle ?

L'honorabilité de l'administration et du personnel de la compagnie n'a pas été un seul instant mise en cause et les conclusions de la commission, en ce qui concerne les réformes à introduire dans l'exploitation, sont à peu près les mêmes que celles auxquelles les études personnelles du président l'avaient conduit.

Il a donc été facile à la compagnie d'accueillir la plus grande partie des desiderata de cette commission et ce qui reste à faire n'est que différé par les empêchements matériels destinés à disparaître bientôt et aussi par suite de l'état de guerre.

Ajoutons que la commission, respectueuse de l'indépendance de la compagnie, n'a exercé sur ses décisions, aucune pression de quelque nature que ce fût.

Toutes ces explications ont donné pleine satisfaction à l'assemblée des actionnaires, qui a acquis la certitude de la vitalité de leur compagnie.

Le torpillage du paquebot « Yarra » (*Le Temps*, 27 juin 1917)

Le 29 mai 1917, le paquebot Yarra, des Messageries maritimes, qui faisait partie d'un convoi, était torpillé à 18 h. 40. Grâce aux dispositions de sauvetage qui avaient été prises antérieurement, grâce au dévouement de chacun, il y eut peu de victimes. C'est pourquoi le ministre de la marine vient de citer à l'ordre de l'armée le lieutenant de vaisseau Tiville, le contrôleur des services postaux Frelupt ; à l'ordre de la division le capitaine au long cours Le Plahec, le 2^e mécanicien Tercy, le maître d'hôtel Labrousse ; à l'ordre de la brigade le chef mécanicien Gallaud, le garçon Arnaud, la femme de chambre Marie Pons ; à l'ordre du régiment le premier lieutenant Sache, le deuxième lieutenant Domestici, les télégraphistes Driller et Feracci.

Enfin, le ministre donne au paquebot Yarra un témoignage officiel de satisfaction « pour l'attitude disciplinée et dévouée de son équipage ».,

Témoignage de satisfaction (*Le Temps*, 27 juin 1917)

Le vapeur *Sénégalie*, de la Compagnie générale transatlantique, reçoit un témoignage officiel de satisfaction du ministre de la marine, pour l'attitude disciplinée et énergique de son équipage lors d'une rencontre de sous-marin, le 23 mai 1917.

La perte de l'« Himalaya »
(*Le Temps*, 2 juillet 1917, une)

On nous communique la note suivante :

L'*Himalaya*, des Messageries maritimes, navire affrété, a coulé dans la Méditerranée le 22 juin avant le jour à la suite d'une explosion.

Il y avait à bord 204 personnes ; 176 ont été sauvées.

Les familles des passagers militaires appartenant à l'armée de terre ont été prévenues par l'intermédiaire des dépôts et des mairies.

Tous renseignements utiles concernant ces militaires pourront néanmoins être demandés dès maintenant à la section des renseignements aux familles ; avenue de La Motte-Picquet, 43.

Pour les renseignements concernant l'équipage, s'adresser au sous-secrétariat de la marine marchande, 120 bis, boulevard du Montparnasse.

Il n'y avait pas de passagers civils à bord.

[L'*Himalaya*, construit à La Ciotat en 1903, jaugeait 5.620 tonnes.]

SUR MER
PAQUEBOT FRANÇAIS COULÉ
(*Le Temps*, 11 juillet 1917)

Le vapeur *Calédonien*, des Messageries maritimes, a coulé le 30 juin dans la Méditerranée orientale par l'explosion d'une mine ou d'une torpille.

Il y avait à bord 431 personnes; 380 ont été sauvées.

Les familles des passagers militaires appartenant à l'armée de terre ont été prévenues par l'intermédiaire des dépôts et des mairies.

[Tous les renseignements utiles pourront être demandés à la section des renseignements aux familles, rue de La Motte-Picquet, 43, en ce qui concerne les militaires, et au sous-secrétariat d'État de la marine marchande, boulevard du Montparnasse, 120 bis, pour les civils.

Le *Calédonien* jaugeait 4.140 tonnes. et avait été construit à La Ciotat en 1882.]

AFFAIRES MILITAIRE
MARINE
Au sous-secrétariat d'État de la marine marchande
(*Le Temps*, 11 juillet 1917)

Un arrêté institue auprès du sous-secrétaire d'État des transports maritimes et de la marine marchande un comité consultatif chargé d'assister le sous-secrétaire d'État pour la gestion de la flotte, l'affrètement des navires, les mesures à prendre pour assurer l'augmentation du tonnage employé au ravitaillement du pays et, en général, toutes les questions se rapportant directement ou indirectement aux transports par mer.

Ce comité est composé de MM. Dal Paz, directeur de la Compagnie générale transatlantique ; Philippart, directeur des Messageries maritimes ; Breton, directeur des Chargeurs réunis ; Stern, directeur des Affréteurs réunis, et Majour, directeur de la Société Worms et Cie.

Messageries maritimes
(*Le Journal des finances*, 4 août 1917)

Cette compagnie, constituée le 22 janvier 1852, en vue d'assurer les services maritimes postaux de la Méditerranée orientale, de l'Indo-Chine, de la Chine, du Japon, de l'Australie, de la Côte orientale d'Afrique et de l'océan Indien, exploite actuellement en vertu d'une convention passée avec l'État en 1911.

Aux termes de celle convention, la compagnie « est autorisée à porter en dépense au compte d'exploitation, les intérêts des emprunts afférents à la construction ou à l'achat des navires destinés aux lignes subventionnées ainsi qu'aux gros travaux autorisés. »

Toutefois, en 1914 l'État, élevant des objections à l'exécution de cette convention, en proposa la révision. La compagnie refusa toute modification, et la question fut portée devant le Conseil d'État, où elle est pendante depuis la guerre.

Ces circonstances ont amené dans l'exploitation des perturbations sérieuses, gravement accentuées encore par les réquisitions de navires effectuées sans ménagement.

Aussi le situation est-elle assez précaire. On doit distinguer dans le champ d'action de la société, deux domaines :

1° Le domaine contractuel (lignes desservies suivant les prescriptions gouvernementales ou travaillant pour le compte de l'État).

Pour l'exercice 1916, l'accroissement des recettes de ce domaine (+ 23 millions) est contrebalancé par une augmentation parallèle des dépenses (93.228.000 francs contre 70.079.000 francs en 1915).

2° Le domaine privé (exploité à sa guise par la compagnie).

Pour 1916, les recettes de ce domaine sont en progrès de 8 millions environ, alors que les dépenses ne se sont enflées que de 6 millions.

Dans l'ensemble, les résultats financiers, depuis dix ans, ressortent du tableau -ci-après (en 1.000 francs) :

	Recettes brutes	Bénéfices nets
1907	87.680	177
1908	83.811	176
1909	82.197	275
1910	86.141	266
1911	88.911	155
1912	88.755	953
1913	89.854	1.138
1914	96.072	639
1915	97.851	7.184
1916	128.019	4.858

Pour le deuxième exercice, le produit brut de 12.431.356 francs a été ainsi réparti : 1.315.952 à la réserve statutaire ; 6.257.772 francs au fonds de réserve pour reconstitution de la flotte après guerre. Les 4.858.000 francs restant aux bénéfices nets ne peuvent être répartis, en raison du litige non encore réglé.

Ce dernier point crée, en effet, une situation très anormale dont se ressent la trésorerie de la compagnie, créancière de l'État pour près de 57 millions de francs (20 millions non litigieux, 37 millions contestés).

Quelle que soit l'issue du procès engagé, on doit constater que les profits autrefois réalisés par la Compagnie n'ont permis, en dix ans, que la distribution d'un seul dividende de 12 fr. 50 aux actions de priorité.

Derniers cours : de l'action ordinaire : 3335 francs ; de l'action privilégiée' : 835 francs.

CONSEIL D'ÉTAT
Les Messageries maritimes et l'État
(*Le Temps*, 15 août 1917)

On a beaucoup parlé, ces temps derniers, d'un procès en cours entre la Compagnie des Messageries maritimes et l'État et de l'éventualité d'une transaction.

Renseignements pris, une décision vient d'intervenir, le Conseil d'État ayant rendu un arrêt au début du mois dans cette instance relative au temps de guerre et tout à fait distincte de celle relative à l'application de la convention en temps normal.

La compagnie demandait le paiement des décomptes qu'elle avait présentés au sujet des services exécutés par elle dans les conditions exceptionnelles imposées par l'État.

Le Conseil d'État a considéré que la requête, telle qu'elle était présentée par la compagnie, n'était pas fondée, car les décisions qui avaient refusé à la compagnie les sommes dont elle demandait le paiement « ne contiennent aucune disposition écartant par avance les réclamations que la compagnie pourrait formuler par application des articles 97 et suivants du cahier des charges, réclamations que le sous-secrétaire d'État se déclarait, au contraire, prêt à examiner », et que, d'autre part, ni ces décisions du sous-secrétaire d'État, ni la décision que le Conseil d'État vient de rendre « ne mettent obstacle à ce que la compagnie requérante, si elle s'y croit fondée, présente des demandes d'indemnités ou de compensations spéciales à raison des risques de guerre et des conditions exceptionnelles imposées par l'État pour l'exécution de ses services ».

La compagnie aura donc à présenter ses demandes dans la forme ainsi précisée par l'arrêt.

SUR MER
Le paquebot « Natal » coulé
(*Le Temps*, 2 septembre 1917)

On nous communique la note suivante :

À la suite d'une collision avec un autre vapeur français, le paquebot des Messageries maritimes *Natal* a coulé le 30 août à 20 heures 30 au large de Marseille.

Torpilleurs, chalutiers et patrouilleurs se sont rendus immédiatement sur les lieux. Cinq cent vingt naufragés ont été ramenés jusqu'à présent à Marseille.

Les personnes désirant obtenir des renseignements pourront s'adresser :

1° Pour les officiers et l'équipage du *Natal*, ainsi que pour les passagers civils, au sous-secrétariat d'État de la marine marchande, rue Saint-Honoré, 223 ;

2° Pour les officiers ou marins passagers appartenant à la marine militaire, au ministère de la marine, rue Royale ;

3° Pour les passagers, officiers ou soldats relevant du ministère de la guerre, à la section des renseignements aux familles, avenue de La Motte-Picquet, 43 E.

Les familles peuvent être assurées que toutes les dispositions sont prises pour que les renseignements les intéressant leur soient envoyés d'urgence et sans demande.

L'absence de nouvelles devra donc être considérée comme une certitude de non-embarquement des leurs sur le navire perdu.

[Le *Natal*, de 4.012 tonnes de jauge, avait été construit à La Ciotat en 1882.]

Une dépêche de Marseille dit que le paquebot *Natal* venait de quitter le port, lorsqu'à 5 milles, il fut abordé par bâbord arrière par un autre vapeur.

Le port de Marseille, immédiatement prévenu par télégraphie sans fil, envoya rapidement sur les lieux des remorqueurs et des chaloupés à vapeur. En même temps que le signal de détresse était envoyé à Marseille, les commandants des deux navires firent mettre à la mer les chaloupes et les radeaux de sauvetage. Ces derniers recueillaient 520 naufragés.

Pendant toute la nuit et dans la matinée, les recherches continuèrent pour retrouver des naufragés. Les environs du lieu de l'abordage furent fouillés en tous sens.

Cette catastrophe, connue à Marseille dans l'après-midi, a produit une vive émotion.

Un lieutenant-colonel en conseil de guerre
(*Le Temps*, 5 septembre 1917)

Le conseil de guerre de la 15^e région, siégeant à Marseille, jugera lundi prochain, 10 septembre, le lieutenant-colonel X, de Nice, qui, lors du torpillage du paquebot *Magellan* appartenant aux Messageries maritimes, tira plusieurs coups de revolver sur des membres de l'équipage, alors que sa femme voulait sauver son chien.

Le conseil sera présidé par le général Paillard.

1917 (octobre) : création de la Société de navigation à vapeur France-Indochine
en association avec les [Chargeurs réunis](#)

« France-Russie »
(*Le Temps*, 21 octobre 1917)

L'association « France-Russie » a tenu son assemblée générale sous la présidence de M. Édouard Herriot, sénateur. Après avoir entendu les rapports de son secrétaire et de son trésorier, elle a procédé à la désignation des membres du bureau qui tous ont été réélus, à savoir président, M. Édouard Herriot ; vice-présidents, MM. [\[Ernest\] Carnot](#), [administrateur de la Compagnie des Messageries maritimes](#) ; Paul Kostner, vice-président de la Société industrielle du Nord ; Daniel Mieg, vice-président de la Société industrielle de Mulhouse ; de Ribes-Christofle, trésorier de la chambre de commerce de Paris ; vice-présidents pour les relations économiques ; MM. Lanson, professeur à l'université de Paris ; Larnaude, doyen de la faculté de droit ; Noël, directeur de l'École des arts et manufactures. M. Gruner, vice-président du comité central des houillères de France, a été élu également vice-président.

M. Herriot a soumis à l'assemblée une demande d'affiliation présentée par une association récemment constituée à Moscou, sous le titre « France-Russie » et qui a pour président d'honneur M. Albert Thomas, ainsi qu'une série de documents adressés au comité par la chambre de commerce russo-française de Petrograd.

MARINE
RÉCOMPENSES À DES MARINS
Un paquebot français torpillé, mais sauvé
(*Le Temps*, 31 mars 1918)

Le vapeur *Basque*, des Messageries maritimes, dont le difficile sauvetage a été tout récemment raconté, a reçu du ministre de la marine un témoignage officiel de satisfaction pour l'attitude de son équipage, lors du torpillage de ce bâtiment, le 18 février 1918.

Des citations à l'ordre de l'armée sont accordées au lieutenant de vaisseau auxiliaire Colignon, qui réussit, malgré un incendie consécutif au torpillage, à maintenir son navire à flot; au deuxième mécanicien Vidal, qui refusa de quitter son poste, malgré les brûlures qui ont entraîné sa mort; au maître d'hôtel Mouragny, qui a sauvé un de ses camarades.

Dix autres officiers et marins du vapeur ont obtenu la Croix de guerre pour leur dévouement et leur énergie, durant les opérations de sauvetage.

Le Japon travaille pour l'Entente
(*Le Journal des débats*, 8 avril 1918)

Marseille, le 7 avril. — Le *Courrier d'Haïphong* annonce le lancement, au Japon, du *Mécanicien-Donzet*, paquebot de 10.800 tonnes, construit pour le compte des Messageries maritimes.

Sa longueur est de 148 mètres; sa largeur, de 18 mètres ; sa profondeur de 12 mètres 50 ; sa vitesse probable sera de 14 nœuds.

Les nouvelles unités des Messageries maritimes reçoivent maintenant le nom des serviteurs de la compagnie tués à leur bord au cours de la guerre. Le mécanicien Donzet appartenait à l'état-major du paquebot *Athos*, torpillé en Méditerranée au mois de février 1915; et cet héroïque officier était descendu dans ses machines au moment où le bateau s'engloutissait

10 MARS 1918 : RÉQUISITION DE LA FLOTTE

Un paquebot français torpillé, mais sauvé
(*Le Temps*, 18 mai 1918)

Le paquebot *Atlantique*, des Messageries maritimes, a été attaqué en Méditerranée dans les premiers jours de mai. Atteint par une torpille, il a pu rentrer dans un de nos ports par ses propres moyens. On a à déplorer la mort d'un passager européen et de neuf Arabes.

Assemblée générale

(*Le Temps*, 30 juin 1918)

L'assemblée annuelle de la Compagnie des Messageries maritimes s'est tenue hier sous la présidence de M. Félix Roussel. Les produits bruts de l'exercice 1917 se sont élevés à 21.098,169 23. Après déduction d'une somme globale de 15 millions 819.950 fr. 37 qui comprend : 1° l'amortissement de la flotte ancienne et le service des obligations 3 1/2 % ; 2° l'amortissement pour dépréciation exceptionnelle des flottes postale et privée ; 3° la somme portée au crédit du compte d'attente au titre de l'exercice 1917, le bénéfice net ressort à 5.278.218 fr. 86. L'assemblée a fixé le dividende (payable à partir du 10 juillet) à 15 fr. brut, tant pour les actions de priorité que pour les actions anciennes. Une somme de 1.098.376 fr. 41 a été reportée à nouveau. MM. [Octave] Noël et [Alexandre] Dreux ont été réélus administrateurs.

Le rapport déclare que les charges de toute nature n'ont cessé de croître, tandis que les recettes ont tendu à diminuer au fur et à mesure de l'ingérence plus grande de l'État dans les affaires de la société.

Discours du président
(*Le Temps*, 15 juillet 1918)

Le rapport du conseil d'administration de la Compagnie des Messageries maritimes à l'assemblée des actionnaires du 28 juin et le discours du président du conseil, M. Félix Roussel, nous mettent au courant des incidents importants qui ont signalé l'exploitation de la compagnie, au cours de l'exercice 1917 et du premier trimestre de 1918.

On se rappelle que la compagnie ayant fait savoir, dès le début de la guerre, au gouvernement, que son intention n'était pas d'user de la faculté qui lui avait été laissée par le cahier des charges, de continuer à assurer les services à ses risques et périls, l'État lui avait donné l'autorisation de suspendre ces services. Presque immédiatement après, l'État invita la compagnie à assurer de nouveau des voyages qui n'ont cessé depuis d'être exécutés sur ses ordres ou sous une direction de plus en plus immédiate de sa part.

À ce propos, un litige surgit entre l'État et la compagnie. Celle-ci soutint devant le Conseil d'État que l'autorisation d'interrompre ses services était prévue par ses accords avec l'État et que, par conséquent, s'étant, pour le surplus, bornée à accomplir les ordres successifs de l'État, les voyages assurés en exécution de ces ordres étaient effectués pour son compte. Ces voyages ayant été dans leur ensemble déficitaires, la compagnie réclamait à l'État la différence entre ses recettes et ses dépenses.

Le Conseil d'État, par un arrêt en date du 3 août 1917, a déclaré les demandes de la compagnie irrecevables en la forme en laquelle elles étaient présentées. Il a, par contre, indiqué dans sa décision qu'il appartenait à la compagnie de demander les indemnités spéciales auxquelles elle pouvait prétendre avoir droit.

Or, a déclaré le président du conseil, « nous n'userons de la faculté que nous laisse, cette haute juridiction que si nous ne pouvons pas faire autrement ». Au surplus, l'administration a paru admettre qu'il pourrait y avoir lieu pour la compagnie à certaines indemnités.

S'inspirant de ces faits et de ces considérations, la compagnie a fait des propositions d'arrangement d'une extrême modération. Ces propositions ont été renvoyées devant une commission et l'on ne peut encore rien préjuger du résultat de leur examen.

Mais l'administration a entendu lier à cette question d'indemnités celle du compte d'attente qui fait l'objet de la part de la compagnie d'un autre procès.

Ce compte d'attente qui, dans la pensée des auteurs de la convention, ne devait jamais, en raison du jeu même des mesures prévues, sensiblement dépasser le chiffre de

5 millions de francs, s'est trouvé, du fait des circonstances et parce qu'aussi l'État n'a pas rempli avec la rapidité voulue l'obligation « de faire » lui incombant aux termes de ladite convention, atteindre un chiffre qui, l'année dernière, s'élevait à quelque 30 millions. À l'heure actuelle, ce compte reste encore, malgré les résultats favorables de l'exercice, voisin de 25 millions que la compagnie réclame et que d'administration refuse.

Toutes réserves ayant été formulées à l'égard de ce refus, par la compagnie, celle-ci toutefois, pour obtempérer au désir du ministre de la marine, a introduit au passif de son bilan une contrepartie équivalente au compte d'attente porté à l'actif.

[Réquisition de la flotte]

Un second fait considérable a signalé, dès le 10 mars 1918, l'exploitation de la compagnie. Depuis cette date, la compagnie a, en effet, perdu le contrôle de l'emploi de sa flotte. Elle n'est plus qu'un agent salarié de l'État qui garde pour lui le bénéfice d'exploitation.

La réquisition générale donne les résultats suivants en ce qui concerne les intérêts de la compagnie :

« Deux contrats-types, l'un tenant à la fois de la charte-partie et de la réquisition, l'autre destiné à permettre à l'État de faire gérer la flotte qu'il a réquisitionnée, sont à la base du système.

En application du premier, l'État prend possession, en quelque sorte, de la flotte marchande française; les charges et les dépenses de l'armateur sont divisées en deux catégories, selon que l'État y fait directement face (charbon, etc.), ou que l'armateur les conserve à sa charge, contre une rémunération forfaitaire (réparations, salaires d'équipages, frais généraux, amortissement, etc.). Par le second, l'État cède à l'armateur propriétaire de sa flotte, et si celui-ci refuse, à tel autre armateur qui l'accepte, la gérance des navires réquisitionnés, moyennant une rémunération également forfaitaire.

L'ensemble des recettes effectuées est versé à l'État. »

Telles, sont, résumées, les dispositions du nouveau régime.

À cet égard, le président de la compagnie a formulé des considérations prudentes et sages

Puisque le gouvernement a estimé nécessaire la réquisition générale, le devoir de l'armement français est de s'incliner ; bien plus, d'apporter au gouvernement son concours tout entier.

Ce n'est, d'ailleurs, pas sans regrets que la Compagnie des Messageries maritimes renonce aux légitimes profits d'une exploitation qui avait été si difficile et si peu rémunératrice pour elle dans les premières années de la crise et qui commençait à s'améliorer.

Certes, les actionnaires des Messageries maritimes n'auront pas été des profiteurs de la guerre.

« Si je formule des regrets, a dit le président, c'est surtout par le souci que j'ai de l'avenir de notre industrie que je crois indispensable au relèvement de ce pays.

La flotte marchande française, déjà insuffisante avant la guerre, a été cruellement éprouvée. Comment pourrait-elle se reconstituer ? »

On pouvait, en effet, espérer qu'avec des bénéficiaires que commençait à faire l'armement, il pourrait, après la guerre, replacer cette flotte au rang modeste où elle était par rapport aux autres. Son crédit s'était restauré ; il pouvait de nouveau avec succès faire appel à l'épargne nationale.

« Et voilà que tout d'un coup, dit le président, avec les bénéficiaires qui disparaissent, s'évanouit le crédit. »

Or, si c'est l'État qui garde les bénéficiaires, c'est donc à lui qu'incombe le devoir de la reconstruction de la flotte marchande. « Il a promis de le faire, lisons-nous dans le rapport du conseil ; le pourra-t-il ? Il faut l'espérer. »

Dans quelles conditions pourra-t-il entreprendre le commerce, maritime au milieu de la concurrence mondiale ?

Quelle responsabilité encourt l'État ! Construire et exploiter ! Les bureaux administratifs, quels que soient leur compétence universelle et interchangeable, même leur bonne volonté, suffiront-ils à pareille tâche ?

Et s'ils n'y suffisent pas, si l'État venait à se soustraire à cette obligation qu'il aurait assumée si inconsidérément, « il aurait, dit très justement M. Roussel, consommé la ruine de la marine marchande, et alors, ce n'est pas devant l'armement seul, c'est devant le pays tout entier qu'il en porterait la responsabilité ».

L'État seul peut, à l'heure actuelle, c'est-à-dire à une époque où tout est réquisitionné, tout absorbé par lui, peut, au moyen d'un plan de construction établi d'accord avec les armateurs, remplacer les navires disparus. Mais pour cela, il n'y a pas de temps à perdre.

La charte-partie signée par la compagnie, lors de la réquisition, reconnaît le principe du remplacement « en nature des navires qui seront perdus dans l'avenir. Le principe est donc posé. Il reste à l'appliquer au passé. Tant que cet acte de prévoyance élémentaire n'aura pas été accompli, la marine marchande restera en péril.

NÉCROLOGIE
Octave Noël
(*Le Gaulois*, 13 août 1918)

Nous apprenons la mort subite, dans son château de Montrion (Loir-et-Cher), de M. Octave Noël, qui occupait dans le monde des affaires une place des plus enviables. [...]

Service funèbre à Marseille
(*Le Journal des débats*, 14 août 1918)

Marseille, le 12 août. — La direction de la Compagnie des Messageries maritimes a fait célébrer ce matin, en l'église Saint-Cannat, un service funèbre pour les victimes de ses navires torpillés depuis le début de la guerre.

Les autorités civiles, militaires et maritimes, des délégations des compagnies de navigation de la flotte marseillaise assistaient à cette cérémonie funèbre, qui avait attiré une foule nombreuse.

Les torpillages en Méditerranée
Deux transports et un contre-torpilleur coulés
469 morts et disparus
(*Le Journal des débats*, 15 août 1918)

Le *Djemnah*, des Messageries maritimes, allant de Bizerte à Alexandrie avec des passagers militaires et en convoi escorté, a été coulé à la torpille par un sous-marin dans la nuit du 14 au 15 juillet.

Le nombre des disparus est de 442. Les familles ont été prévenues.

Des renseignements pourront, le cas échéant, être demandés au ministère de la marine, 2, rue Royale, pour les marins de l'État ; au commissariat aux transports maritimes, 223, rue Saint-Honoré, pour les marins du commerce et les passagers civils.

Le 19 juillet, également en Méditerranée, un bâtiment de la même Compagnie, l'*Australien*, atteint par une torpille, était incendié et sombrait. Dix-sept hommes de l'équipage furent tués ou moururent des suites de leurs blessures.

948 passagers ont été sauvés, trois ont disparu.

Dans le même convoi que l'*Australien*, un autre navire fut torpillé, mais il put être maintenu à flot.

De nombreuses bombes furent jetées sur le sous-marin en immersion.

LE « POLYNÉSIE » COULÉ (*Le Temps*, 23 août 1918)

Un communiqué officiel annonce que le paquebot *Polynésien* a coulé sur une mine : Le *Polynésien*, des Messageries maritimes, parti de Bizerte pour Salonique, avec des troupes serbes, a sombré sur une mine dans la matinée du 10 août. Six passagers serbes, onze chauffeurs indiens et deux marins de l'équipage ont disparu.

[Le *Polynésien* jaugeait 6.373 tonnes. Il avait été construit à La Ciotat en 1891.]

LES NAVIRES de COMMERCE RÉQUISITIONNÉS Comment on les utilise (*Le Journal des débats*, 10 novembre 1918)

Dans le rapport qu'il a présenté à la Chambre, au nom de la commission de la marine marchande, M. Bergeon, député de Marseille, n'a pas hésité, ainsi que nous l'avons exposé, à déclarer que le système de la réquisition appliqué, depuis sept mois, à notre flotte commerciale, a abouti à une faillite complète et qu'il constitue un grave péril pour l'avenir économique du pays.

Le rapporteur de la commission de la Chambre, dans des chapitres tout remplis de détails précis et circonstanciés, montre dans quelles conditions déplorables les navires réquisitionnés sont utilisés par les fonctionnaires du Commissariat de la marine marchande, qui dictent souverainement les ordres que les armateurs doivent exécuter sans qu'ils soient consultés et sans qu'il leur soit laissée aucune espèce d'initiative.

M. Bergeon expose, à ce sujet, quelques cas vraiment typiques.

.....
Autres exemples non moins caractéristiques de la façon d'opérer des fonctionnaires du Commissariat de la marine marchande.

Le *Hong-Kong*, de 4.300 tonnes fait Marseille-Bône avec 57 tonnes, Marseille-Bône avec 800 fûts (vins) et Bône-Marseille avec 265 tonnes, ce qui pour deux voyages représente un déficit d'utilisation de 8.000 tonnes au moins.

De même, le *Lotus*, de 3.830 tonnes, part de Marseille avec 500 fûts vides, revient d'Algérie avec 300 tonnes.

Le *Hong-Kong*, de 7.000 tonnes, fait Marseille-Alger avec quelques fûts, revient avec 390 tonnes.

On comprend la colère des Algériens devant cette façon d'agir, alors que leurs vins restaient à quai, ainsi que les primeurs. Notre collègue, M. César Trouin, s'est fait l'écho de ces récriminations auprès de votre commission. C'est la condamnation la plus sévère des méthodes suivies par le Service du transit : il a tout à apprendre des habitudes

commerciales des agents maritimes au point de vue de l'utilisation rationnelle du tonnage.

Mais faut-il s'étonner de telles constatations, alors que M. Bergeon nous révèle qu'à Oran, le transit maritime est dirigé par un avocat ?

« Avec des incompétences de ce genre, fait justement remarquer le rapporteur de la commission, on obtient comme utilisation du tonnage le minimum, alors qu'il serait nécessaire d'obtenir le maximum pour suppléer à sa pénurie. »

Voici encore quelques faits significatifs :

On a envoyé le *Doukkala* à Sousse dans un port où il ne pouvait entrer. Il a fallu que le capitaine en informe le transit qui l'ignorait. Résultat le navire revient à vide.

Le 17 août, le vapeur *Ville-de-Nantes* est arrivé à Marseille venant de Salonique et Bizerte avec 1.000 tonnes de vide ! Or, à Bizerte, non seulement le blé pourrit sur les quais, mais, là aussi, se trouve immobilisé le grand vapeur *Atlantique des Messageries maritimes*, ayant dans ses cales des milliers de tonnes de marchandises de première nécessité qu'on eut dû transborder depuis longtemps pour la France.

Le paquebot *Venezia*, 1.827 tonnes de jauge brute, a quitté Marseille pour Bizerte vers le 26 juillet ; il n'avait aucune marchandise à bord. Il est arrivé vers le 2 août de Bizerte et Philippeville à Marseille : il n'avait à bord aucune marchandise.

Ce même bâtiment a quitté Marseille pour Dakar vers le 11 août, toujours à vide, bien qu'on manque de charbon et de bien d'autres choses de première nécessité à Dakar.

Un cas vraiment invraisemblable est celui du voilier *Général-Faidherbe* qui, réquisitionné, est resté pendant sept mois en rade de Brest, sur lest, coûtant 1.800 fr. par jour, attendant des ordres. Au mois de mai dernier, l'armateur de ce voilier recevait une note du chef de la section de réquisition de Brest lui demandant pour quelles raisons son navire restait depuis si longtemps inactif. Sur la réponse de l'armateur que son navire était prêt à prendre la mer depuis le 2 février. 1918, le sous-secrétariat d'État du ravitaillement lui écrivait que son navire était à sa disposition depuis le 25 février, alors qu'à cette même date du 25 février, le sous-secrétaire d'État du ravitaillement l'avait informé que son navire était pris par la Direction des Transports Maritimes.

Comment, avec de telles incohérences, nos transports maritimes ne seraient-ils pas désorganisés ?

De tels faits ne sont-ils pas suffisants pour démontrer qu'il y a des taches auxquelles l'État est incapable de faire face et qui ne peuvent être, sans graves dangers pour les intérêts économiques du pays, enlevées aux initiatives privées et aux compétences techniques ?

NÉCROLOGIE
Émile Desvallières
(*Le Temps*, 20 novembre 1918)

Nous apprenons la mort de M. Émile Desvallières, président de la Compagnie des Messageries nationales, administrateur honoraire des Messageries maritimes, chevalier de la Légion d'honneur. Il était le père de MM. Maurice et Georges Desvallières, et de M^{me} Paladilhe.

L'inhumation a eu lieu dans la plus stricte intimité, selon la volonté expresse du défunt, à Seine-Port (Seine-et-Marne).

LA RECONSTITUTION

Achille *Maurice* PILLIARD, président

Né à Toulon, le 5 juillet 1877.

Fils de Louis Gaspard Pilliard, capitaine de vaisseau, et de Louise Pierrette Laugier.

Marié à Paris VI^e, le 11 avril 1908 avec Marie Paule Lebon (Paris VI^e, 3 mars 1888), fille d'André (ci-dessus). Dont : Marie-Louise (M^{me} P. Bonpaix), Yvonne (M^{me} J.-P. Tannery), André, garde général des eaux et forêts (ép. Geneviève Fournier-Foch), François, auditeur à la cour des comptes (ép. Françoise de Kergommeaux), Nancy (comtesse Lionel de Gournay)[BGI-LH], Jean-Louis [1921](ép. Christiane Japy), Marie-Claire.

Licencié en droit.

Secrétaire de la classe des transports à l'exposition de Milan (1907).

secrétaire du conseil d'administration des Messageries maritimes (1908),

commissaire aux comptes de la Compagnie française pour la construction et l'exploitation de chemins de fer à l'étranger,

Directeur de l'administration centrale des Messageries maritimes à Paris (1912),

administrateur (nov. 1912), puis président (1932) de la [Compagnie auxiliaire de navigation](#),

président de la classe des transports à l'exposition de Lyon (1913).

chef de la mission française des charbons à Londres (1918).

Administrateur des Messageries maritimes (déc. 1918),

Administrateur des Agences maritimes Henry Lesage,

de la Compagnie générale de chemins de fer catalans (sept. 1919),

de la Société d'études pour la navigation sur le Rhin (automne 1919),

de la [Compagnie maritime de l'Afrique orientale](#) (nov. 1919),

de la Société de pêche et d'armement de l'Ouest (jan. 1920),

administrateur (avril 1920), puis président (1932) de la [Compagnie africaine d'armement](#),

administrateur de la [Compagnie maritime du Maroc](#) (juin 1920),

de la Société alsacienne de navigation rhénane (août 1920),

du Comptoir des combustibles d'Alsace-Lorraine (nov. 1920),

des Ciments de Neuville-sur-Escaut (février 1921),

du Comptoir rhénan de transports fluviaux (sept. 1921),

des [Moulins du Maghreb](#) (ca 1921),

du Comptoir rhénan-danubien (vente en Autriche et en Hongrie, des charbons provenant des mines situées dans les limites du Bassin de la Sarre)(fév. 1922)

de la [Société tunisienne de magasins généraux et d'entrepôts](#),

de Navirhin (février 1924),

de la Compagnie générale pour la navigation du Rhin (juin 1924),

du [Crédit foncier de Madagascar](#) (oct. 1925),

des [Services contractuels des Messageries maritimes](#) (1927),

de la Compagnie générale charbonnière (déc. 1930),

de la Compagnie française des pétroles (juin 1932).

de Pétrocombis (oct. 1933),

.....

Commandeur de la Légion d'honneur du 20 août 1952 : président d'honneur de la Compagnie auxiliaire de navigation.

Décédé à Allonne (Deux-Sèvres), le 18 sept. 1961.

AUX MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Journal des débats*, 8 décembre 1918)
[*Le Figaro*, 8 décembre 1918]

Le conseil d'administration des Messageries maritimes a nommé directeur général de la Compagnie M. Georges Philippar [dir. p.i. depuis août 1914].

Dans la même séance, le conseil s'est adjoint M. Maurice Pilliard, comme administrateur, en remplacement de M. Octave Noël, décédé.

[Mobilisé comme simple soldat d'infanterie, M. Maurice Pilliard est aujourd'hui capitaine, croix de guerre, chevalier de la Légion d'honneur].

Messageries maritimes
(*Le Sémaphore algérien*, 26 décembre 1918)

Dans sa séance du 4 décembre, le conseil d'administration de la Compagnie des Messageries maritimes a décidé de pourvoir à la vacance créée par le décès de M. Octave Noël, en nommant administrateur M. Maurice Pilliard, précédemment directeur de la Compagnie à Paris. Mobilisé comme simple soldat, M. Maurice Pilliard est aujourd'hui capitaine.

Au cours de cette même séance, le conseil a nommé directeur général de la Compagnie M. Georges Philippar, qui assurait par intérim les fonctions de directeur depuis août 1914.

Témoignages de satisfaction
(*Le Sémaphore algérien*, 2 janvier 1919)

Un témoignage officiel de satisfaction a été accordé aux navires :

.....
Djennah, des Messageries maritimes, pour l'attitude énergique et le sang-froid de son équipage lors du torpillage de ce bâtiment le 14 juillet 1918.

6 JANVIER 1919 : FIN DE LA RÉQUISITION

Récompenses à des bâtiments de commerce
(*Le Journal des débats*, 10 janvier 1919)

Un témoignage officiel de satisfaction est accordé au vapeur *Bosphore*, des Messageries maritimes, qui, le 21 septembre dernier, alors qu'il naviguait en convoi, réussit à éviter une torpille ennemie, grâce à une heureuse manœuvre de l'officier de quart, qui obtient la croix de guerre.

Le *Chili* à Constantinople

(*Le Journal des débats*, 16 janvier 1919)

Nous recevons de notre correspondant de Constantinople la communication suivante :

Ce matin, 27 décembre 1918, est arrivé le premier bateau de la marine de commerce française, le *Chili*, de la Compagnie des Messageries maritimes, qui a tenu à assurer le retour de différentes personnalités de notre colonie revenant en Orient et au premier rang desquelles nous citerons M. Marcel Chariot, représentant des Bondholders français à Sofia. Le *Chili*, commandé par le capitaine Sanguy, amenait également M. Déchaud, directeur général de l'exploitation des Messageries, et dont la présence à bord indiquait nettement l'importance attachée par la Compagnie à la reprise de ses services en Orient.

Le voyage s'est effectué dans les meilleures conditions, grâce au concours des autorités maritimes françaises et anglaises. En passant devant la plage de Sedd-ul-Bahr, témoin de tant d'actes d'héroïsme et où reposent tant de nos chers soldats, un pieux hommage a été rendu à leur mémoire par les passagers du *Chili* qui comptaient également une cinquantaine de religieux et religieuses de différents ordres parmi lesquels le R. P. Bruno, supérieur de Saint-Louis. Espérons que tous nos compatriotes laïques et religieux, qui vont reprendre leur place d'avant-guerre, verront le succès couronner leurs efforts.

Prise de possession d'un navire allemand.

(*Le Journal des débats*, 8 mars 1919)

Le Havre, le 6 mars. – Quinze hommes sont partis à destination de Cherbourg pour aller prendre l'armement du cargo *Scharnhorst*, ancien navire allemand du Norddeutscher Lloyd, dont la Compagnie des Messageries maritimes prend possession.

Le *Scharnhorst* fut construit en 1904 ; il jauge 8.388 tonnes brut, il a 136 mètres de longueur, son port d'attache était Brême.

INFORMATIONS FINANCIÈRES

(*Le Temps*, 11 juin 1919)

L'assemblée ordinaire du 6 du courant des actionnaires des Messageries maritimes, présidée par M. Félix Roussel, a approuvé à l'unanimité les comptes de 1918. MM. [Max] Boucard, [Ernest] Carnot, [Félix] Roussel et [Maurice] Pilliard ont été réélus administrateurs. Le dividende, fixé à 20 francs par action, sera payé le 1^{er} juillet, net 18 fr. 36 (par action au porteur, 19 francs nominatives, 18 fr. 34 par action de priorité au porteur et 19 francs nominative).

REPRISE DU DIVIDENDE (1919-1921)

INFORMATIONS FINANCIÈRES

(*Le Temps*, 30 juin 1919)

Les résultats de la Compagnie des Messageries maritimes pour l'exercice 1918, comparés avec ceux de l'exercice précédent, ont fait apparaître les différences suivantes (en milliers de francs) :

	1917	1918
Produits bruts	21.098	29.022
À déduire	15.820	23.700
Reste net	5.878	5.322

Les déductions correspondent, pour les deux exercices comparés, à l'amortissement de la flotte ancienne, au service des obligations 3 1/2 %, à l'amortissement complémentaire de la flotte postale ancienne et de la flotte privée pour dépréciation exceptionnelle, aux sommes portées au crédit du compte d'attente prévu à l'article 8 de la convention du 11 juillet 1911 et à la provision pour remise en état de la flotte.

Le reste a été ainsi réparti (en milliers de francs) :

	1917	1918
Dividende	2.700	3.600
Part de l'État	338	203
Provision pour impôts sur les bénéfices de guerre	700	400
Impôts antérieurs à 1917 pour les actions au porteur pris en charge par la Compagnie	442	—
Report à nouveau	1.098	1.119
Total égal	<u>5.278</u>	<u>5.322</u>

Les résultats de l'exercice 1918 sont d'autant plus méritoires qu'ils ont été obtenus avec une exploitation difficile : perte d'un grand nombre de navires, réquisition et affrètement par l'État de plusieurs unités et immobilisations de quelques bâtiments pour réparations.

La réquisition par l'État, est-il besoin de le rappeler, s'est faite moyennant certaines allocations consenties, d'une part, au propriétaire, et d'autre part, à l'armateur chargé de la gérance qui n'était pas toujours le propriétaire du navire.

Ce régime n'a pas pris fin avec les hostilités. Il n'a pris fin qu'avec le mois d'avril 1919. Cependant, l'armateur propriétaire ne peut tout de même pas disposer de sa flotte comme il l'entend. Les départs de France ne s'effectuent qu'en vertu d'une licence et une importante capacité des navires est réservée pour les passagers et les marchandises de l'État.

Ce n'est pas le moyen de permettre aux compagnies de navigation de conquérir les marchés étrangers.

Quoi qu'il en soit, aujourd'hui, des départs ont lieu sur l'Inde française, l'Indochine, la Chine et le Japon, l'Afrique orientale et nos colonies de l'océan Indien, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, l'Égypte et la Syrie, la Grèce, la Turquie et les ports de la mer Noire.

Le tonnage des Messageries maritimes est tombé de 235.000 tonnes en 1914, à 211.000 en 1919 : cette différence a représenté une perte de 37 %.

« Il était possible d'obtenir comme réparation, a dit le président du conseil, dans son discours à l'assemblée, et comme réparation d'élémentaire justice, les paquebots qui étaient dans les ports allemands ou qui avaient été immobilisés dans les ports neutres. »

On n'a pas pratiqué cette justice élémentaire. Aussi la question de la répartition entre les alliés du tonnage repris sur l'ennemi préoccupe-t-elle beaucoup l'armement français.

Les paquebots allemands de la marine marchande iront-ils, comme on le raconte, à ceux qui n'en ont pas perdu ou en ont moins perdu que la France ? Et puis, quelles seront les possibilités de construction sur chantiers français dans les nouvelles conditions résultant de la guerre ?

D'ailleurs, cette question a amené le président à s'en poser une autre :

« Nous sommes dans l'incertitude sur ce que veut l'État, non seulement au point de vue construction, mais encore en ce qui concerne la marine marchande en général. »

L'État, a-t-il ajouté, ne le sait peut-être pas lui-même.

« Il n'y a malheureusement qu'une chose certaine, c'est que nous allons nous trouver en présence d'une concurrence acharnée, notamment de nos anciens alliés. Il n'y a qu'à voir, pour s'en convaincre, ce que font nos amis et alliés, les Japonais, dans toutes les directions, ce que se préparent à faire les Anglais, ce qu'ils font déjà, ce que nous réservent les Américains, lorsqu'ils auront trouvé leur voie, et vous pouvez être assurés que ce peuple réalisateur saura la trouver.

Qu'est-ce que nous ferons, nous, en attendant que l'État organise son programme sur le régime futur de la marine marchande, qu'il obtienne les crédits nécessaires, que s'écoule le temps voulu à l'exécution d'un programme ?... Nous verrons nos directions successivement occupées par nos concurrents. »

La réquisition des navires des Messageries par l'État français a-t-elle été favorable à ses affaires ? Assurément non. Les recettes ont été considérablement diminuées par ce régime.

D'autre part, la compagnie devait-elle, en vertu du cahier des charges de 1911, se refuser à exécuter le traité quand son matériel naval n'est pas suffisant pour lui permettre d'assurer un service complet ?

Il a paru au conseil qu'il convenait mieux, pour les intérêts de l'État et pour ceux de la compagnie, d'utiliser la flotte réduite que lui a laissée la guerre, jusqu'au jour où interviendrait une entente définitive sur les bases nouvelles que semble réclamer la nouvel état de choses en présence duquel on se trouve.

Car l'État s'est engagé à réviser la convention de 1911 et à la réviser en respectant le sens.

En attendant, la compagnie recherche, avec l'administration, la réalisation de l'entente qu'elle estime pouvoir baser sur l'arrêt rendu par le Conseil d'État le 3 août 1917.

Les Messageries maritimes ont fait un grand effort en matière de constructions neuves, en assurant l'achèvement et la mise en service des quatre paquebots qu'elles avaient en construction avant l'ouverture des hostilités, puis en acquérant au Japon cinq navires de charge.

« Nous aurions pu en acquérir le triple, a dit le président du conseil. Tous ces navires seraient en service actuellement, si nous avions obtenu du gouvernement les facilités, pour certains, tout simplement les autorisations que les circonstances du moment et les conditions particulières qui en étaient la conséquence, nous obligeaient à demander. »

En effet, pour éviter la sortie de quelques centaines de millions en contrepartie de ces achats, on a payé des milliards aux armateurs neutres et étrangers.

On sait, par ailleurs, qu'en 1916 a été constituée, avec le concours de groupes industriels, métallurgistes, la Société provençale de constructions navales pour l'exploitation des ateliers et chantiers de la compagnie à La Ciotat, et la construction d'ateliers de réparation à Marseille.

Le rapport du conseil remarque à ce propos que la guerre a apporté de profondes modifications dans l'organisation économique des peuples.

« Dans tous les pays, les grandes entreprises ne veulent plus demeurer isolées. Elles cherchent à se créer des associés dans des groupements ou des sociétés qui sont

directement ou indirectement liés au développement de leur industrie. C'est ainsi que dans la branche maritime, nous voyons les armateurs grecs prendre des intérêts considérables dans des banques d'exportation et dans des sociétés d'assurances maritimes. C'est ainsi encore que certaine société anglaise a fait l'acquisition de mines de charbon en vue du ravitaillement de ses navires dans des conditions aussi économiques que possible. »

Sans vouloir aller si loin, la Compagnie des messageries maritimes a pris l'initiative de s'intéresser dans une affaire de constructions navales en Chine et dans des sociétés commerciales appelées à exercer plus particulièrement leur activité en Orient.

Après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration, faite par le nouveau directeur général, M. Georges Philippar, et l'intéressant discours de M. Félix Roussel, les actionnaires de la Compagnie des messageries maritimes ont voté à l'unanimité toutes les résolutions qui leur ont été soumises, notamment celle visant la fixation à 20 francs du dividende de l'exercice 1918, payable à partir du 1^{er} juillet prochain.

Le « Dumbéa » en cale sèche s'abat sur le quai
(*Le Sémaphore algérien*, 19 septembre 1919)

Le « Dumbéa », de la Compagnie des Messageries maritimes, était, depuis un mois, en cale sèche à Marseille.

Certaines réparations étant terminées, il apparut à la Compagnie des Messageries maritimes qu'il était bon de libérer rapidement la cale sèche n° 1, fort demandée pour la réparation d'autres navires de fort tonnage, et que l'on pourrait poursuivre, le navire à flot, les autres réparations de mécanique encore en cours.

Pour ces réparations, les chaudières avaient été déboulonnées de leur berceau, l'arbre de couche n'était plus retenu par ses coussinets. Tout ce formidable poids mort n'était plus fixé à demeure. Son déplacement entraîna, en modifiant brusquement l'axe de gravité du navire, un incident des plus graves.

Le navire était dans cette position d'une balance qu'un rien peut faire osciller. Seules les amarres raidies empêchaient que s'accroûtît sa tendance à s'abattre sur le flanc bâbord. Le poids brusque d'un certain nombre d'ouvriers se portant rapidement sur le même côté du navire vainquit l'hésitation que le paquebot avait à se coucher. En conséquence, la gîte du navire soudainement s'accroût. Les chaudières, vraisemblablement, sortirent alors de leur berceau, les arbres de couche roulèrent hors de leurs coussinets : tout ce poids mort se précipita vers le côté bâbord, et d'une secousse brusque, rompant la dernière étreinte de sécurité des amarres tribord, le « Dumbéa » s'abattit, se coucha vers le quai. Sa cheminée s'écrasa contre la bordure de la cale sèche, sa passerelle de commandement s'y fracassa, ses manches à air s'y bosselèrent, tandis que ses mâts arrière venaient détruire et effondrer la toiture d'un hangar voisin, attribué à un atelier de menuiserie mécanique.

C'est avec fracas que se produisit l'accident à 8 h. 1/4. Au bruit terrible de la matière qui se broyait, qui se brisait, succédèrent bientôt les clameurs d'angoisse et les appels de secours des malheureux surpris et martyrisés par le brutal contact du paquebot et du quai.

Les victimes sont au nombre de 38 dont l'une est décédée des suites de ses blessures.

MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Journal des finances*, 26 mars 1920)

Avec ses 45 millions de capital actuel, ses 57.000.000 de francs d'obligations 3 1/2 % ; ses 45.000.000 de francs d'obligations 5 % et les 5.322.175 francs de bénéfices nets réalisés dans son dernier exercice, la COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES est évidemment en moins bonne situation [que les CHARGEURS RÉUNIS .

Ses disponibilités sont réduites. Le chapitre Valeurs de caisse et de portefeuille est inscrit au bilan pour 33.493.000 francs. Il est vrai que l'État devait à la Compagnie un peu plus de 35.000.000 fr. qu'il a dû payer depuis, et que les comptes divers figurent à l'actif pour plus de 63 millions. Au passif figurent bien il est vrai 112.000.000 de réserves diverses, mais qui sont représentés à l'actif par des postes dont la valeur est difficile à mobiliser.

En fait, la Compagnie manque de trésorerie. Elle se propose, pour se procurer les disponibilités nécessaires, de porter son capital de 45 à 100 millions en plusieurs étapes. Elle va d'abord le porter de 45 à 75 millions par l'émission de 120.000 actions ordinaires nouvelles de 250 francs réservées aux anciens actionnaires.

La compagnie a beaucoup souffert de la guerre qui lui a coûté 27 navires jaugeant 146.000 tonnes En juin 1919, elle possédait 40 navires jaugeant. 211.000 tonnes contre 60 navires et 286.000 tonnes au début d'août 1914.

À l'assemblée générale extraordinaire du 5 mars, présent mois, le président a déclaré « que les moyens d'action de la compagnie en matière de transports commerciaux, depuis le début des hostilités avaient été augmentés de 77.518 tonnes ».

Elle se trouverait donc maintenant en possession d'un tonnage notablement supérieur à celui de l'avant-guerre mais abstraction faite des paquebots dont on ne nous indique pas la situation.

Mais le rapport du conseil d'administration lu le 5 mars dernier est vague sur la nature et la forme des acquisitions qui ont entraîné le relèvement du tonnage. Il dit : « Si on ajoute au tonnage des navires livrés par l'Angleterre, à celui de ceux déjà acquis antérieurement, et de ceux qui correspondent à la participation des MESSAGERIES MARITIMES dans la [Société FRANCE-INDO-CHINE](#), on constate que depuis l'ouverture des hostilités, les moyens d'action de la compagnie en matière de transports commerciaux ont été augmentés de 77.578 tonnes, abstraction faite des paquebots. »

Le rapport ajoute que « le conseil se propose d'acquérir de nouvelles unités en vue de faire face aux besoins du trafic développé que l'on peut entrevoir » : il demande donc l'autorisation de procéder à l'augmentation de capital qui lui en fournira les moyens.

L'augmentation de capital permettra en outre :

1° La réalisation par certaines sociétés dans lesquelles les MESSAGERIES MARITIMES ont des intérêts (Société provençale des constructions navales, [Compagnie maritime de l'Afrique orientale](#)) de diverses opérations dont jusqu'ici elle n'était pas directement chargée.

2° La participation des MESSAGERIES MARITIMES à des affaires anciennes ou de nouvelles, françaises ou étrangères ([Société de navigation à vapeur France-Indo-Chine](#)) par exemple).

3° La prise d'intérêts dans des affaires se rattachant indirectement à son objet, tant au point de vue commercial, qu'industriel et agricole.

Ce plan nous paraît en vérité un peu vaste et un peu vague. L'extension et la dispersion des efforts de la Compagnie des MESSAGERIES MARITIMES ne sont pas faits pour améliorer la marche d'une entreprise qui a toujours souffert d'une administration trop peu attentive à faire régner l'ordre et à lutter contre le gaspillage.

Messageries maritimes
(*Le Sémaphore algérien*, 31 mars 1920)

Sur le contingent de navires cédés par l'Angleterre à la France, cette Compagnie s'est rendu acquéreur de quatre vapeurs de charge de 12.105 tonnes chacun. Ces navires sont neufs, puisqu'ils ont été construits à Kobé (Japon) par la Kawasaki-Dockyard Cy Ltd en 1917. Ces quatre unités sont maintenant en service et sont affectées à la ligne commerciale. Anvers-Extrême-Orient Sur l'un de ces vapeurs, la Compagnie des Messageries maritimes a fait effectuer des installations permettant de procéder indifféremment à la chauffe au charbon ou au mazout. La même installation sera faite très probablement sur les autres vapeurs.

DEUIL
Paul Lecat
(*Le Figaro*, 26 avril 1920)

On annonce, de Marseille, la mort de M. Paul Lecat, ancien administrateur délégué de la Compagnie des Messageries Maritimes.

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

Les Messageries maritimes reçoivent les quatre navires d'un tonnage total de de 29.226 tonnes : « Java », 7.676 tonneaux ; « Meiningen », 6.738 tonneaux ; « Raimund », 6.738 tonneaux ; « Remscheid », 8.029 tonneaux.

NOMINATIONS
Compagnie des Messageries maritimes
(*Le Temps*, 9 mai 1920)

Nous apprenons que M. Edmond Philippar ³⁰, vice-président du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, et M. Alfred Fraissinet, armateur, viennent d'être nommés administrateurs de la Compagnie des messageries maritimes, en remplacement de MM. [Charles] Cambefort et Paul Lecat, décédés.

Compagnie des Messageries maritimes
(*Le Temps*, 26 juillet 1920)

Les résultats de la Compagnie des Messageries maritimes pour l'exercice 1919, comparés à ceux des deux précédents, ont fait apparaître les différences suivantes (en milliers de francs)

³⁰ Edmond Philippar (1876-1934) : frère aîné de Georges Philippar, il effectue toute sa carrière au Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie sous la houlette d'André Lebon.

	1917	1918	1919
Produits bruts	21.098	29.022	20.148
À déduire	15.820	23.700	14.569
Net	5.278	5.322	5.579

La déduction pour 1919 correspond à un amortissement complémentaire de la flotte. Le net, pour les trois exercices comparés, à été ainsi réparti (en milliers de francs)

	1917	1918	1919
Dividende	2.700	3.600	4.500
Part de l'État	338	203	—
Provision pour impôt sur les bénéfices de guerre	700	400	400
Impôts antérieurs à 1917 pour les actions au porteur	442	—	—
Report à nouveau	1.098	1.119	679
	<u>5.278</u>	<u>5.322</u>	<u>5.579</u>

L'exercice 1919 a marqué, pour la compagnie, le retour à une exploitation plus normale par suite de la cessation de la réquisition générale à partir du 6 janvier 1919.

Cependant, les départs sont encore moins fréquents qu'avant la guerre à cause des pertes éprouvées par la flotte et aussi des difficultés de toute sorte créées par le moindre rendement de travail dans les ateliers de réparations et dans les ports. On constate ainsi dans toutes les industries les méfaits de la loi politique de huit heures, quand au contraire la raison et le patriotisme commandaient que le travail fût pendant quelques années systématiquement intensifié.

D'autre part, bien que la réquisition soit terminée, l'État se réserve sur un grand nombre des navires de la compagnie une capacité importante en passagers.

Pour réparer les pertes éprouvées, la compagnie fait de grands efforts. Quatre grands cargos représentant 36.000 tonnes de port en lourd ont été attribués en 1919 sur le tonnage mis à la disposition de la France par le gouvernement britannique.

De sorte que la flotte possédée en propre par la Compagnie des Messageries maritimes porte sur 44 unités représentant 235.754 tonnes de jauge brute. Il faut cependant ajouter à ce chiffre sa part dans l'actif de la Société de navigation à vapeur France-Indochine.

La compagnie se préoccupe de l'utilisation du pétrole dans la marche de ses navires, pour suppléer à la disette du charbon. L'un d'eux est déjà transformé de façon à être facultativement chauffé soit au charbon, soit au pétrole.

Au 31 décembre 1919, le tonnage de la flotte des Messageries maritimes était encore inférieur de 49.000 tonneaux de jauge brute au chiffre d'avant-guerre. Tous les efforts de la compagnie tendent à rattraper cette différence par des acquisitions de navires déjà construits et immédiatement utilisables. De plus, elle compte sur un tonnage important des navires ex-allemands qui doivent être cédés à la France, ainsi que sur les navires au sujet desquels le gouvernement français est en train de se mettre d'accord avec le gouvernement brésilien.

Dans ces conditions, la compagnie espère accroître son tonnage de 106.000 tonnes de port en lourd.

La question des indemnités qui lui sont dues par l'État n'est pas encore réglée. Cependant, à la date du 2 août 1919, une nouvelle convention provisoire, modifiant certaines stipulations de celle du 11 juillet 1911, a simplifié sensiblement l'établissement des comptes entre l'État et la compagnie, en attendant que puisse être conclue une convention nouvelle adaptée à la situation actuelle, et devant déterminer le régime futur des services maritimes postaux.

À cet égard, le conseil d'administration a cru devoir, dans son rapport, combattre les appréciations inexactes que le public a pu concevoir sur l'importance relative des subventions touchées par la compagnie et des frais dont elles sont destinées à couvrir une partie.

Quelques cas particuliers pris comme exemples feront mieux ressortir la réalité des choses.

Le *Danube*, par exemple, fait un voyage sur la ligne de la Méditerranée nord : les dépenses sont de 623.460 francs est la subvention à laquelle il a droit se monte à 50.712 fr. 25, soit 8 % des dépenses.

La *Guadiana* fait un voyage sur l'Égypte, les dépenses sont de 323.450 francs, la subvention de 39.993 fr. 21, soit 12 % des dépenses.

L'*Orénoque* fait un voyage sur l'océan Indien, coûte 1.657.000 francs et reçoit une subvention de 114.677 fr. 08, soit un peu plus de 6 % des dépenses.

La *Néva* fait un voyage sur la Chine, coûte 3 millions de francs, et touche une subvention de 185.835 fr. 93, soit encore environ 6 % des dépenses.

Il s'agit là de voyages faits par des navires anciens, acquis dans des conditions infiniment plus avantageuses qu'on ne pourrait le faire aujourd'hui, et dont les prix initiaux ont pu être largement amortis, de sorte que les dépenses d'exploitation en sont diminuées d'autant.

Les mêmes chiffres de subventions, comparés avec les frais d'exploitation de navires plus récents, feraient donc ressortir un pourcentage encore plus faible.

Au surplus, ces subventions rapportées, pour les mêmes voyages, aux seules dépenses de charbon, en représentent respectivement environ 10 %, 38 %, 19 % et 21 %.

Comment, dans ces conditions de cherté d'approvisionnement de charbon notamment, n'admettrait-on pas une modification profonde de la convention de 1911 ?

[DIVERSIFICATION]

Continuant l'application de sa politique exposée précédemment, la Compagnie des Messageries maritimes s'est intéressée, en 1919, dans diverses entreprises connexes à son exploitation.

Elle a ainsi contribué à la constitution de la Compagnie maritime de l'Afrique orientale, qui assure actuellement, à Djibouti, la manutention des marchandises et l'approvisionnement des navires en charbon et en eau.

Elle a participé, avec divers établissements, à la fondation du Crédit foncier de Madagascar.

Sur l'initiative du gouvernement français, elle a participé à l'affaire « les Armateurs français », constituée en vue de financer l'achat de treize navires au gouvernement anglais.

Enfin, elle a passé des accords avec l'ancienne et honorable Compagnie marseillaise de navigation à vapeur Fraissinet et Cie, en vue de l'augmentation de son capital. Pour affirmer l'intérêt et la cordialité de ces accords, M. Alfred Fraissinet a été invité à remplir l'une des vacances qui se sont produites dans le conseil d'administration des Messageries maritimes.

Poursuivant à Paris ses opérations immobilières, la compagnie s'est rendue acquéreur, dans des conditions très favorables, des immeubles sis aux numéros 1 et 3 de la rue Godot-de-Mauroy. D'autres acquisitions réalisées depuis la clôture de l'exercice, lui permettront de donner à ses services toute la place désirable.

L'assemblée ordinaire qui a entendu la lecture du rapport dont nous venons d'exposer les grandes lignes, a voté, pour l'exercice 1919, un dividende de 25 francs sur les actions de priorité et sur les actions ordinaires et a nommé administrateurs MM. Henry Foy, Alfred Musnier, Alfred Fraissinet, Armand de Saint-Sauveur ³¹ et Edmond Philippar.

Deux assemblées extraordinaires ont été tenues le même jour, 25 juin 1920, à la suite de l'assemblée ordinaire.

La première a constaté le succès de l'augmentation de capital de 30 millions décidée en conformité du vote exprimé par l'assemblée extraordinaire du 5 mars 1920.

Pour 120.000 actions mises en souscription et réservées aux actionnaires, 358.339 ont été demandées, de sorte qu'aucune action n'a pu être attribuée au public non-actionnaire.

La seconde assemblée extraordinaire a eu pour objet notamment, en raison des changements profonds survenus dans les conditions d'existence,

Relever légèrement la partie fixe de la rémunération des administrateurs et d'en porter la portion variable de 2 à 4 % des résultats nets de l'exploitation.

Les pouvoirs du conseil ont été ensuite étendus

Messageries maritimes
(*Le Figaro*, 26 décembre 1920)
(*Le Journal des débats*, 26 décembre 1920)

Dans sa séance du 22 décembre, le conseil d'administration des Messageries maritimes a procédé au renouvellement de son bureau pour l'exercice 1921.

MM. Max Boucard et Alfred Fraissinet ont été élus vice-présidents.

M. Max Boucard, qui remplacera M. le baron [Jean Léonce Frédéric] Hély d'Oissel, décédé, est administrateur du Crédit foncier de France et de la Banque de l'Union Parisienne.

M. Alfred Fraissinet, qui est entré dans le conseil de la Compagnie des Messageries maritimes au mois de juin dernier, est président de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet), des Chantiers de Provence, et administrateur de la Compagnie P. L. M.

En l'appelant à sa vice-présidence, le conseil de la Compagnie des Messageries maritimes souligne, à la fois, et renforce de la façon la plus heureuse les liens qui attachent la Compagnie au port de Marseille, et à l'armement marseillais.

MARASME, SURCAPACITÉS

COMPAGNIE DES
MESSAGERIES MARITIMES

³¹ Comte Armand Rafélis Saint-Sauveur (frère de M^{me} Eugène Schneider) : représentant du groupe Schneider.

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 75.000.000 DE FRANCS
Siège social : 1, rue Vignon, Paris
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1921)

Nous apprenons que le conseil d'administration de la Compagnie des Messageries maritimes a arrêté, au cours de sa séance du 11 courant, le bilan à soumettre à l'assemblée générale des actionnaires qui se réunira le 28 juin prochain.

Ce bilan fait apparaître un bénéfice net de 4.993.029 fr. 29 permettant de proposer à l'assemblée générale une répartition de quinze francs brut par action.

CRÉATION D'UN CONSORTIUM FRANÇAIS DES TRANSPORTS EN SUISSE
(*La Journée industrielle*, 2 juin 1921)

Nous avons annoncé récemment que les principales Compagnies françaises de chemins de fer et de navigation avaient fondé en Suisse un bureau d'informations.

Il s'agit, en réalité, d'un consortium groupant les compagnies suivantes :

Chemins de Fer de l'Est ; Chemins de Fer de l'Etat ; Chemins de Fer du Midi ; Chemin de Fer du Nord ; Chemin de Fer du P.-O. ; Chemins de Fer du P.-L.-M. ; Compagnie Française de Navigation à Vapeur « Chargeurs Réunis » ; Compagnie Cyprien Fabre ; Compagnie Générale Transatlantique ; Compagnie Havraise de Navigation à Vapeur ; Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur Fraissinet et Cie ; Compagnie des Messageries Maritimes ; Compagnie de Navigation sud-Atlantique ; Compagnie de Navigation Paquet ; Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur ; Maison Worms et Cie.

Ce consortium a pour but d'installer en Suisse un organisme de représentation commune, dans le but essentiellement national d'attirer dans toute la mesure du possible aux chemins de fer, ports et navires français, le trafic des voyageurs, émigrants et marchandises, en provenance ou à destination de la Suisse.

Cet organisme, dénommé : Office général français des chemins de fer et compagnies de navigation, a son siège actuel, 20, Bundesgasse, à Berne.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 75.000.000 de francs.
(*Les Annales coloniales*, 19 août 1921)

Les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis le 29 juillet dernier en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Félix Roussel, président du conseil d'administration, pour prendre connaissance des comptes de l'exercice 1920, soumis à leur ratification.

Après avoir rendu compte de la situation de la Compagnie, le rapport du conseil a exposé, dans ses grandes lignes, la nouvelle convention intervenue pour l'exploitation des services maritimes postaux. Cette lecture a été suivie de celle du rapport des commissaires aux comptes.

M. Félix Roussel a ensuite donné aux actionnaires présents un commentaire sur les résultats de l'exercice, la situation générale de l'armement et les nouveaux accords intervenus entre la Compagnie et l'État.

Les comptes font apparaître, pour l'exercice 1920, un excédent de recettes sur les dépenses de 4.993.029 fr. 29. Sur la proposition du conseil d'administration, l'assemblée a fixé le dividende à 15 fr. par action.

Les diverses résolutions proposées par le conseil d'administration ont été adoptées. En conséquence, les comptes de l'exercice 1920 ont été approuvés, MM. de Juilly et le comte Armand de Saint-Sauveur ont été réélus administrateurs pour six ans et MM. le comte [Robert] de Semallé et Roger Lambelin confirmés dans leurs fonctions de commissaires. aux comptes.

Les actionnaires avaient été convoqués à la suite de l'assemblée générale ordinaire annuelle en plusieurs assemblées générales ordinaire et extraordinaires. Seule l'assemblée générale ordinaire a pu délibérer valablement et l'autorisation demandée par le conseil d'administration d'émettre, en une ou plusieurs fois, des obligations jusqu'à concurrence de 150.000.000 de francs a été donnée. Faute de quorum, les assemblées générales extraordinaires ont été remises à une date ultérieure.

Le conseil comptait soumettre à ces assemblées diverses modifications à apporter aux statuts de la Compagnie, et, en particulier, une clause autorisant à augmenter, en une ou plusieurs fois, le capital social jusqu'à concurrence de 250.000.000 de francs, afin de permettre à la Compagnie d'être en mesure de faire face à l'extension que le conseil espère lui voir prendre et qui pourra résulter notamment de la mise en vigueur de certaines stipulations des accords qu'elle a passés avec divers groupes d'armateurs, accords dont il a été question dans le rapport présenté à l'assemblée générale chargée de statuer sur l'émission des obligations.

Ces augmentations de capital, comme la création. des obligations, ne doivent naturellement être effectuées qu'au fur et à mesure des besoins éventuels et il s'agissait seulement, dans les deux cas, de donner au conseil une faculté permettant d'éviter dans l'avenir les lenteurs et les frais qu'entraînerait la réunion de trop nombreuses et fréquentes assemblées générales.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 75.000.000 de francs
(*Les Annales coloniales*, 5 octobre 1921)

Les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis le 30 septembre dernier en assemblées générales extraordinaires et en assemblées spéciales sous la présidence de M. Félix Roussel, président du conseil d'administration. Seule l'assemblée extraordinaire appelée à apporter des modifications à certains articles des statuts de la Société, a pu délibérer.

Le rapport du conseil a exposé dans ses grandes lignes les raisons qui militent en faveur des modifications en question.

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées.

Les autres assemblées n'ayant pas atteint le quorum seront convoquées à nouveau pour une date qui sera fixée ultérieurement.

Compagnie des Messageries maritimes
(*Le Sémaphore algérien*, 7 octobre 1921)

Cette société vient d'affréter le steamyacht de luxe *Meteor*, susceptible de recevoir 262 passagers en cabines de 1^{re} classe à 1 et 2 couchettes, en cabines de priorité, cabines et appartements de luxe.

Le premier départ aura lieu de Marseille le 15 octobre.

L' « Atlantique » reprend du service
(*Le Sémaphore algérien*, 12 octobre 1921)

« L'Atlantique », des Messageries maritimes, torpillé le 9 mai 1918 au large de Bizerte, effectuée en ce moment, après avoir été entièrement transformé, un voyage d'essai.

Ce navire, qui sera dans le port vers le 16 octobre, voyage maintenant sous le nom de « Angkor ». Sitôt son voyage d'essai terminé, ce navire sera mis en service sur la ligne de Chine.

21 NOVEMBRE 1921 : APPORT DES LIGNES SUBVENTIONNÉES À LA SOCIÉTÉ DES SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES

MESSAGERIES MARITIMES
(*Les Annales coloniales*, 29 novembre 1921)

Le conseil d'administration de la Compagnie des Messageries maritimes, en vue de consacrer les accords récemment passés avec la Société de navigation transocéanique* et dont il avait été donné connaissance aux actionnaires lors de leur réunion du 29 juillet 1921, vient d'appeler à siéger dans son sein MM. Paul Imbert³² et Charles Vallée, administrateurs de cette société.

En même temps, le conseil a nommé administrateur M. Georges Philippar, le distingué directeur général de la Compagnie, dont il a ainsi entendu reconnaître la direction éclairée, assurée presque constamment dans des circonstances exceptionnellement difficiles. M. Georges Philippar conserve ses fonctions actuelles.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 75.000.000 de francs
(*Les Annales coloniales*, 30 décembre 1921)

³² Paul Imbert (12 octobre 1872, Salon-de-Provence-26 avril 1945, Paris, 16^e) : frère de René, mpf 1917. Marié en 1918 à M^{me} 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. Coopté 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 Compagnie 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.

Les actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes se sont réunis le 23 décembre dernier en assemblée générale extraordinaire et en assemblées générales spéciales des porteurs d'actions ordinaires et des porteurs d'actions de priorité sous la présidence de M. Félix Roussel, président du conseil d'administration.

Les trois assemblées ont pu délibérer valablement et ont apporté certaines modifications à différents articles des statuts de la société.

Les rapports du conseil ont exposé les raisons qui militent en faveur des modifications en question.

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées.

AEC 1922 — André Lebon, président d'honneur ; Félix Roussel, président ; Alfred Fraissinet, vice-président ; Georges Philippar ; Ernest Carnot ; Alexandre Dreux ; Paul Imbert ; Maurice de Juilly [> Compagnie Fraissinet, Industrielle de Djibouti, Est asiatique frs...] ; Alfred Musnier ; Edmond Philippar ; Maurice Pilliard ; Armand de Saint-Sauveur ; Stanislas Simon ; Charles Vallée.

Informations financières
COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
8, rue Vignon, Paris.
(*Les Annales coloniales*, 24 février 1922)

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer Messieurs les porteurs d'obligations 3 1/2 % qu'il sera procédé en séance publique le 9 mars prochain à 3 heures, au siège social de la Société, 8, rue Vignon, au tirage de 2.744 obligations.

Le remboursement de ces obligations aura lieu à partir du 1^{er} avril 1922, au pair de 500 fr. par obligation, sous déduction de l'impôt de 10 % sur la prime, soit au chiffre net de 490 fr. 72.

Il s'effectuera à Paris, 13, rue Cambon, au siège du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, chargé du Service des titres de la Compagnie des Messageries maritimes, et en outre, dans les bureaux de la compagnie, à Paris, Marseille, Le Havre, ainsi qu'à la Caisse de la Société provençale de constructions navales à La Ciotat.

La Compagnie des Messageries maritimes tient à porter à la connaissance du public qu'elle est absolument étrangère au retrait de la plainte qui avait été déposée par le commandant de l'*Amazone* contre certains membres de son équipage.

La plainte a été retirée, sans qu'il en ait référé à la compagnie, par le commandant, qui lui a ensuite adressé sa démission.

NOUVELLE SUSPENSION DU DIVIDENDE (1922-1926)

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

Assemblée générale ordinaire du 30 juin 1922 ³³
EXERCICE 1921
(Le Recueil des assemblées générales, juillet 1922)

Conseil d'administration

MM. André Lebon, président d'honneur ; Félix Roussel, président ; Alfred Fraissinet, vice-président ; Georges Philippar, administrateur-directeur général ; Ernest Carnot, Alexandre Dreux, Paul Imbert, Maurice de Juilly, Alfred Musnier, Edmond Philippar, Maurice Pilliard, Armand de Saint-Sauveur, Stanislas Simon, Charles Vallée, administrateurs.

Direction générale de la Compagnie : MM. Georges Philippar, administrateur-directeur général ; Pierre de Saboulin-Bollena, sous-directeur.

Siège social : à Paris, 8, rue Vignon, 9^e arr.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mesdames, messieurs,

Vous êtes convoqués en assemblée générale, conformément aux articles 29, 31 et 33 des statuts, à l'effet d'examiner: les comptes de l'exercice 1921 et de délibérer sur les questions soumises à l'assemblée.

I
EXPOSÉ D'ENSEMBLE DE LA SITUATION DE LA COMPAGNIE

L'exercice 1921 est le dernier pendant une partie duquel votre compagnie a eu à exploiter les lignes postales sous le régime provisoire institué par l'accord du 2 août 1919.

Le moment, où cette exploitation a cessé d'incomber à votre compagnie se place au 1^{er} avril 1921, en vertu de l'article 1^{er} de la Convention du 29 décembre 1920. C'est dire que l'exploitation postale a été accomplie pendant quatre mois, au cours de l'exercice 1920-1921, par votre compagnie.

³³ Société anonyme constituée en 1852 pour une durée de 70 ans.

Capital : 75 millions, divisé en 300.000 actions de 250 fr., entièrement libérées, dont 240.000 actions ordinaires et 60.000 actions de priorité.

Les 240.000 actions ordinaires comprennent 120.000 actions nouvelles émises à 400 fr. à la suite de l'ass. extr. du 5 mars 1920, pour augmenter de 30 millions le capital qui pourra être élevé ultérieurement jusqu'à 100 millions.

Obligations : fr. 12.947.707,69 montant des obligations de 500 fr. 3 1/2 % restant à la charge de la Compagnie des Messageries maritimes.

Les obligations prises en charge par la Société des Services contractuels, pour fr. 82.797.792,31 comprend 40.474.292 fr. 31 d'obligations de 500 fr. 3 1/2 % et 42.323.500 fr. d'obligations de 500 fr. 5 % antérieurement émises par les Messageries maritimes.

Les actions et les obligations sont inscrites à la Cote officielle :

Derniers cours cotés au 25 juillet 1922 :

Actions ordinaires Fr 165

Actions de priorité : 176

Obligations 3 1/2 % jouiss. avril 1922 330

Obligations 5 % jouiss. 15 mat 1922 393

Répartition des bénéfices : Après un premier prélèvement de 5 % au minimum pour la réserve légale, il est prélevé en premier lieu une retenue destinée à constituer un fonds d'amortissement qui est fixé par le Conseil d'administration et calculé de façon à couvrir la dépréciation et l'usure du matériel.

Sur les bénéfices disponibles après ce prélèvement, les actions de priorité ont droit à 5 % d'intérêt à titre de premier dividende.

Le même intérêt est ensuite attribué aux actions ordinaires et le surplus est réparti entre toutes les actions proportionnellement et sans préférence.

[Persistance du marasme]

Nous voudrions pouvoir ajouter que cet exercice sera aussi le dernier pendant lequel se seront fait sentir les effets de la crise commerciale sans précédent dont nous vous entretenions déjà l'année dernière. Malheureusement, rien ne nous permet de prévoir une amélioration de la situation : les marchés sont toujours aussi morts, les transports aussi rares, et la situation instable dans laquelle continuent à se trouver, non seulement l'Europe, mais le monde entier, nous paraît devoir continuer à influencer de la façon la plus grave sur les échanges internationaux.

Le fait que cet exercice a eu à souffrir de la crise à laquelle nous venons de faire allusion est la raison pour laquelle les résultats que nous vous présenterons dans quelques instants ne sont pas ceux que nous eussions désirés. Nous vous disions l'année dernière que les produits de votre exploitation libre et les opérations annexes que nous n'avons cessé de chercher à développer contrebalançaient, et au delà, les pertes résultant de l'exploitation postale, et que, du jour où celle-ci cesserait d'être à votre charge, les résultats de votre domaine commercial seraient de nature à vous inspirer toute satisfaction.

Nous avons raison de parler ainsi, puisque le bilan de l'année dernière faisait apparaître, contre une perte de 33.552.534 fr. 57 résultant de l'exploitation postale, un bénéfice de 38.545.763 fr. 86, résultant du domaine privé.

Le raisonnement que nous vous tenions n'a pas cessé d'être juste, mais le marasme des affaires et la situation particulièrement difficile de l'armement ont sensiblement diminué nos recettes pendant l'exercice 1921 ; nous croyons pouvoir vous assurer que, dans les circonstances graves que nous avons traversées, les résultats obtenus par nos efforts représentent le maximum de ce qu'il était possible d'espérer. Nous voudrions aussi pouvoir ajouter que les conditions de l'exploitation pendant l'exercice 1922 présenteront, par rapport à celles de 1921, une amélioration notable ; cela nous est malheureusement impossible.

Les causes générales qui nous empêchent de le faire sont celles auxquelles a été dû le désarmement d'une partie importante de votre flotte de navires de ligne, soit dans le port de Marseille, soit dans le port de Dunkerque. Le grand effort de construction réalisé pendant la guerre se fait sentir aujourd'hui par un excès de tonnage d'autant plus regrettable que les échanges se sont ralentis : il n'y a pas encore longtemps qu'un journal spécial évaluait à dix millions de tonnes, sur soixante millions environ, le tonnage désarmé dans le monde entier : c'est aussi dans la proportion d'environ 1/6^e du tonnage commercial possédé par votre compagnie que les navires ont été inutilisés pendant l'exercice.

Encore ceux que nous avons fait naviguer ne nous ont-ils apporté, en contrepartie de dépenses qui n'ont pas sensiblement, sauf pour le charbon, diminué depuis l'année dernière, que des recettes considérablement réduites par un avilissement des frets imputable précisément à cet excès de tonnage dont nous venons de parler. Nous vous exposons l'année dernière quel avait été le programme de réorganisation de nos lignes commerciales : ligne d'Extrême-Orient, ligne d'Indo-Chine, ligne des Indes, ligne Londres-mer Noire. En raison de la difficulté de remplir les navires mis en service, nous avons dû, en mars 1921, suspendre le fonctionnement des trois lignes commerciales de l'au-delà de Suez plus haut citées, pour les remplacer par une seule ligne desservant à la fois Pondichéry, Saïgon et l'Extrême-Orient.

En mai, nous avons dû interrompre le fonctionnement de la ligne Londres-Marseille-mer Noire, en présence des résultats qu'elle donnait pour le moment. Ce n'est pas à dire que nous n'ayons cherché à profiter de toutes les ressources que nous fournissait un trafic réduit. Dans cet esprit, nous avons repris en novembre, avec une modification d'itinéraire et en utilisant des navires désarmés, une ligne commerciale toujours exploitée par nous avant la guerre par voie d'affrètement, et qui a desservi, au départ de Port-Saint-Louis-du-Rhône et Marseille, Bizerte, l'Égypte et la Syrie.

[Concurrence allemande]

Malgré le peu d'importance du trafic, nous avons vu, facilitée par la dépréciation du mark, reprendre la concurrence allemande. Sans insister sur cette reprise en ce qui concerne des directions que nous ne desservons pas, nous devons noter ici que nous avons eu le regret d'assister, en novembre dernier, à la réintégration des lignes allemandes dans les Conférences de navigation et à la reprise, soit directe, soit sous le couvert du pavillon étranger, des relations régulières entre les ports allemands et l'Extrême-Orient.

[La loi de 8 heures : une exception française]

La législation française a continué, au regard, de cette concurrence nouvelle, à peser sur nous d'un poids très lourd. Nous vous avons signalé l'année dernière les dépenses supplémentaires que votre compagnie avait dû engager pour mettre en harmonie avec les règlements sur la sécurité de la navigation et les dispositions de la loi de huit heures les aménagements des quatre navires de charge allemands, achetés par elle en Angleterre.

La loi de huit heures continue à être appliquée dans la marine marchande française, alors qu'elle ne l'est dans aucune des marines marchandes étrangères, alors, que, au mois de mars dernier, le représentant de l'armement anglais à la Commission paritaire maritime réunie sous les auspices du Bureau international du travail, faisait la déclaration suivante : « Le temps est venu de dire que les huit heures doivent être reléguées dans la liste des causes perdues et que la vaste expérience pratiquée en France à ce sujet a prouvé qu'elle n'aboutissait qu'à un accroissement considérable des charges, sans que les marins en reçoivent un bénéfice correspondant. »

L'armement français attend toujours les compensations que M. Pierre Dupuy, commissaire aux transports et à la marine marchande, avait solennellement pris, devant le Parlement ³⁴, l'engagement de lui donner, dans les termes suivants : « Je ne puis vraiment croire que, le jour où nos marins auront obtenu l'avantage que vous paraissez prêts à leur concéder, les marins des autres pays ne chercheront pas, alors que nous aurons créé ce précédent, à en obtenir de semblables.

Que si, par le plus grand des hasards, et par ce que je considère comme une *impossibilité pratique*, il devait en être autrement, dans la mesure où nous estimerons nécessaire que notre marine puisse faire concurrence aux marines étrangères sur les lignes ouvertes à tout le monde, il y aura, lieu de rechercher et de proposer certaines compensations pour les armateurs. »

Nous ne pouvons quitter ce sujet sans vous signaler que les marins et les états-majors ont, par un geste auquel nous sommes heureux de rendre hommage, cherché à réduire, dans la mesure où ils estimaient le pouvoir, les charges pesant sur l'armement de notre pays, en acceptant des réductions de salaires dont l'effet est cependant insuffisant pour équilibrer les charges en question.

[Difficultés à Madagascar]

Vous savez que notre compagnie exploite, sous le régime d'un contrat passé avec le Gouvernement général de Madagascar, des services annexes destinés à mettre les ports secondaires de la Grande Île en relation avec les escales desservies par les paquebots postaux

Le régime sous lequel se poursuit cette exploitation est celui qui a été fixé par un contrat intervenu entre la Colonie et votre compagnie au mois de février 1914. Les conditions pécuniaires de ce contrat n'ayant pas été modifiées pendant la guerre, alors que nos charges avaient augmenté dans des proportions extrêmes, nous avons

³⁴ Compte rendu de la séance du Sénat du 24 juillet 1919 (*Journal officiel, Débats*, page 1173).

demandé à plusieurs reprises une révision des tarifs et nous croyions être arrivés, au mois d'avril 1921, à une entente avec le Gouvernement général de Madagascar. Malheureusement, cet accord ayant été modifié par une décision de M. le gouverneur général de Madagascar [Garbit], nous nous sommes trouvés, à notre regret, pour sauvegarder nos droits et nos intérêts dans l'obligation de recourir à la voie contentieuse.

Nous vous indiquerons d'un mot l'importance de la question dont il s'agit en vous disant que les pertes résultant de l'exploitation des services annexes de Madagascar pour l'exercice dont nous vous rendons compte n'ont pas été inférieures à 3.150.000 francs.

[Liquidation de la flotte d'État]

L'année 1921 a vu la liquidation de la flotte d'État. Il ne nous est pas possible d'entrer dans un exposé la façon dont a été faite cette liquidation, à laquelle nous nous sommes trouvés spécialement mêlés, du fait de notre situation dans la Société Les Armateurs français. Nous nous bornerons simplement à vous indiquer que notre compagnie, qui avait demandé à acheter trois grands cargos de la flotte en question, n'a pu s'en voir attribuer qu'un seul, d'une portée en lourd de 9.600 tonnes, construit en 1911. Cette unité, à laquelle d'assez importantes réparations ont dû être effectuées, par suite d'une insuffisance d'entretien pendant ces dernières années, constitue une acquisition intéressante pour nos lignes de l'au-delà de Suez. Nous lui avons donné le nom de « Lieutenant-Saint-Loubert-Bié », en souvenir de l'un de nos collaborateurs morts pour la France.

[Effort commercial]

Des offices de représentation commune des administrations et Compagnies françaises de chemins de fer de navigation ont été créés à Berne, Bruxelles et Rome pendant l'exercice 1921. Notre Compagnie, qui a pris l'initiative de l'organisation constituée en Suisse, a participé à la création de ces offices dont elle attend des résultats intéressants.

[Diversifications]

Nous avons, au cours de l'exercice 1921, créé la Société française de peintures et vernis avec la Société provençale de constructions navales et un entrepreneur peinture de Marseille [Lory]. Cette société, dont l'objet consiste dans la peinture et les travaux connexes à exécuter tant sur les navires que sur tous matériels terrestres, fonctionne régulièrement et se développe d'une façon satisfaisante.

Notre représentation dans son conseil nous permet de surveiller de près les conditions dans lesquelles sont effectués les travaux que nous lui confions. Ces travaux ressortissaient en principe à ceux que la Société provençale de constructions navales doit exécuter pour nous, mais nous avons estimé, d'accord avec cette dernière société, préférable de constituer un organe spécialisé pour des travaux aussi particuliers.

En présence de l'intérêt soulevé par les questions de transports aériens, nous avons constitué, avec la Compagnie générale transatlantique, et à capital extrêmement réduit, la Néréide, société d'études pour la navigation aérienne. Nous n'avons pas cru, en effet, que si les transports par air devaient se développer sur les lignes que nous desservons, il fût désirable que votre compagnie ne fût pas à même de s'intéresser à ce développement.

La Société des Services contractuels, dont la constitution est prévue à l'article premier de la Convention du 29 décembre 1920, a été constituée le 21 novembre 1921. [...]

Nous avons le profond regret d'avoir à porter à votre connaissance le décès, survenu dans la nuit du 10 au 11 mars dernier, de M. Lucien Bridou, l'un de nos sous-directeurs, appelé à ces fonctions à la suite d'une carrière particulièrement brillante poursuivie dans

les agences, et qui, notamment comme agent général en Extrême-Orient, puis comme délégué de la Compagnie dans cette partie du monde, avait rendu à votre compagnie et à la cause française les services les plus signalés. Le Gouvernement français avait récemment reconnu ces services en conférant à M. Bridou. la croix de chevalier de la Légion d'honneur. M. Bridou était entré à la Compagnie en 1895. Il n'était âgé que de cinquante ans. Nous espérons beaucoup de son activité et de sa compétence ; votre compagnie a fait en lui une très grande perte.

Nous sommes convaincus que vous vous associerez à nous dans l'expression des sentiments de condoléances que nous adressons de nouveau à M^{me} Bridou et à ses enfants.

II

EXAMEN DES DIFFÉRENTS POSTES DU BILAN

Avant d'aborder les explications spéciales que vous attendez de nous sur les chiffres portés en actif ou en passif au bilan du dernier exercice, nous vous devons des indications générales, que nous ferons aussi brèves que possible, sur les modifications profondes que nous avons été amenés, par la force des choses, à introduire dans la forme de ce bilan.

La Convention du 11 juillet 1911 avait eu pour effet la division des écritures de la Compagnie en trois parties : à la première appartenaient les recettes et dépenses des services libres ; dans la seconde étaient rangées les recettes et dépenses propres aux Services contractuels ; enfin, la troisième et dernière englobait les recettes et dépenses présentant un caractère indivis.

Ces distinctions n'ont plus aucune raison d'être, aujourd'hui qu'a pris fin la Convention de 1911. Nous sommes donc revenus au mode de présentation en usage avant 1913, en y apportant toutefois quelques remaniements dont nous allons vous donner de suite les motifs.

À l'actif, il nous a paru, sans intérêt de consacrer plus longtemps une rubrique spéciale à vos ateliers de la La Ciotat cèdes à bail pour soixante-dix ans, en 1916, à la Société provençale de constructions navales. L'outillage, intégralement renouvelé lorsque le bail prendra fin, serait repris par vous à la valeur qu'il présentera à cette époque. Vous avez, d'ailleurs, à notre demande, complètement amorti celui qui existait au moment de la cession et était alors évalué à 6.831.761 fr. 49. Nous avons donc fait disparaître du bilan une somme égale. Quant aux terrains, constructions et installations, qui demeurent votre propriété, nous devons continuer à les faire figurer dans vos écritures. Mais nous les avons fait entrer dans le chapitre général « Immeubles et établissements », subdivisé en conséquence.

Au passif, nous avons fait reprise du Fonds d'amortissement des immeubles et établissements, constitué de 1916 à 1919, pour le liquider dans les produits de l'exercice. Cette manière de faire a été la conséquence nécessaire de l'attitude prise par l'Administration, qui n'a pas considéré que ces imputations répondissent à une charge pouvant être inscrite normalement en dépense.

Enfin, la Compagnie ayant dû renoncer à demeurer son propre assureur, en raison des risques redoutables à courir de ce chef, le poste « Fonds d'assurance des navires » disparaît de votre passif. Le reliquat disponible, s'élevant à 180.251 fr. 11, a été inscrit dans les Comptes d'ordre créanciers. Il sera appliqué au règlement de dépenses antérieures à 1921 et non encore liquidées.

Sous le bénéfice de ces observations préliminaires, voici comment se présente le bilan :

ACTIF
Matériel naval

La cession à la Société des Services contractuels des seize paquebots qui constituaient la flotte contractuelle ancienne et la flotte contractuelle nouvelle de la Compagnie explique la très forte diminution que vous remarquerez ici par rapport à l'exercice précédent. La vente de cinq autres navires aliénés au cours, de l'année 1921 y a contribué aussi jusqu'à concurrence de 13.867.525 francs 35. Par contre, la flotte que vous conservez accuse une augmentation de 7.062.394 fr. 81 sur son prix de revient par suite de l'incorporation à ce prix de différents gros travaux.

Quant au matériel auxiliaire, demeuré en entier votre propriété, il enregistre une plus-value de 156.900 fr. 48 due à l'acquisition et à la mise en service de quatre vedettes automobiles.

Travaux en cours d'exécution

La réduction considérable subie par l'effectif de votre flotte suffit à justifier la différence en moins de 3.133.388 francs 90 que présente ce chapitre.

Immeubles et établissements

Nous avons incorporé à ce poste le montant, des dépenses faites tant pour la construction de votre immeuble, 8, rue Vignon, que pour l'installation des immeubles récemment acquis par nous à Paris. Ces dépenses, s'élevant à 9.020.598 fr. 50, figuraient jusqu'à présent dans les comptes débiteurs d'ordre.

Nous avons, par contre, fait disparaître du même poste la valeur de quelques terrains que vous possédiez à l'étranger et qui étaient devenus sans utilité pour l'exploitation de vos services.

À La Ciotat, comme il a été dit plus haut, nous ne laissons désormais ressortir, que la valeur du sol, des bâtiments et des installations dont vous conservez la propriété.

Approvisionnements à Marseille et à l'extérieur

La reconstitution de vos dépôts de charbon après la réquisition générale avait entraîné l'année dernière une dépense extrêmement élevée, qui ne s'est pas reproduite en 1921. En outre, il va de soi que vous n'aurez plus à faire face désormais, pour l'approvisionnement de vos navires, en vivres et en matériel, qu'à des besoins réduits dans une proportion fort accentuée.

Valeurs de caisse et de portefeuille

Lorsque fut constituée la Société des Services contractuels, la presque totalité du capital appelé a été, comme nous vous l'avons indiqué tout à l'heure, souscrite par la Compagnie des Messageries maritimes. À ce fait et compte tenu de quelques autres fluctuations en plus ou en moins, d'inégale importance, est dû principalement l'accroissement de votre portefeuille.

Débiteurs divers

Tandis que vos créances effectives marquaient un mouvement ascendant qui n'est pas moindre de 29.030.637 francs 45, la liquidation d'opérations portées aux comptes d'ordre a ramené ceux-ci à 122.726.873 fr. 91, soit en moins 92.959.000 francs.

PASSIF

Capital social

Sans changement à 75.000.000 francs dont 60.000.000 de francs d'actions ordinaires.

Réserve spéciale

Sous cette rubrique, nous faisons figurer le produit, net de la prime d'émission sur les 120.000 actions nouvelles, soit : 14,671.232 fr. 65.

Obligations

Nous avons distribué ce poste de façon à bien mettre en lumière les conséquences entraînées par le jeu de la Convention du 29 décembre 1920 au regard de votre dette obligataire.

Vous constaterez ainsi que vos charges sont limitées à 12.947.707 fr. 69 répondant à partie des obligations 3 1/2 %. Le service du surplus, pour celles-ci, et de la totalité, pour les obligations 5 %, ramenées à leur valeur nominale, est maintenant assuré par la Société des Services contractuels. La somme de 82.797.792 fr. 31 qu'il exigera à sa contrepartie aux comptes « Débiteurs effectifs. ».

Fonds d'amortissement des navires

Là aussi, le transfert de la flotte postale aux Services contractuels et la vente de cinq navires ont pour conséquence une réduction du poste qui tombe à 25.104.720 francs 06.

Fonds d'amortissement des ateliers de La Ciotat

Nous vous rappelons qu'il a été repris 6.831.761 fr. 49 pour liquidation de la valeur de l'outillage complètement amorti.

Fonds de renouvellement des chaudières

Augmenté de la dotation propre à l'exercice, ce fonds est passé de 272.537 fr. 51 à 367.430 fr. 67.

Fonds de réserve statutaire

Le prélèvement statutaire de 249.651 fr. 45 sur les produits de l'exercice précédent a porté la réserve légale à 4.749.651 fr. 45.

Créanciers divers

Les comptes créditeurs effectifs sont en légère augmentation de 2.074.768 fr. 20 et restent très sensiblement au dessous des débiteurs effectifs. Quant aux comptes d'ordre, ils ont été l'objet d'importants mouvements qui les laissent finalement à 57.090.289 fr. 76.

Compte de Profits et pertes

Le solde créancier de ce poste, toutes déductions faites, et compte tenu de liquidations provenant d'exercices antérieurs, est de 4.151.573 fr. 31.

La crise, sans précédent, nous, y insistons, qui continue de sévir et dont nous ne pouvons prévoir ni les développements éventuels, ni la solution, nous fait un devoir de vous proposer de ne pas vous répartir cette année le solde présenté, après dotation de la réserve légale, par le dit poste, mais bien de le reporter, à toute éventualité, à l'exercice suivant.

Cette mesure, quelque pénible qu'elle puisse vous sembler, nous paraît entièrement conforme à vos intérêts et dictée par une prudence que les circonstances imposent présentement à tous égards.

III

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET COMMISSAIRES AUX COMPTES

Les modifications apportées aux statuts par les assemblées des 30 septembre et 23 décembre 1921 ont augmenté le nombre maximum des membres que peut comprendre votre conseil.

Profitant de la faculté qui nous était donnée par l'article 12 des statuts modifiés, nous avons appelé parmi nous MM. Paul Imbert, Charles Vallée et Georges Philippar.

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.

En appelant parmi nous votre directeur général, M. Georges Philippar, qui continue, tout en faisant partie de votre conseil, à assumer les fonctions qu'il remplit brillamment depuis plusieurs années, nous avons désiré à la fois consacrer son autorité et lui marquer notre estime pour les hautes qualités dont il a fait preuve dans le poste difficile qu'il occupe.

MM. Paul Imbert, Charles Vallée et Georges Philippar seraient nommés, si vous, voulez bien ratifier le choix que nous en avons fait, pour une durée de six ans.

Nous avons le regret de vous informer que notre collègue, M. [Henry] Foy, nous a priés, pour des raisons de convenance personnelle, d'accepter sa démission d'administrateur de votre compagnie. M. Foy, qui était entré dans votre conseil le 25 avril 1912, avait été réélu pour la dernière fois le 25 juin 1920. Vous vous unirez certainement à nous dans les sentiments de regret que nous inspire une décision par laquelle nous sommes privés de son concours actif et éclairé.

Nous avons eu la profonde douleur, le 3 mai dernier, d'apprendre le décès subit de notre collègue, M. Max Boucard.

M. Boucard, qui était, entré dans notre conseil le 25 avril 1912, en avait été nommé vice-président le 1^{er} janvier 1921.

Intimement mêlé à nos affaires, président de la Société provençale de constructions navales et de la Société franco-chinoise de constructions métalliques et mécaniques Kiou-Sin, il était en outre administrateur du Crédit foncier de France, de la Banque de l'Union Parisienne et de divers autres établissements. Ceci vous indique l'étendue de la perte qu'au seul point de vue de la valeur personnelle et de l'expérience des affaires, votre compagnie fait dans la personne de M. Boucard. Mais notre regretté collègue apportait dans toutes ses relations un esprit d'affabilité, de bonne grâce et de serviabilité qui nous rend plus sensible encore le vide qu'il laisse parmi nous. Toujours prêt à faire profiter votre compagnie de la situation importante qu'il occupait dans le monde des affaires, il a travaillé jusqu'au dernier jour, et c'est en pleine activité qu'une mort foudroyante est venue le saisir.

Nous conserverons son souvenir, et son exemple restera vivant parmi nous. Nous sommes certains que vous voudrez bien vous associer à nous pour adresser à la famille de M. Boucard l'expression des condoléances émues de votre compagnie. [...]

L'assemblée comprenait 253 actionnaires, représentant 5.145 porteurs de titres possédant ensemble 143.866 actions, ce qui correspond, à 6.990 voix.

ALLOCUTION DE M. LE PRÉSIDENT

Mesdames, Messieurs,

L'an dernier, après vous avoir exposé les effets de la crise mondiale des affaires et de l'armement, je concluais en disant que la prudence était la condition du salut. Or, cette crise dont je vous parlais l'an dernier dure encore. Non seulement elle n'a pas pris fin, mais bien hardi serait celui qui oserait en prédire le terme. Certes, ce terme arrivera, mais quand ? Qui peut le savoir ? En attendant, il faut durer, et, pour cela, plus que

jamais, la prudence est indispensable. Croyez bien que ceux qui résistent aujourd'hui ne résistent que par l'effet de leur prudence antérieure, et c'est la raison pour laquelle, Mesdames, Messieurs, nous ne vous proposons pas cette année de distribuer un dividende, et nous vous demandons de reporter le solde du compte de profits et pertes à l'exercice suivant.

[Pas de constructions neuves au prix fort]

On pourrait me dire qu'il y en a d'autres qui agissent autrement. Ceux qui agissent autrement le font évidemment en connaissance de cause, et je ne saurais ni les blâmer ni les approuver ; ils doivent savoir ce que je ne sais pas moi-même. Ce que je sais, et je vous l'ai répété à maintes reprises au cours de nos assemblées précédentes, c'est que la Compagnie des Messageries maritimes, pendant les années fructueuses, a été infiniment moins favorisée que d'autres entreprises maritimes, et qu'il est naturel, par conséquent, qu'elle ait réuni des réserves moindres que certaines autres compagnies. Ce qui rétablit l'équilibre, heureusement, dans une certaine mesure tout au moins, c'est que ses charges sont aussi devenues moindres. Nous n'avons pas, et nous n'avons pas voulu avoir, le lourd fardeau d'un programme de constructions neuves en cours d'exécution ; notre dette obligataire, comme on vous le disait tout à l'heure, est réduite à fort peu de chose. Les risques de l'exploitation, jusqu'ici si onéreuse, des paquebots ne nous incombent plus et, en échange des sacrifices transactionnels que nous avons faits en vue de la signature de notre convention, cette convention nouvelle apporte à la Compagnie une sécurité et des certitudes matérielles sur lesquelles je reviendrai tout à l'heure.

Nous pouvons donc envisager l'avenir, dans les circonstances présentes, avec une certaine confiance, avec une réelle confiance même. Cette considération doit raffermir notre esprit au milieu des graves inquiétudes que l'avenir ne peut pas ne pas inspirer.

[Surcapacités persistantes]

Voyons les choses telles qu'elles sont et, avec sang-froid. La situation est à peu près la même que l'an dernier à pareille époque, mais ce qui empire cette situation, c'est que la crise a duré un an de plus, et qu'elle continue. Cette prolongation de la crise en constitue, à elle, seule, une aggravation.

Je vous disais que la situation est à peu près la même ; pour être exact, il faut cependant noter quelques différences. Il y a moins de navires désarmés dans le monde. Je n'oserais pas affirmer qu'il y en a moins en France. Mais ce fait n'implique pas comme conséquence une amélioration sensible du trafic. C'est peut être même le contraire. Beaucoup d'armateurs, à l'étranger comme en France, ont compris que l'entretien des navires désarmés coûtant fort cher, les frais généraux continuant à courir, les charges de capital, très lourdes pour les navires neufs — et il y a beaucoup de navires neufs à l'étranger, particulièrement en Angleterre et en Amérique, — demeurant constantes en tout état de cause, un trafic, même faible, même non rémunérateur à proprement parler, peut, atténuer des dépenses qu'il faut, de toute façon, supporter. Il y a donc plus de tonnage offert ; mais, comme je vous le disais, ceci n'améliore pas la situation.

[Renaissance de la concurrence allemande]

En outre, il y a nécessité, pour les lignes régulières, de montrer leur pavillon, sous peine de perdre la clientèle. Et, cette crainte n'est pas chimérique, car il y a la menace, qui peut encore aggraver les choses, de la renaissance de la concurrence allemande, concurrence facilitée, je le sais, par des conditions économiques spéciales, par la baisse incroyable du mark, et ce dans les conditions dont nous ne pouvons pas prévoir la durée. L'événement seul dira si cette renaissance peut être durable, Mais, et cela même est grave, cette concurrence est inspirée non pas par des considérations d'ordre

politique ; elle est inspirée par l'impérialisme d'une nation qui a été vaincue, mais qu'on n'a pas su réduire à son rôle de nation vaincue.

Cette concurrence, j'ai le regret de le dire, a été aidée et, facilitée par certains de nos anciens alliés. Ce sont les Anglais qui ont réintroduit les Compagnies allemandes dans les conférences intéressant le trafic des régions que nous desservons, comme dans d'autres. Ce sont les Américains, ensuite, qui ont facilité le rétablissement des lignes de paquebots allemands. Et je pourrais vous en citer un exemple frappant. J'ai eu sous les yeux il y a quelques mois, un certain prospectus rose de lignes de navigation sur l'Océan, avec touchées à Cherbourg. Le service est fait alternativement par des navires anglais, par des navires américains et par des navires de compagnies allemandes de la Hambourg-Amerika notamment. Les touchées ne se font à Cherbourg qu'avec des navires portant le pavillon étoile, mais, néanmoins, le service, est combiné, et le prospectus indique aussi bien le nom des navires des Compagnies américaines que les noms des navires des Compagnies anglaises qui font le service en combinaison avec les navires allemands.

Mesdames, Messieurs, je pourrais vous donner à cet égard beaucoup de renseignements ; je n'abuserai pas de vos instants, mais il y en a quelques-uns qui doivent être connus de vous, pour vous permettre de vous rendre compte de la situation. Je souhaiterais même très vivement qu'ils puissent être connus en dehors d'ici.

En mars 1921, le Reichstag a voté, en troisième lecture, une loi qui affectait 11.009.000.000 de marks à la reconstitution de la flotte de commerce, sous la condition que 90 % des navires neufs seront construits par les chantiers allemands, et que, d'ici cinq années, la flotte neuve allemande comptera au moins deux millions et demi de tonnes.

À la fin de 1921, le tonnage de la flotte allemande atteignait environ 1.500.000 tonnes, se décomposant comme suit :

Tonnage restant à l'Allemagne en 1920	600.000
Nouvelles constructions	700.000
Achats et <i>rachats</i>	200.000

Grâce à une active campagne de presse, le pays s'intéresse à la rapide renaissance de la flotte commerciale. C'est ainsi que, au cours du premier trimestre de 1922, les placements de capitaux dans les affaires maritimes se sont élevés à la somme de, 1.723.324.600 marks contre 1.115.810.000 marks pour l'année 1921 tout entière.

En outre, quatre nouvelles sociétés de navigation ont été fondées et la plupart des autres ont augmenté leur capital.

Les services d'avant-guerre ont été repris. Le nombre des lieues régulières en fonctionnement au début de 1922 est de 355.

Les deux accords conclus en Amérique par la « Hapag » et la « Norddeutscher Lloyd » ont donné, pour l'Allemagne au moins, d'excellents résultats.

Le mouvement, dans les ports s'est développé dans des conditions également considérables. Dans le courant de mars 1922, il est arrivé à Hambourg 894 navires, jaugeant 968.058 tonnes, ce qui représente une augmentation de 388 navires et de 310.326 tonnes sur mars 1921.

L'année 1921 a marqué une date importante dans la reprise de l'activité maritime allemande, et les milieux maritimes allemands se félicitent de ce que l'Allemagne, débarrassée de son ancien tonnage, en application du traité de Versailles, soit forcée de construire des navires neufs, et naturellement perfectionnés, dont le prix de revient très bas lui permettra d'exercer une concurrence avantageuse sur les armements étrangers.

Je souhaiterais vous dire encore un mot sur le travail dans les chantiers :

En 1921. l'Allemagne a. construit 242 navires, représentant 509.064 tonneaux. (Combien en a-t-on construit en France pendant le même temps ?) Elle s'est placée ainsi au troisième rang des pays constructeurs. Elle a construit. 44.000 tonnes de plus qu'en 1913 et possède 30 chantiers en activité contre 19 en 1913.

La plupart de ces chantiers ont distribué, en 1921, des dividendes allant de 10 à 25 % : la « Bremen Vulkan » a distribué 30 %. Les navires construits dans ces chantiers profitent des nouvelles applications de l'électricité à. l'industrie maritime. La signalisation électrique, en particulier, marque sur le passé un progrès remarquable.

Dans les chantiers de construction, la journée de travail est de vingt-quatre heures, divisée en deux temps. En principe, la journée est de huit heures, mais l'équipe de jour, comme celle de nuit, outre le travail réglementaire, fait quatre heures de travail supplémentaire « pour la Patrie allemande ».

Le personnel est. évidemment payé en marks, ce qui fait que le constructeur allemand paie infiniment moins cher son personnel que le constructeur français et que l'armateur allemand reçoit, pour un prix très bas, un outil qu'il peut également exploiter dans des conditions d'économie dont je n'ai pas besoin de souligner l'importance.

Je tenais à vous donner tous ces détails parce qu'ils montrent que nous nous trouvons en présence d'une menace très réelle, et qu'une telle situation peut créer une aggravation très lourde de l'état de crise actuel. Enfin, je vous le répète, et j'y insiste, nous ne devons pas perdre de vue que l'armement allemand ne cherche pas à réaliser des bénéfices, mais à prendre une place, ou à reprendre une place.

[Crédit cher]

D'ailleurs, Mesdames, Messieurs, la crise dont je vous parle n'est pas particulière à l'armement. La loi récente sur le nouveau régime des chemins de fer a étalé aux yeux de tous le déficit de l'exploitation des transports terrestres. Que dire des autres industries. Je ne parle pas des constructions navales, qui ne sont pas en France ce qu'elles sont en Allemagne, et qui sont à la fois connexes à l'armement et à la métallurgie. Je pourrais parler de toute l'industrie du bâtiment, en dehors des régions libérées. Je ne parlerai pas des milieux financiers, qui ont été si actifs après la guerre ; ils sont eux-mêmes atteints, ne fût-ce que par la dépréciation de leur portefeuille. Je ne ferai pas, bien entendu, allusion à certaines affaires très connues et fort récentes.

Eh bien, la conséquence de tout ceci, c'est que le crédit est cher, c'est qu'il est difficile d'en trouver. Je n'ai pas à insister là-dessus. Le crédit est cher, l'argent est rare, parce que le public n'a pas confiance. Il a peut-être confiance dans telle ou telle entreprise, mais il n'a pas confiance dans l'avenir, et c'est ce qui fait la difficulté de l'heure présente.

[Comparaisons internationales]

Cette situation est générale ; ce n'est pas celle d'un pays, de la France ; ce n'est pas la crise de l'armement français ; ce n'est pas la situation de l'industrie française ; c'est la situation de tous les pays, même de ceux qui regorgent d'or. Et le nombre des chômeurs, en Angleterre et en Amérique, est la meilleure preuve de ce que j'avance.

Quoi d'étonnant si le rendement des affaires se ressent de pareilles circonstances ? Pour vous permettre de vous en rendre compte, je puis vous donner quelques renseignements sur les dividendes qui ont été distribués dans les compagnies étrangères, et sur la baisse de ces dividendes.

En Angleterre, la Royal Mail, l'Elder, la British India ont toutes diminué leurs dividendes. Et j'ajoute que, pour la première fois depuis de longues années, on a vu la Peninsular Oriental renoncer à la fixité du dividende, qui était en quelque sorte de tradition dans cette compagnie.

En Italie, même observation : toutes les compagnies ont diminué leur dividende — quand elles en ont donné.

Au Japon, l'Osaka Shosen Kaisha, qui distribuait l'année dernière 15 % de dividende, ne distribue plus que 10 % aujourd'hui. La Nippon Yusen Kaisha, qui avait distribué 50 % de dividende, ne distribue plus que 25 %. Dans cette diminution générale, je ne vois d'augmentation que d'un seul côté, c'est la Norddeutscher Lloyd, qui donne 10 % de dividende, en augmentation de 2 % sur l'année qui a précédé ; c'est encore la Hambourg-Amerika, qui a également augmenté son dividende.

Il y a dans cette situation des compagnies de navigation étrangères — vous comprenez que je n'aurai pas l'inconvenance de faire une comparaison avec les compagnies de navigation françaises — un fait qui est particulièrement caractéristique.

Si un pays a été placé pour faire des bénéfices, c'est le Japon, parce qu'il n'a pas supporté les charges qui ont incombé, du fait de la guerre, aux pays de l'Europe-Occidentale, et qu'il a retiré, pendant cette période, des bénéfices considérables, tant des transports que de l'industrie. Eh bien, il y a un fait là qui est particulièrement intéressant :

L'Osaka Shosen Kaisha avait distribué des bénéfices très importants en 1918, 1919 et 1920. En 1918, elle donnait 60 % de dividende ; en 1919, elle donnait 40 % ; en 1920, elle donnait 15 %. Or, en 1921, elle a donné 10 %, mais comment les a-t-elle donnés ? Oh, d'une façon fort simple, et elle le déclare très franchement. Elle les a donnés, en partie avec le report à nouveau de l'exercice précédent, et, pour une autre partie, sur le fonds de péréquation des dividendes futurs qui existait dans le bilan précédent. — Ceci m'est une occasion, que je ne veux pas laisser passer, d'attirer votre attention sur l'existence dans les écritures de la Compagnie japonaise, de ce fonds de péréquation de dividendes futurs ; qu'aurait dit — la réponse n'est pas douteuse — le fisc français, si nous avons eu la prétention de faire figurer pareille rubrique dans nos livres ?... — C'est-à-dire que cette Compagnie japonaise — pour en revenir à elle — qui distribuait il y a trois ans 60 % de dividende à ses actionnaires, fait en somme une distribution sur un report et sur des réserves, ce qui veut dire tout uniquement qu'elle n'a pas eu cette année de bénéfices d'exploitation. Or, je le répète, s'il y a un pays qui soit bien placé pour exploiter avec bénéfices, c'est précisément le Japon.

[MM : 63.000 tonnes désarmées]

Mesdames, Messieurs, après ces considérations d'ordre général, je voudrais examiner avec vous comment la crise, en ce qui concerne les Messageries maritimes, a réagi sur le dernier exercice. Dans les conditions qui vous ont été exposées dans le rapport, il semblait extrêmement difficile de pouvoir espérer un bénéfice d'exploitation ; il faut voir les choses comme elles sont. Nous avons eu, au cours du dernier exercice, comme tous nos confrères, un grand nombre de navires désarmés qui coûtent et ne rapportent pas ; nous avons eu, au cours du dernier exercice, une moyenne de 63.000 tonnes désarmées — je parle de notre flotte libre — et cette situation n'a malheureusement pas pris fin ; je crois pouvoir dire que les moyennes actuelles dépassent largement les moyennes des mois de juillet et d'août de l'année dernière, qui sont la période de morte-saison. Ces moyennes étaient de 80.000 à 83.000 tonnes. Aujourd'hui, nous avons au moins ces chiffres, sinon un peu plus élevés.

Vous entendez bien que, dans ces conditions, si le bilan a pu être équilibré, s'il se présente avec un excédent, ce ne peut être qu'au moyen de bénéfices annexes divers et au moyen de la liquidation de certains comptes appartenant à des exercices antérieurs, c'est-à-dire grâce à la politique de prudence que nous avons suivie, en plein accord avec vous, au cours des années précédentes, ce qui nous permet, dans la période actuelle, de rétablir l'équilibre et de compenser les insuffisances.

Certaines charges qui avaient, pesé lourdement sur l'exercice précédent ont continué à influencer défavorablement l'exercice 1921.

[Régions troublées]

Tout d'abord, il ne faut pas oublier un fait capital, c'est que les principales régions que nous desservons sont encore en pleine agitation ; guerre dans le proche Orient entre Grecs et kémalistes ; bolchevistes en mer Noire ; guerre civile en Chine, ce qui, bien qu'ayant une importance moindre au point de vue commercial, n'en réagit pas moins d'une façon très sérieuse sur le trafic général, et en particulier sur le trafic des soies. Je mentionne pour mémoire l'insécurité qui existe parfois dans l'Inde et en Égypte ; si elle n'a pas une répercussion très directe, en ce qui concerne l'Égypte, sur le transport des passagers, elle en a eu à diverses reprises une directe et très effective sur le transport des marchandises.

[Madagascar : le coup bas du gouverneur Garbit]

Enfin, dans une autre direction, dans la direction de l'océan Indien, nous n'avons pas à redouter la guerre, dans le sens que l'on donne généralement à ce mot, mais nous en connaissons une autre, car le Gouvernement général de la Colonie fait la guerre à notre compagnie. En effet, on ne peut considérer l'attitude prise à notre égard, que comme une guerre faite à notre compagnie. Je voudrais vous montrer par un exemple, comment certaines administrations — lointaines, il est vrai — comprennent leur rôle.

Nous sommes liés à la Colonie de Madagascar par une convention du 21 février 1914. Je n'ai pas besoin de vous dire que la guerre a profondément troublé l'équilibre de cette convention et que des relèvements de tarifs étaient nécessaires. Ils ont toujours, systématiquement et impitoyablement, été refusés par le Gouvernement général [Garbit]. Nous avons naturellement fait savoir à diverses reprises au Gouvernement général que notre intention était de lui réclamer des indemnités. Nous avons ajouté néanmoins que si on voulait faire un avenant, à notre convention, et nous permettre, au moyen de tarifs approximatifs, de récupérer les pertes fort lourdes que nous avons faites pendant la guerre, nous étions prêts à entrer dans cette voie conciliante. Il y eut de longues discussions et on tomba d'accord pour un relèvement de 300 % pour le fret, de 200 à 250 % pour les passagers et de 100 % pour les transports d'animaux. Ceci se passait le 14 avril 1921. Au moment de signer, M. le gouverneur général [Garbit] crut devoir ajouter une réserve, à savoir que si les conditions économiques venaient à changer, il pourrait abaisser les tarifs.

C'est le 14 avril que la convention fut signée. Le 22 avril, le Gouverneur général abaissait, dans une proportion considérable, les tarifs qu'il avait acceptés le 14. Ainsi donc en neuf jours, d'une part, les conditions économiques avaient changé, d'autre part, nous avons dû pouvoir récupérer les pertes causées par de longs mois d'exploitation déficitaire... Le résultat, c'est que nous faisons un procès, mais c'est aussi qu'en attendant le résultat de ce procès, nous avons perdu en 1921 : 3.100.000 francs, du fait de l'acte, que je préfère ne pas qualifier, de M. le gouverneur général. Je vous disais tout à l'heure que c'était la guerre ; le mot n'est peut-être pas exact, car enfin la guerre peut tout de même être loyale, on peut s'y défendre ; ceci ressemble fort à autre chose...

[Coûts salariaux]

Parmi les causes d'ordre économique qui affectent notre exploitation, je vous citais, l'an dernier, l'augmentation des salaires, la cherté des vivres et liquides, les prix des charbons et des réparations. Je vous signalais surtout le change, qui joue sur tout cela, et beaucoup plus largement pour les dépenses que pour les recettes. Vous n'avez sans doute pas perdu de vue les explications que j'ai désiré vous fournir.

Reprenons, si vous le voulez bien, ces points l'un après l'autre, et voyons quelle répercussion ces différents facteurs ont eue sur notre exploitation. Il faut tenir compte de ce fait que l'importance du tonnage désarmé réduit les chiffres en valeur absolue, mais laisse une charge qui pèse sur nous de toute sa valeur relative. D'une manière

générale, examinant, la situation, il est permis de dire que cette situation ne s'est pas sensiblement améliorée.

Sur les salaires, par lesquels je commence, une pensée vient de suite à l'esprit : en 1921, les salaires des équipages et des états-majors ont été abaissés. C'est vrai, et la baisse a effectivement joué de juillet 1921 à la fin de l'exercice. À combien cette baisse se chiffre-t-elle ? Pour les états-majors, à 34.861 fr. 35 ; pour les équipages à 84.974 fr. 96 ; au total, à 119.836 fr. 31.

Je ne dis pas cela, croyez-le bien, et je tiens à y insister, pour diminuer en quoi que ce soit la valeur morale du geste que nos collaborateurs ont fait, et qu'ils ont fait, spontanément, en consentant le sacrifice qu'ils croyaient pouvoir faire. Mais je vous indique que, si ce sacrifice a dû être lourd pour eux, ses conséquences n'ont pas été très considérables pour nous, en comparaison du chiffre total des salaires, qui s'élève à 19 millions en chiffres ronds. Et puis, il y a une contrepartie, qui porte, non pas sur les états-majors, mais pour les équipages : c'est ce que nous ont coûté les heures supplémentaires faites en raison de la loi de huit heures. Eh bien, ces heures supplémentaires s'élèvent au chiffre de 1.213.009 francs. Comparez ce chiffre à celui de 119.000 francs, et, vous verrez qu'on ne peut pas dire qu'au point de vue des salaires, l'exercice actuel ait subi une grande atténuation.

Je note ici en passant que le personnel administratif de la compagnie a subi, dans une certaine proportion, les conséquences des économies que nous sommes obligés, actuellement plus que jamais, de réaliser dans tous les domaines. Des compressions, des diminutions et des suppressions des titularisations, avancements, augmentations et gratifications sur lesquels ce personnel est fondé à compter en temps normal, lorsqu'il donne satisfaction, sont intervenues à plusieurs reprises, et l'attitude qui nous est imposée par les circonstances n'est malheureusement pas, semble-t-il, à la veille de prendre fin.

Je passe rapidement sur les vivres et les réparations. Ces dépenses sont, toujours influencées par les mêmes causes que vous connaissez, malgré, à certains points de vue et à certains moments, une baisse légère.

J'arrive au charbon, qui est, avec le change, la grosse question.

Examinons les prix et les tonnes consommées en 1921, comparés aux prix et aux tonnes consommées en 1920.

La consommation totale a été de 264.896 tonnes, pour 65 millions 035.777 francs. C'est une moyenne de 245 fr. 52 pour 1921, contre 262 fr. 50 en 1920. La différence en moins pour l'exercice actuel est donc de 16 fr. 98.

Je m'empresse de reconnaître et de déclarer que cette différence ne correspond pas exactement à la baisse générale. Mais je dois vous rappeler que nous avons été obligés, en 1920, de constituer des stocks importants à des taux très élevés, que ces stocks n'étaient pas épuisés en fin d'exercice, et qu'ils ont dû être consommés dans les premiers mois de l'exercice 1921.

[Côté du change]

J'arrive enfin au change, qui reste une très lourde charge pour notre exploitation. Nous allons voir les cours moyens des monnaies étrangères en 1921, leur plus-value par rapport au pair, et le rapport des cours de 1920 à ceux de 1921.

D'une façon générale, au cours de l'année 1921, le change moyen des monnaies étrangères qui interviennent dans nos opérations se présente de la façon suivante :

Monnaie étrangère	Franc frs
La livre sterling a été à	52 41
La livre égyptienne a été à	52 60

La roupie des Indes a été à	3 45
Le dollar de Singapour a été à	5 67
La piastre indo-chinoise a été à	7 00
Le dollar de Hong-Kong a été à	6 93
Le taël de Shanghai a été à	9 40
Le yen a été à	7 40

Par rapport au pair, la plus-value entraînée par le cours des changes en 1921 est la suivante :

Livre sterling	109 %
Livre égyptienne	103 %
Roupie des Indes	106 %
Dollar de Singapour	88 %
Piastre indo-chinoise	182 %
Dollar de Hong-Kong	168 %
Taël de Sanghai	168 %
Yen	196 %

Les taux moyens de l'année précédente étaient légèrement inférieurs ou supérieurs, sauf pour la piastre, indo-chinoise, le dollar de Hong-Kong, le taël de Shanghai et le yen, qui ont baissé dans une proportion importante.

La différence de ces taux entre les deux exercices fait ressortir, en ce qui concerne l'exercice dont nous nous occupons, une différence qui est en plus-value pour la livre anglaise, la livre égyptienne, le dollar de Singapour et le yen, monnaies influencées par le dollar américain, et une moins-value pour la roupie des Indes, pour la piastre, pour le dollar de Hong-Kong et pour le taël de Shanghai.

Ce qui résulte de tout ceci, c'est que nous avons continué à supporter un change qui est sensiblement comparable, avec quelques atténuations dans certaines directions, à celui de l'année dernière, parce que, ce qui a lourdement chargé nos opérations, ce sont des achats de charbon dont l'effet s'est répercuté sur l'exercice 1921. Or, les achats de charbon dont je vous parle furent effectués en livres sterling et surtout en dollars car ils sont intervenus dans le moment où l'on trouvait très difficilement des charbons anglais.

Je souhaite vous donner quelques détails complémentaires sur les conséquences du change.

Le prix du charbon livré en 1921 aux navires des Messageries maritimes, et réglé en monnaies étrangères, s'est élevé à 41 millions de francs. En francs, au pair, il aurait coûté 16 millions. C'est donc une plus-value de dépenses de 24 millions, soit 59 %.

Pour les réparations dans les agences, les dépenses qui se seraient élevées, au pair, à 3.756.000 francs, se sont élevées à 6.317.000 francs, soit une plus-value de 62 %.

Pour les salaires, les salaires du personnel des agences, qui auraient dû conduire à une dépense de 1.224.000 francs, ont représenté 2.576.000 francs. Quant aux charges résultant de l'abondement pour les états-majors et pour les équipages, elles se sont élevées à 3.046.000 francs.

À ces chiffres, il m'en faut ajouter encore quelques-uns :

1.176.000 fr. pour frais généraux dans les agences ;
1.800.000 fr. pour dépenses des navires dans les ports ;
2.700.000 fr. pour dépenses de trafic ;
3.000.000 pour vivres et approvisionnements ;
1.500.000 fr. pour droits de passage dans les canaux.

Nous arrivons ainsi à un total de charges supplémentaires, attribuables au change, qui s'élève à 46.951.000 francs, c'est-à-dire près de 47 millions.

Et si vous voulez bien que nous prenions maintenant, comme contrepartie, les bénéfices que le change nous a procurés, nous constaterons que les paiements qui nous ont été faits en monnaies étrangères à change élevé nous ont donné une plus-value de 42 millions de francs.

La différence est exactement, de 4.846.000 francs, soit près de cinq millions de pertes que nous avons eu à supporter en 1921 du fait de l'élévation des changes.

Voilà les causes principales qui sont venues influencer défavorablement l'exercice dont nous vous rendons compte présentement, comme elles avaient influencé celui dont nous vous avons rendu compte l'année dernière. Ce sont toujours les mêmes causes qui jouent : insuffisance du fret, dont il n'y a pas suffisamment, abaissement des tarifs et aggravation des charges, en particulier du fait des salaires et en particulier aussi du fait des changes.

[La Compagnie des services contractuels*]

[...] Deux unités sont actuellement en construction pour le compte des services contractuels, l'une à Bordeaux, l'autre à La Ciotat. Il s'agit de deux navires du type *Porthos* amélioré, commandés par l'État en remplacement de deux paquebots de notre compagnie, torpillés sous le régime de la réquisition générale, l'*Australien* et le *Polynésien*. [...]

[Conclusion]

Je suis arrivé au terme des observations que j'avais à vous présenter à cet égard. Je voudrais, avant de conclure, ajouter à ce que j'ai dit quelques considérations d'ordre général. Je le ferai aussi rapidement que possible.

Y a-t-il un remède à la situation actuelle ? Je ne connais pas, Mesdames, Messieurs, de spécifique à un malaise aussi général et aussi profond. Et qui oserait en proposer un ? Sans doute il y a des palliatifs susceptibles d'apporter certaines améliorations de détail ; le temps fera le reste et c'est pourquoi il faut durer.

L'État y peut-il quelque chose ? Et d'abord qu'est-ce que l'État ? Prenons le mot, si vous le voulez bien, dans son acception hypothétique de providence tutélaire. C'est une tendance de notre caractère national de protester contre l'intervention de l'État dans les périodes favorables, et de faire appel à son aide dans les temps difficiles. C'est tout naturel. Mais, vous le reconnaîtrez, c'est un travers dans lequel je ne suis jamais tombé en ce qui concerne notre exploitation de paquebots. J'ai toujours cru qu'en raison de son caractère politique, colonial et postal, elle constituait un service public, d'une nature particulière, mais indispensable à la vie du pays, qui légitimait et nécessitait l'intervention et le contrôle de l'État, au moins dans les circonstances de la lutte économique mondiale à notre époque, et c'est ce qui explique la convention que nous avons conclue.

Mais je crois qu'on peut aller plus loin, et que l'on peut considérer que l'armement national tout entier participe, dans une certaine mesure, moindre peut-être, mais encore très réelle, à ce caractère d'industrie spéciale, indispensable à l'existence nationale, au moins pour un pays comme la France, telle que l'a constituée notre histoire, avec ses côtes, avec ses besoins d'exportation et d'importation, et surtout avec son empire colonial.

L'industrie maritime devrait être par conséquent secondée, encouragée et, disons le mot il ne me fait pas peur — favorisée, non pas dans l'intérêt égoïste des armateurs, mais favorisée tout simplement dans l'intérêt du pays tout entier.

Et, d'ailleurs, Mesdames, Messieurs, il y a des ministres qui sont restés grands dans le souvenir des hommes rien que pour avoir compris cette vérité ; je n'ai pas besoin de vous rappeler le nom de Colbert.

Il y a des pays dont toute la politique, dont toute l'histoire tend vers un but unique, inlassablement visé : l'hégémonie des mers. C'est le cas de l'Angleterre, il en est d'autres qui ont essayé de lui disputer cette hégémonie : c'est ce que tenta l'Allemagne. Rappelez-vous le mot de l'empereur allemand : « Notre avenir est sur les mers ». Rappelez-vous ce que je vous disais tout à l'heure de l'effort immense qui est fait par l'Allemagne pour reconquérir une place importante dans la concurrence mondiale.

[Comment les États-Unis soutiennent leurs armateurs]

Voyez également l'effort des États-Unis. Je ne voudrais pas vous fatiguer par trop de citations, mais il [y] a des choses, tout de même, qu'il faut que le public français sache. Eh bien aux États-Unis, il y a un bill, qui s'appelle le bill Green qui va venir en discussion, et qui contient des encouragements de toute nature et sous toutes les formes à l'armement américain.

C'est d'abord un encouragement à la construction, au moyen de la constitution d'un fonds de 125 millions de dollars, avec lesquels seront effectués des prêts, non pas au taux de neuf mais au taux de deux pour cent.

Ce sont ensuite des détaxes fiscales et exemptions d'impôts.

D'après l'article 203. les bénéfices nets réalisés par les navires exploités sous pavillon américain dans le commerce extérieur, seront exemptés, pendant dix années fiscales à partir de la loi, des taxes sur les « excess profits », à la seule condition que ces bénéfices soient employés à construire des navires américains.

L'article 301 accorde une détaxe, non plus aux armateurs eux-mêmes, mais à leur clientèle. Celle-ci aurait droit à une détaxe égale à 5 % des frets payés par elle à des navires américains naviguant dans la navigation concurrente. C'est en somme, une détaxe de pavillon accordée sous forme d'exemption partielle d'impôt aux Américains confiant leurs transports maritimes au pavillon américain.

L'article 302 prévoit des règlements particuliers pour déterminer les bénéfices nets d'un navire battant pavillon des États-Unis. Il est stipulé que, pour évaluer ces bénéfices nets, on tiendra compte, non seulement de l'usure et de la détérioration normale du navire, mais aussi de la dépréciation exceptionnelle des navires de mer. Cette disposition permettra aux armateurs américains d'échapper en partie aux taxes sur les bénéfices industriels.

L'article 303 constitue un dernier avantage en faveur des armateurs américains. Il déclare que tous les droits et taxes de tonnage seront doublés dans la navigation de concurrence.

Mais comme on leur accorde d'autre part des compensations qui équivalent à cette augmentation, c'est l'armement étranger qui supportera seul le doublement des taxes.

La création d'une réserve navale pour le personnel conduit tout simplement l'État à payer un douzième des salaires, environ 3 millions de dollars.

J'ajoute qu'on accorde en outre des compensations d'armement.

Enfin, l'article 902 réserve au pavillon américain toutes les marchandises appartenant au gouvernement des États-Unis ou ayant pour destinataire le gouvernement des États-Unis. C'est une disposition analogue à celle de l'amendement Guépratte, introduit en France dans la loi sur la liquidation de la flotte d'État. Mais la disposition américaine est beaucoup plus absolue en ce qu'elle ne prévoit aucune réserve.

[La France n'est pas *friendly business*]

Voilà ce que font les Américains. Je pourrais vous dire ce que font les Italiens ; je pourrais prolonger indéfiniment ce tableau des efforts faits par l'étranger pour défendre la marine. Tous ceux dont je viens de vous parler ont compris que, dans la concurrence universelle, alors que les mers sont, plus que jamais ce qu'elles ont toujours été, la grande route des peuples, il n'y a pas d'indépendance commerciale, et demain il n'y aura plus d'indépendance politique pour les États qui ne seraient pas maîtres de leurs transports maritimes et qui passeraient sous la dépendance et sous la sujétion de leurs concurrents, de leurs rivaux, et, qui sait ? peut-être de leurs ennemis.

Eh bien, comprend-on cela chez nous ? Quelques-uns, oui. Mais pour la masse de l'opinion publique, pour la masse des hommes qui appartiennent aux milieux politiques, c'est non qu'il faut répondre à la question que je viens de poser. On ne le comprend pas. Il faut pourtant qu'on le comprenne. Et si notre gouvernement — je veux lui rendre cette justice — l'a compris malgré les multiples difficultés avec lesquelles il se trouve aux prises dans l'accomplissement de sa tâche de reconstitution nationale, je suis tout de même en droit de dire que cette vérité n'a pas encore pénétré partout où il le faudrait. Et ici je pourrais vous réciter Madagascar. Oui, je puis bien dire que les questions maritimes laissent encore beaucoup trop de gens indifférents.

Remarquez, Mesdames, Messieurs, que je ne prêche pas pour mon saint, mais je voudrais que l'on sache, dans les milieux compétents, dans les milieux gouvernants, je voudrais que l'on sache, comme je le sais, que lorsque, notre pavillon des Messageries maritimes, passe dans la Méditerranée, quand il passe dans l'océan Indien, quand il passe dans les mers de Chine, ce ne sont pas seulement les Messageries maritimes qui passent, c'est la France. Et je pourrais en dire autant de tous ceux de nos confrères qui portent leurs pavillons sur des océans quelconques. (Applaudissements).

[Lendemain amers de réquisition]

Si les pouvoirs publics le comprennent, je l'espère, aujourd'hui, l'ont-ils toujours compris ? Je ne veux pas récriminer, mais l'histoire est d'hier ; et elle est trop récente pour que je l'oublie. Il faut rappeler, ne fut-ce que pour ne pas retomber dans de semblables erreurs, que nous avons connu le temps — et il n'est pas loin — où c'était un axiome que de dire : pour l'armement, ni primes, ni subventions. Nous avons connu la loi sur les réparations, votée en pleine guerre, en pleine guerre sous-marine, et dont le bénéfice était refusé à l'armement, sauf à la pêche. Je sais bien que le traité de paix prévoyait des réparations, tonne pour tonne, mises à la charge de l'Allemagne, pour les victimes de la piraterie ennemie. Mais qu'est-ce que nous voyons ? Ces tonnes, que l'État a reçues sans bourse délier, il nous les vend — et à quel prix ! — dans la situation où nous sommes !

Vous rappellerai-je encore les difficultés inouïes que l'on a élevées au sujet des indemnités afférentes aux navires torpillés sous le régime de la réquisition ou sous le régime des contrats qui nous régissaient, cette suite interminable de procès, qui n'est pas terminée. Nous en suivons encore ; lorsque nous gagnons notre procès devant la Cour, le ministère de la Marine va en Cassation, juridiction à laquelle est actuellement soumise une condamnation très importante, que nous avons obtenue il y a quelques mois, et qui devrait se traduire pour nous par un encaissement qui est loin d'être à dédaigner.

Et, alors que la loi italienne sur les bénéfices de guerre excepte de l'impôt les bénéfices employés en constructions, chez nous, l'esprit fiscal des Commissions mesure parcimonieusement l'amortissement des unités acquises à des prix dix fois supérieurs et qui ont coopéré au ravitaillement national.

[Comment l'État a concurrencé les Cies à l'aide de leur matériel réquisitionné]

Mais ce n'est pas tout. L'État a fait plus. Avec sa flotte, depuis la guerre, pendant la guerre, il a concurrencé tant qu'il a pu l'armement libre, et je voudrais vous citer un

dernier fait. Nous avons un navire qui avait été réquisitionné — c'était le *Basque* — pour 1.740 francs par jour. Savez-vous ce que faisait l'autorité — c'était, la Marine — qui l'avait réquisitionné pour les besoins de la défense nationale ? Elle le cédait au Sous-Secrétariat des Transports maritimes pour faire le transport de Bougie à Marseille, d'un chargement de minerai fourni par une société à une autre. Pendant les seize jours qu'a duré le voyage. l'État a déboursé, tous frais compris, 37.000 francs, dont 28 000 représentaient la location du navire, et il a encaissé 349.547 francs. C'est-à-dire que l'État faisait acte d'armateur avec les navires réquisitionnés et qu'il nous faisait ainsi concurrence après nous avoir pris nos instruments de travail sous couleur de nécessité nationale, en nous imposant des tarifs abusivement bas. Nous avons naturellement fait un procès, mais le Conseil d'État s'est déclaré incompétent et nous examinons, présentement, si nous devons entreprendre une nouvelle instance devant la juridiction ordinaire.

[Fauteurs de vie chère ?]

Enfin, nous avons entendu des hommes, qui ont essayé d'ameuter les foules contre nous, en criant « sus aux armateurs ». On a dit que nous étions les responsables de la vie chère ; on nous a dénoncés comme — le mot. a été prononcé — des affameurs. Eh bien, les frets sont maintenant tombés ; l'armement, français, je puis le dire, en est aujourd'hui paralysé.

Est-ce que la vie a beaucoup baissé par rapport à ce qu'elle coûtait en 1918 et 1919 ? Je crois qu'elle a augmenté. Quand le fret d'une tonne de riz d'Indochine était de 1.012 francs, cette tonne sortait des mains des derniers intermédiaires aux environs de quatre mille francs. Aujourd'hui, le fret en est à 60, au maximum. Est-ce que la vie a baissé dans les mêmes proportions ? Voilà, Mesdames, Messieurs, comment nous avons été des affameurs, et je n'étais pas fâché de relever cette injustice, doublée d'une injure.

[Sus au nombrilisme]

Mais laissons-là ces misères d'hier. Aujourd'hui, que devons-nous demander aux représentants de l'État ? Nous devons leur demander l'intelligence et la justice, et puis une claire vision du péril national. Je ne leur dis pas : « Protégez-nous ». Je leur dis : « Défendez-nous », ou, plutôt : « Défendez-vous ».

Voyez les autres pays ; voyez ce qu'ils font ; tenez au moins la balance entre eux, les étrangers, peut-être nos ennemis d'hier ou d'aujourd'hui, et nous les Français. N'achevez pas de nous ruiner par une fiscalité qui restera improductive et stérile, car si vous dépassez la mesure — et vous l'avez dépassée —, ce n'est pas l'impôt que vous ferez rentrer dans les caisses du Trésor, c'est le contribuable que vous tuerez. Et après, vous serez bien avancés.

On parle actuellement de faciliter le crédit maritime. Le crédit devient, en effet, de plus en plus difficile, parce que la confiance manque. Que voyons-nous ? Nous voyons les industries se grouper, faire appel à la garantie de l'État. Nous avons eu des séries d'obligations : des houillères, de la métallurgie, des constructeurs, des compagnies d'énergie électrique, de la grosse métallurgie. On fait appel à la garantie de l'État, c'est-à-dire des contribuables. Il faut, pense-t-on, s'efforcer de donner confiance aux prêteurs et, au besoin, il faut payer le coupon si l'industrie ne marche pas. J'entends des gens qui se plaignent, et cependant je trouve le phénomène bien naturel.

C'est une sorte de réflexe de notre vie nationale ; on a conscience que, pour que notre vie nationale continue et reprenne, il faut l'effort de tous et la contribution et la garantie de chacun. Puisqu'aussi bien il existe un projet de constitution de crédit maritime, qu'on se hâte de lui permettre d'aboutir. Espérons que, pour y arriver, la route ne sera pas trop longue.

Un de mes éminents confrères disait l'autre jour : « Que l'État nous fasse une bonne hygiène maritime ». Cette bonne hygiène, je demande, moi aussi, qu'on s'efforce de nous la donner ; nous l'espérons, nous l'attendons de la grande commission qui vient d'être instituée. Elle a à sa tête des hommes éminents, M. le sénateur Brindeau, son président, M. le député Guernier, son vice-président, assistés d'autres collègues dont la compétence est connue. Ces hommes connaissent les intérêts nationaux que nous représentons ; ils connaissent les besoins de l'armement. Nous connaissons, nous, leur patriotisme, leur esprit de justice, leur aptitude à leur fonction. Espérons qu'ils sauront enfin faire pénétrer leur conviction dans l'esprit de leurs collègues, et qu'ils nous donneront cette « bonne hygiène maritime » que réclamait M. le président Dal Piaz.

J'ai fini, Mesdames et Messieurs, et je vais conclure.

Que nous réserve le proche avenir ? Je n'en sais rien. Je ne considérerai qu'une alternative.

Tout a une fin, mais il y a des fins qui se font quelquefois longtemps attendre.

Si cette crise sans précédent devait se prolonger indéfiniment, alors je ne sais pas ce qui pourrait résister : affaires, finances, État, rien. Mais non, c'est une hypothèse que je ne veux pas, que je ne peux pas envisager.

Alors, tôt ou tard, la crise prendra fin, nous nous remettrons au travail, nous panserons nos plaies et, comme. Siéyès après la tourmente révolutionnaire, nous dirons : « J'ai vécu ».

Pour nous, Messageries maritimes, au premier signal de détente, nous sommes prêts à repartir. Nous possédons un instrument puissant, que nous avons forgé et mis au point avant, pendant et depuis la guerre, une flotte jeune qui à cinq ans et demi d'âge, en moyenne, acquise sur notre trésorerie et notre crédit, une flotte ancienne, très largement amortie.

C'est un tonnage de près de 200.000 tonnes. Nous possédons la convention dont, je vous ai parlé et que vous connaissez. Nous sommes prêts à repartir, dis-je, et qui sait ? le moment de la reprise semble éloigné dans les ténèbres de l'heure présente, qui sait ? peut-être est-il plus proche que nous le supposons.

Pendant la guerre, nous avons connu des minutes angoissantes, tragiques, l'offensive foudroyante après Charleroi, la poussée sur Verdun, les catastrophes de mars et de mai 1918.

Chaque fois, nous avons tenu et nous nous sommes redressés.

Nous tiendrons et nous n'oublierons pas qu'après la parfaite maîtrise de soi dans les moments difficiles, la dernière chose que l'homme d'action doit oublier, quoi qu'il arrive, et quand même, c'est de vouloir et d'espérer. (Vifs applaudissements).

AGGRAVATION DU MARASME

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 75.000.000 de francs
(*Les Annales coloniales*, 22 juin 1923)

L'assemblée générale de la Compagnie des Messageries maritimes a eu lieu le 15 juin.

Le rapport du conseil d'administration insiste sur l'aggravation, pendant l'exercice 1922, de la crise dont il entretenait déjà, l'année dernière, les actionnaires. Une très légère reprise d'activité se dessine qui a permis la réouverture de la ligne d'Indochine, suspendue depuis 1921.

Le président, M. Félix Roussel, dans un exposé des plus intéressants, a notamment fait allusion à la situation des actions de priorité, qui avait fait l'objet d'un échange de vues au cours de la précédente assemblée générale.

Les résolutions proposées par le conseil qui, on le sait, impliquaient le report à l'exercice suivant du solde créditeur final du compte de profits et pertes au 30 novembre 1922, soit 246.760 fr. 14, ont été adoptées.

Ces résolutions ont eu également pour conséquence la confirmation des nominations faites par le conseil, en qualité d'administrateurs, de M. Joseph Courcelle ³⁵ et de M. le vice-amiral Lacaze ³⁶, et la nomination de MM. Stanislas Simon et Alfred Fraissinet, dont le mandat venait à expiration.

MM. [Robert] de Semallé et Roger Lambelin, commissaires aux comptes, ont été réélus.

MESSAGERIES MARITIMES (*Le Temps*, 1^{er} octobre 1923)

La crise des transports maritimes, qui sévit depuis plusieurs années sur les entreprises de navigation, a éprouvé la Compagnie des Messageries maritimes plus profondément encore en 1922 qu'au cours de l'exercice précédent. Les résultats de l'exercice ont été insignifiants et l'excédent des recettes sur les dépenses s'est élevé au chiffre de 259.747 fr. 51.

Cette « insécurité consécutive à une paix qui n'est pas la paix », qui est la cause principale de la crise générale qui s'exerce sur cette branche de l'industrie des transports, s'est manifestée tout d'abord par l'insuffisance du trafic. C'est ainsi que le tonnage des principaux ports français, qui s'élevait en 1913, à 30.675.000 tonnes, tombe. en 1921 à 19,5 millions, pour se relever en 1922 à 25,7 millions de tonnes. Il subsistait donc un écart de 5 millions de tonnes entre les chiffre d'avant-guerre et le tonnage à transporter en 1922.

À la raréfaction du trafic viennent s'ajouter les coûts peu élevés du fret. Comparés à 1921, les cours du fret pratiqués en 1922 se présentent avec une baisse qui oscille, suivant les directions, de 10 à 35 %.

Enfin, le déséquilibre entre les dépenses d'exploitation et les recettes a été tel qu'il a placé les entreprises de navigation maritime dans cette pénible alternative exploiter à perte ou désarmer les navires.

Le président, avec la richesse et la précision de documentation qui lui sont coutumières, a, dans l'exposé verbal fait aux actionnaires, fourni des chiffres tout à fait significatifs : tandis que le cours des frets se rapproche de celui d'avant-guerre, les dépenses de charbon, de salaires, de vivres et de réparations sont, toujours par rapport aux cours d'avant-guerre, au triple et même parfois au décuple. Le charbon a baissé, il est vrai, en 1922., mais cette réduction de prix a été compensée par l'aggravation ou la perte sur le franc et, tout compte fait, le charbon a coûté trois, fois son prix d'avant-guerre. Chaque voyage en Extrême-Orient en 1923 a coûté à la compagnie de 300.000 francs à 1 million.

³⁵ Joseph Courcelle (1866-1938) : inspecteur des finances entré en 1904 à la Banque de l'Union parisienne qu'il représente au conseil d'une quinzaine de sociétés — succédant ici à Boucard — et comme président des Tramways et éclairage électriques de Shanghai. Voir [encadré](#).

³⁶ Lucien Lacaze (1860-1955) : Ancien ministre de la marine (octobre 1915-août 1917), administrateur des Messageries maritimes (nomination ratifiée en 1923), des Services contractuels des Messageries maritimes, du Crédit foncier de Madagascar (1925), membre du conseil de surveillance de Schneider (1928), administrateur de l'Union européenne industrielle et financière (UEIF), de la Compagnie générale industrielle, etc. En outre, président de l'Institut colonial français, membre de l'Académie française (1936) et de l'Académie des sciences coloniales...

En fait, la compagnie aurait eu, dans un grand nombre de cas, intérêt à désarmer ses navires si elle n'avait pas trouvé, malgré tout, dans ces voyages déficitaires, les avantages suivants : maintien du contact avec la clientèle, travail fourni aux états-majors et aux équipages, et meilleur entretien du navire dont l'usure est plus forte au repos qu'à la mer.

En dehors des causes qui viennent d'être énumérées, le désarmement des navires a été aggravé par l'excès des constructions après la guerre, dont le résultat a été que la tonnage offert a été supérieur aux besoins du trafic. À la fin de 1921, le tonnage mondial représentait 54 millions de tonnes, alors qu'en 1914, 42 millions de tonnes seulement étaient en service.

Le tonnage désarmé de la compagnie représentait, en décembre 1921, 90.000 tonnes et s'élevait en août et septembre 1922 à 120.000 tonnes.

[Handicaps français]

Il ne faut pas oublier les effets d'une législation qui se traduit pour l'armement français par des charges parfois très lourdes. Le mode de calcul du tonnage, ou de la jauge, a pour résultat de faire payer le même navire plus cher à un armateur français qu'il ne coûte à son propriétaire étranger et d'aggraver les bases de perception de certains droits perçus par l'administration des douanes. Il y a lieu de rappeler également une cause d'infériorité de notre pavillon ; nous voulons parler de la loi limitant à huit heures le travail à bord. La réglementation nouvelle à laquelle la loi de huit heures a été soumise par décret du 5 septembre 1922 ne pouvait produire de résultat utile pour l'exercice en cours.

Pendant cette période de marasme que traversait l'armement universel, le pavillon allemand faisait une rentrée menaçante pour les concurrents à la faveur de la modernité de ses unités navales et de la dépréciation du mark, qui réduisait ses frais d'exploitation à ce niveau auquel la concurrence était impossible.

Ces indications générales constituent le commentaire le plus utile du compte de profits et pertes qui se présente avec les chiffres suivants rapprochés de l'exercice antérieur :

	1921	1922
CRÉDIT		
Recettes des lignes et produits divers	83.949.788 12	53.365.555 39
Report de l'exercice antérieur	243.377 84	3 943. 994 66
	<u>84.193.165 96</u>	<u>57.309.550 05</u>
DÉBIT		
Dépenses et charges des lignes	73.836.203 39	54.034.266 69
Amortissements	488.443 19	541.099 66
Fonds de renouvellement des chaudières	94.893 16	94.893 26
Assurances	5.029.438 61	1.798.376 57
Service des obligations	464.719 94	453.272 00
Liquidations diverses	127.894 36	127.894 36
Solde des recettes sur les dépenses	4.151.573 31	259.747 51
	<u>84.193.165 96</u>	<u>57.309.550 05</u>

L'exercice 1922 se fût soldé en déficit si le compte de profits et pertes n'avait pas inscrit au crédit un report très important. La mesure de prudence recommandée par le conseil et approuvée par l'assemblée des actionnaires en 1922 trouve, dans les conjonctures actuelles, sa pleine justification.

Par suite des modifications qui sont la conséquence de la convention de 1920, une comparaison utile des bilans ne peut remonter au delà de 1921. Nous nous bornons, dès lors, à reproduire les deux derniers bilans :

BILAN AU 30 NOVEMBRE (en milliers de francs)

	1921	1922
ACTIF		
Matériel naval	41.293	30.488
Travaux en cours	1.162	26
Immeubles et établissements	31.316	31.734
Mobilier et matériel	1.237	1.281
Approvisionnements à Marseille et à l'extérieur	13.585	5.528
Caisse et portefeuille	53.666	46.012
Débiteurs divers effectifs	169.973	117.673
Débiteurs d'ordre	122.628	143.848
	<u>434.860</u>	<u>377.598</u>

PASSIF		
Capital actions ordinaires	75.000	75.000
Capital actions priorité		
Réserve spéciale	14.671	14.671
Obligations à la charge des Messageries	12.948	12.611
Obligations à la charge des Services contractuels	82.798	79.801
Fonds d'amortissement des navires	25.105	17.234
Fonds d'amortissement de La Ciotat	2.907	2.907
Renouvellement des chaudières	367	462
Réserve statutaire	4.749	4.957
Créanciers effectifs	155.073	128.011
Créanciers d'ordre	57.090	41.684
Solde profits et pertes	4.152	260
	<u>434.860</u>	<u>377.598</u>

La diminution du chiffre global du bilan réduit de 435 à 378 millions résulte des modifications suivantes à divers postes :

Le matériel naval a été ramené de 41 à 30 millions par suite de la vente de cinq vapeurs. Les approvisionnements subissent une réduction de 8 millions, comme conséquence de la prise en charge d'une partie des approvisionnements par la société des services contractuels. La diminution de 7 millions au poste caisse et portefeuille résulte de plus-values et d'amortissements pratiqués sur le portefeuille de la compagnie. Les débiteurs divers effectifs se présentent avec une réduction de 52 millions, compensée par une augmentation de 22 millions aux débiteurs d'ordre.

Au passif, les obligations ressortent avec une diminution de 2.997.000 francs par suite du jeu de l'amortissement.

La réduction du compte fonds d'amortissement résulte de la reprise des amortissements pour les cinq navires rayés de la flotte.

Les créditeurs sont, dans leur ensemble, en diminution de 43 millions, inférieurs de 92 millions à l'ensemble des débiteurs.

Le rapport fait observer avec juste raison la modicité des charges d'emprunt que la compagnie a à supporter.

« Malgré les difficultés qui se sont multipliées au cours de l'exercice du fait de la prolongation de la crise, dit le président, nous avons la satisfaction d'avoir traversé cette période sans avoir eu recours au crédit public, alors que la plupart des autres grandes compagnies de navigation ont procédé, soit en France, soit à l'étranger, à d'importantes émissions d'obligations.

» De ce fait, notre situation financière se trouve incontestablement excellente, puisque, en regard d'un actif solide et étendu, nous n'avons plus, à l'heure actuelle, qu'un passif obligataire de 12 millions 610.000 francs.

» Il en résulte que si votre conseil était amené, en vue de certaines opérations que pourrait nécessiter la reprise espérée des affaires, à utiliser l'autorisation d'émettre des obligations qui lui a été donnée par l'assemblée générale du 29 juillet 1921, les titres émis présenteraient d'excellentes garanties. »

La compagnie recueille le fruit de la réserve précédente qu'elle a observée dans la période de boom naval au cours de laquelle des sociétés moins avisées ont acheté à des prix formidables des bateaux aujourd'hui en très sensible moins-value et dont la charge d'amortissement, s'ajoutant à la médiocrité des produits de l'exploitation, leur rend très difficile, sinon impossible à supporter, le fardeau de la crise que les transports maritimes traversent.

Le président, répondant à la préoccupation de l'assemblée relative aux résultats de l'exercice en cours, a relevé certains faits de nature à inspirer sur l'avenir des vues plus rassurantes.

NÉCROLOGIE

(*Le Journal des débats*, 22 octobre 1923)

Nous apprenons la mort de M. Maurice de Juilly, administrateur des Messageries maritimes, décédé à Semur-en-Auxois (Côte-d'Or).

MESSAGERIES MARITIMES
Ligne de l'Indochine

(Les Annales coloniales, 26 octobre 1923)

L'*Affon* venant de Haïphong arrivera à Marseille le 30 octobre.

Le paquebot *André-Lebon*, courrier du Japon et d'Indochine, est arrivé hier matin à Marseille à 8 heures, ainsi que nous l'avons annoncé.

Le directeur général de la Compagnie des Messageries maritimes. M. Georges Philippar, avait tenu à venir lui-même à bord féliciter le commandant Cousin, l'état-major et l'équipage pour leur telle conduite, pour leur héroïsme de vrais marins.

Sur le pont supérieur, en présence de M. Rastou [Rastoul], agent général à Marseille, et du haut personnel de la Compagnie, M. Philippar, en des termes émus, dit à l'état-major et aux représentants de toutes les spécialités de l'équipage combien leur conduite avait été admirée en France et aussi par d'autres nations, ainsi qu'en témoignent les éloges adressés à l'équipage entier par les Anglais de Hong-Kong.

Le commandant Cousin annonça alors les récompenses proposées pour le personnel entier, puis l'entrée des familles à bord fut permise.

Au nom du vicomte Ishii, ambassadeur du Japon à Paris, M. Suga, consul du Japon à Marseille, se rendit sur l'*André-Lebon* saluer le commandant Cousin et l'état major et les remercier de toutes les attentions qu'ils avaient eues pour les réfugiés japonais, qui ont trouvé un asile à bord dans la journée du 1^{er} septembre.

M^{me} Déjardin, veuve du consul de France à Yokohama, qui trouva la mort dans la catastrophe, était parmi les passagers.

La Compagnie des Messageries a fait savoir à l'équipage de l'*André-Lebon* qu'elle doublait les soldes. Elle offre aujourd'hui à l'état-major un déjeuner auquel assisteront plusieurs hautes personnalités de Marseille et de la région provençale. Marins et matelots ont eu triple ration.

Ce soir, le commandant Cousin et son état-major se rendront à Paris où ils seront reçus solennellement par le conseil d'administration des Messageries maritimes, rue Vignon.

COMPTES RENDUS FINANCIERS

Compagnie des Messageries maritimes

(Revue générale du froid, juin-juillet 1924)

Réunis le 20 juin en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. Félix Roussel, président du conseil d'administration, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1923, se soldant par un **déficit de 2.260.689 fr. 36** qui a été reporté à nouveau. L'assemblée a décidé de prélever sur la réserve spéciale une somme de 4.161.922 fr. 04, qui sera portée en amortissement du prix de revient des navires *Si-Kiang*, *Yang-Tsé*, *Yalou*, *Min* et *Saint-Loubert-Bié*.

L'assemblée a réélu MM. Alexandre Dreux et Maurice Pilliard, administrateurs sortants.

Le rapport du conseil donne les renseignements suivants sur l'exploitation pendant l'année 1923 :

Cet exercice a subi l'influence des circonstances défavorables qui pèsent depuis plusieurs années sur les exploitations maritimes du globe. Cependant, on doit reconnaître qu'au simple point de vue du volume, le trafic de l'exercice 1923 présente, par rapport à celui de l'exercice 1922, une amélioration réelle.

Le président, M. Félix Roussel, dans un exposé des plus intéressants, après avoir étudié comparativement la situation de l'armement français et celle de l'armement britannique, laisse entendre que, depuis la clôture de l'exercice sous revue, un léger

relèvement des frets permet d'entretenir de meilleurs espoirs en ce qui concerne les résultats de l'exercice en cours.

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées. Le solde débiteur de 2.260.689 fr. 36 a été reporté à nouveau.

MM. [Robert] de Semallé et Roger Lambelin, commissaires aux comptes, ont été réélus.

EMBELLIE

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES (*Les Temps*, 4 août 1924)

La crise qui sévit depuis plusieurs années sur l'industrie des transports maritimes a présenté pour l'exercice 1923, des Messageries maritimes, une moindre acuité. Au point de vue du volume, le trafic ressort en amélioration réelle. Le tonnage désarmé de la compagnie, qui avait été en 1922 de 97.000 tonnes est ramené en 1923 à 51.000 tonnes et tombe en novembre à 29.000 tonnes.

Douze voyages ont été effectués sur l'Extrême-Orient et sept sur l'Indochine, soit dix-neuf voyages au long cours, contre douze voyages pour 1922.

D'autre part, le volume du trafic a déterminé la remise en armement d'un certain nombre de navires dont l'exploitation coûtait moins cher que le désarmement. Malgré ces circonstances relativement favorables, l'exercice s'est soldé en perte, d'une part parce qu'un grand nombre de voyages ont été déficitaires, et d'autre part, parce que les ressources étrangères à l'exploitation des navires ont été moindres que pour les exercices précédents, en raison même de la prolongation de la crise.

La compagnie a eu à souffrir dans une mesure importante de la dépréciation considérable du franc. Les navires, à partir du moment où ils ont quitté l'Europe, soldent leurs dépenses en monnaies appréciées. Or, les recettes sont effectuées en francs. Il est vrai que les tarifs établis en francs s'attachent à suivre la courbe de la livre sterling. Il est toutefois impossible, surtout en période de hausse brusque, de réaliser un parallélisme effectif.

Les pourparlers engagés avec le gouvernement de l'Indochine au sujet des services coloniaux sur Haïphong et Singapour n'ont pas encore abouti et des services sont assurés sous l'empire d'accords provisoires.

La révision des contrats passés avec le gouvernement de Madagascar n'a pas encore fait l'objet de nouveaux accords. En attendant, les services côtiers sont assurés en régie. Le changement de gouverneur fait espérer que les litiges en cours seront examinés avec impartialité, et qu'un *modus vivendi* acceptable pour la colonie et la compagnie interviendra.

Le rapport mentionne la vaste opération immobilière entreprise sur le pâtre d'immeubles que la compagnie possède à Paris dans le voisinage immédiat de son hôtel. La reconstruction des immeubles dont la démolition se poursuit activement est assurée au moyen d'un crédit hypothécaire qui facilitera à la compagnie cette opération dont elle attend d'heureux résultats pour l'avenir.

Les services contractuels fonctionnent régulièrement conformément aux prévisions qui ont été le point de départ de leur organisation. Si les circonstances n'ont pas permis d'en obtenir des bénéfices directs, la compagnie en a retiré des bénéfices indirects consistant dans la suppression quasi totale de la charge obligatoire d'un passif réduit à 12 millions, élimination des pertes d'exploitation et absorption d'une partie des frais généraux proportionnelle à l'importance du domaine contractuel.

Le rapprochement du compte de profits et pertes de 1923 avec le précédent permettra d'apprécier la véritable physionomie des résultats.

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

	1922	1923
CRÉDIT		
Recettes des lignes et produits divers	53.365.555 39	62.334.59147
Report de l'exercice antér.	3.943.994 66	—
Perte de l'exercice	—	2.260.689 36
	<u>57.309.550 05</u>	<u>64.595.280 83</u>
DÉBIT		
Dépenses et charges des lignes	54.034.266 69	61.205.938 78
Amortissements	541.099 66	162.900 65
Fonds de renouvellement des chaudières	94 893 26	95.347 67
Assurances	1.798.376 57	1.962.701 00
Service des obligations	453.272 00	440.498 37
Liquidations diverses	127.894 36	127.894 36
Solde des recettes sur les dépenses	259.747 51	—
	<u>57.309.55005</u>	<u>64.595.280 83</u>

BILAN AU 30 NOVEMBRE (en milliers de francs)

	1921	1922	1923
ACTIF			
Matériel naval	41.293	30.488	52.313
Travaux en cours	1.162	26	122
Immeubles et établissements	31.316	31.734	34.451
Mobilier et matériel	1.237	1.281	1.359
Approvisionnements à Marseille et à l'extérieur	13.585	5.528	2.837
Caisse et portefeuille	53.666	46.012	47.261
Débiteurs divers effectifs	169.973	117.673	121.088
Débiteurs d'ordre	122.628	143.848	134.561
Solde profits et pertes	—	—	2.261
	<u>434.860</u>	<u>377.598</u>	<u>396.253</u>

PASSIF			
Capital-actions ordinaires	75.000	73.000	75.000
Capital-actions priorité			
Réserve spéciale	14.671	14.671	11.671
Obligations à la charge des Messageries	12.948	12.611	12.263
Obligations à la charge des services contractuels	82.798	79.801	76.671
Fonds d'amortissement des navires	25.105	17.234	12.863
Fonds d'amortissement de La Ciotat	2.907	2.907	2.907
Renouvellement des chaudières	367	462	558
Réserve statutaire	4.749	4.957	4.970
Créanciers effectifs	155.073	128 011	141 302
Créanciers d'ordre	57.090	41.684	55.048
Solde profits et pertes	4.152	260	—
	<u>434.860</u>	<u>377.598</u>	<u>396.253</u>

L'augmentation dans le poste matériel naval provient d'une part de la vente de vieux navires qui a entraîné une diminution de 9.301.057 francs et la prise en charge de nouvelles unités pour une somme de 30.059.664.

L'augmentation de 2.716.897 sur les immeubles et établissements s'explique par la construction de magasins d'approvisionnements à Marseille et des immeubles de Paris.

La diminution de 2.698.829 sur les approvisionnements provient de la cession aux services contractuels d'approvisionnements, et, notamment, en charbons qui lui revenaient. Une résolution de l'assemblée a décidé de prélever sur la prime réalisée sur l'augmentation de capital de 1920 et représentant 14.671.232 fr., une somme de 4.161.922 permettant d'amortir les nouvelles unités entrées dans la flotte de 5 % par an de leur prix de revient.

L'augmentation de 26.655.395 qui ressort sur l'ensemble des créanciers effectifs et d'ordre se trouve encore inférieure aux débiteurs divers d'environ 60 millions.

On ne peut que rééditer sur la situation financière ce que contenait le rapport précédent :

« Notre situation financière se trouve incontestablement excellente, puisque en regard d'un actif solide et étendu, nous n'avons plus, à l'heure actuelle, qu'un passif obligataire de 12.610.000 francs réduit en 1923 de 400.000 francs environ.

La Compagnie des Messageries est-elle arrivée au bon tournant de la crise qui pèse sur l'armement français ?

Le président a répondu à cette question dans une allocution qui, conformément à une tradition en honneur à la compagnie et à un usage consacré par les assemblées d'actionnaires en Angleterre, déborde le rapport lui-même et permet de le compléter sous une forme moins officielle :

« Depuis 1924, on a constaté plus d'activité dans le trafic et un léger relèvement des frets. Cette reprise du trafic se manifeste par un indice certain, qui est la remise en ligne des unités désarmées.

Au 15 avril 1923, le tonnage français désarmé s'élevait à 796.000 tonnes ; au 15 avril 1924, il était descendu à 390.000 tonnes. C'est, en un an, une diminution de 406.000 tonnes, c'est-à-dire 51 %. Pour notre compagnie, le tonnage désarmé avait été, en 1922 de 97.000 tonnes, et, pour 1923, de 50.600 tonnes. À l'heure actuelle, toutes nos unités sont réarmées.

L'augmentation du trafic nous a permis de rétablir notre double service d'Extrême-Orient et d'Indochine, au lieu de la ligne unique à laquelle nous avons été réduits en 1923. D'un autre côté, comme on vous l'a dit, nous essayons une ligne sur la Baltique et nous étudions le rétablissement de notre ancienne ligne Londres-Marseille.

L'amélioration à la sortie de France a été réelle pendant ces derniers mois. Coïncidant avec la reprise du trafic d'Indochine sur la France, elle a permis des voyages moins déficitaires et quelquefois même rémunérateurs. »

Et après avoir rappelé les difficultés traversées par la compagnie pendant la guerre et dans les années qui l'ont suivie, le président ajoute :

« Malgré tout cela, nous avons pu, néanmoins, réparer nos pertes en matériel et constituer une flotte nouvelle sans émettre d'obligations. Si ces opérations ont pesé lourdement et pèsent encore sur notre trésorerie, au moins nous n'avons pas hypothéqué l'avenir. Notre actif immobilier s'est accru et ceci est encore au profit de l'avenir. Les immeubles que nous avons acquis pendant et après la guerre l'ont été à des conditions favorables ; une combinaison financière distincte doit nous permettre de mettre ce domaine en plein rapport. Notre nouvelle convention, en nous exonérant de la charge insupportable de l'exploitation des paquebots postaux, nous a permis de traverser la crise ; elle a enfin fait disparaître presque en' entier notre dette obligataire antérieure.

Pour toutes ces raisons, je crois pouvoir affirmer que notre affaire a aujourd'hui, une valeur supérieure à celle qu'elle avait il y a dix ans, et que l'avenir peut encore s'améliorer. »

Premier voyage du « Général-Metzinger »
(*Le Journal des débats*, 14 septembre 1924)

Le nouveau paquebot des Messageries maritimes, *Général-Metzinger*, a quitté Marseille le 10 septembre pour effectuer son premier voyage sur la ligne contractuelle d'Égypte-Syrie.

Nous ne croyons pas superflu de donner à nos lecteurs quelques renseignements sur cette importante unité.

Le Général-Metzinger est un navire de 14.500 tonnes de déplacement maximum. Il mesure 145 mètres de longueur et environ 18 mètres de largeur. Ses machines sont dotées de turbines. Il peut chauffer indifféremment au mazout et au charbon, bien que le premier de ces produits soit son combustible normal.

Le Général-Metzinger est aménagé pour recevoir 738 passagers, dont 4 en classe de luxe, 84 en première classe, 110 en deuxième classe, 90 en troisième classe et 450 rationnaires.

Toutes les cabines sans exception de première et de deuxième classes. sont directement aérées de l'extérieur ; la plupart d'entre, elles ne comportent qu'une ou deux couchettes. Les cabines de troisième classe sont dotées de ventilateurs et possèdent l'eau courante.

À chaque classe est affecté un pont-promenade spécial.

Tant en première qu'en deuxième classe, il existe une salle à manger spéciale pour les enfants.

Ajoutons qu'une blanchisserie a été installée à bord, qui pourra satisfaire aux besoins des passagers.

Nous ne doutons pas que cette importante unité ne soit particulièrement appréciée de l'élégante clientèle que transportent chaque année en Égypte les Messageries maritimes.

Hommage à Maurice Barrès, voyageur d'Orient
(*Le Journal des débats*, 13 mars 1925)

Comme elle fit pour Lamartine, Marseille va commémorer l'embarquement de Maurice Barrès pour l'Orient.

Une plaque de marbre sera posée sur la façade du siège des Messageries maritimes à Marseille. La cérémonie sera présidée par M. Henry Bordeaux, de l'Académie française. M^{me} Barrès, M. Philippe Barrès, la Chambre de commerce, l'Académie de Marseille et le haut personnel des Messageries maritimes y assisteront.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
(*L'Information financière, économique et politique*, 13 juin 1925)

La caractéristique de l'exercice 1924 est l'effort considérable fait pour intensifier l'exploitation, et qui a permis de doubler le trafic.

L'assemblée ordinaire a eu lieu le 11 juin, sous la présidence de M. Félix Roussel, président du conseil d'administration, assisté de MM. Odinet et Ledien, comme scrutateurs. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1924 faisant apparaître un excédent de recettes de 307.095 fr. L'assemblée a autorisé également le conseil à utiliser le solde de la réserve spéciale à l'amortissement des navires qui entreront en écritures au cours de l'exercice 1925.

La nomination de M. Eugène Guillet de la Brosse en qualité d'administrateur a été ratifiée, en remplacement de M. Charles Vallée, démissionnaire. MM. Félix Roussel, Joseph Courcelle et Ernest Carnot ont été réélus administrateurs.

Malgré une certaine amélioration, il n'apparaît pas que l'armement, surtout en France, soit sorti de la période difficile. Dans l'ensemble, au cours de l'exercice 1924, les frets se sont maintenus à des taux sensiblement comparables à ceux qui étaient cotés pendant l'année précédente, avec, cependant, une légère hausse pour les frets de retour.

En suivant avec la plus extrême attention le mouvement du marché des frets et du commerce International, la Compagnie est néanmoins parvenue à profiter des rares moments favorables. C'est, en grande partie, grâce à cette action de ses services commerciaux et à la régularité qu'elle a réussi à assurer à ses lignes, qu'il a été possible d'établir, non pas un bilan déficitaire comme l'année dernière, mais des comptes offrant un léger excédent.

Elle a exploité à plein ses deux lignes principales de cargo-boats sur l'Extrême-Orient et sur l'Indochine et elle a obtenu ce résultat appréciable de doubler son chiffre d'affaires en augmentant seulement de moitié, pour l'ensemble des deux lignes le nombre des voyages.

Le développement de notre activité, au cours de cet exercice, apparaît particulièrement si l'on considère le tonnage de navires désarmés.

L'exercice 1924 est le premier au cours duquel il ait été effectué sur la ligne commerciale d'Indochine le nombre normal de départs, soit 14 au lieu de 7 en 1923.

Les résultats obtenus sur cette ligne ont été satisfaisants. Un fret lourd intéressant à la sortie d'Europe a été constitué par le transport du matériel destiné à la construction des voies ferrées actuellement en cours d'exécution dans l'Union Indochinoise.

L'exploitation de la ligne commerciale d'Extrême-Orient a souffert de la situation politique en Chine et de l'irrégularité des transactions avec le Japon. L'exonération des droits de douane ayant été décidée aussitôt après le cataclysme de septembre 1923, le Japon en a profité pour se réapprovisionner très largement dans un délai assez court, de sorte qu'en mars 1924, lorsque les droits ont été de nouveau appliqués, un ralentissement très net s'est produit.

Cette ligne, allégée de certaines escales, a pu obtenir des chargements à peu près complets dans les deux sens. Cependant, au retour d'Extrême-Orient, la Compagnie a dû rechercher à certains moments des compléments de cargaisons dans les Indes néerlandaises où elle a chargé du sucre et du tabac. Elle étudie, en ce moment, la possibilité de participer, au départ d'Extrême-Orient, aux transports d'huile de soja. Le nombre de voyages effectués sur cette ligne a été de 15 au lieu de 12 en 1923.

Sans abandonner les touchées à Colombo, Madras et Pondichéry, la Compagnie n'a pas encore pu envisager le rétablissement de la ligne commerciale de Calcutta.

Elle aurait désiré réorganiser ses anciennes lignes commerciales qui, partant de Londres, aboutissaient l'une à Batoum, l'autre à Odessa, mais la situation de la Russie et les relations commerciales entre la France et ce pays ne se sont pas sensiblement modifiées et on n'entrevoit pas encore la possibilité d'envoyer des navires dans les ports russes dont le trafic constituait l'aliment essentiel de ces lignes.

En attendant le rétablissement des lignes Londres-mer Noire, la Compagnie a voulu tout au moins en préparer la reprise, en rétablissant, à cet effet, un service Londres-Marseille qui pourrait, les circonstances se modifiant, être continué sur la mer Noire.

Les résultats de cette nouvelle ligne, desservie par deux cargos affrétés, le *Tetuan* et le *Formigny*, sont, depuis son origine, en progression régulière et notable.

L'expérience tentée par la création de la ligne de la Baltique, dont on envisageait de faire un prolongement des services de la Compagnie vers les pays du nord de l'Europe, n'ayant pas donné des résultats satisfaisants, il a fallu, après une période d'essai suffisante, prendre la décision d'interrompre ce service en mars 1925.

Au cours de l'exercice 1924, la Compagnie a continué à exploiter les services annexes de Saïgon à Haïphong par l'*Orénoque* et de Saïgon à Singapour par le *Donai*, en vertu d'accords provisoires ayant pris fin le 10 novembre 1924. Les frais à engager pour la reclassification de l'*Orénoque* étant trop élevés, cette unité a été vendue dans des conditions satisfaisantes. La cote du *Donai* venant également à expiration et ses armateurs ayant décidé de ne pas le classer, il n'a pas été possible de continuer à affréter ce navire.

Les pourparlers pour le renouvellement du contrat n'ayant pas abouti au 10 novembre 1924, les services annexes ont été provisoirement suspendus. Pour parer à cette interruption, un certain nombre de déroutements ont été effectués sur Tourane et Haïphong par les navires des Services contractuels.

Les négociations entamées depuis longtemps avec le gouvernement général ont permis de signer, le 13 avril 1925, un contrat qui assure, pour dix années, à la Compagnie, l'exploitation de la ligne annexe de Saïgon à Haïphong, dans des conditions suffisantes.

Pour desservir cette ligne, nous avons fait l'acquisition d'un paquebot à deux hélices, sur lequel nous faisons effectuer quelques transformations, actuellement en cours d'exécution à La Ciotat.

Quant aux services annexes de Madagascar, le contrat est venu à expiration le 21 février 1924. Des pourparlers étant en cours, la Compagnie a accepté provisoirement

un contrat de régie la garantissant contre toute perte, et lui assurant, à titre d'indication, un très léger bénéfice.

Les pourparlers avec l'Administration se poursuivent lentement, car la Compagnie tient essentiellement à éviter, pour son contrat futur, les inconvénients qui résultaient de l'ancien, en même temps qu'elle entend être indemnisée des pertes que son application avait entraînées pour la Compagnie.

Les efforts faits pour développer l'exploitation se sont traduits, comme nous l'avons déjà indiqué, par un doublement du chiffre d'affaires, mais les dépenses ont malheureusement été en augmentant dans la même proportion, et les revenus étrangers à l'exploitation ainsi que les ressources provenant d'exercices antérieurs ont seuls permis de présenter un compte de résultats légèrement bénéficiaire.

Les Services contractuels ont fait entrer en service, en 1921, les paquebots *Chantilly*, *Compiègne* et *Fontainebleau*, qui ont permis de remplacer les navires affrétés jusqu'alors en service sur la ligne de l'Indochine.

Le *Général-Metzinger*, ancien navire allemand .vendu par le Brésil à la France, a été placé momentanément sur la ligne d'Égypte, depuis septembre 1924, en attendant que soient achevés les deux paquebots qui doivent assurer, avec les unités actuelles, le service de cette ligne : le *Champollion* et le *Mariette-Pacha*, que l'on compte voir entrer en service, le premier prochainement, le second avant la fin de l'année.

Le *Général-Metzinger* est destiné, en principe, à naviguer sur la ligne de l'océan Indien.

D'autre part, le *D'Artagnan* et l'*Explorateur-Grandidier*, lancés en cours d'exercice, sont en voie d'achèvement.

Enfin, l'entrée en service des paquebots *Chenonceaux*, *Athos-II*, *Bernardin-de-Saint-Pierre*, *Leconte-de-Lisle*, *Théophile-Gautier*, peut être envisagée dans un avenir prochain.

Le *Théophile-Gautier* sera le premier navire de la flotte muni de moteurs Diésel.

La hausse du prix de la vie, au cours de l'année écoulée, qui a provoqué une élévation du salaire du personnel navigant, a nécessité également un relèvement des soldes tant du personnel des bureaux que de celui des agences.

Les travaux de démolition du lot d'immeubles possédée par la Compagnie à Paris, commencés en mai 1924, ont été terminés au 1^{er} octobre suivant. Les travaux sont poursuivis activement et l'achèvement définitif est envisagé pour le milieu de l'année 1927. Le conseil attend d'heureux résultats de la gestion dans l'avenir de ces immeubles, qui constituent en tout cas un élément important d'actif.

Dans son discours, M. Félix Roussel a, comme d'habitude, passé en revue la situation de l'armement français, plus spécialement au point de vue de la Compagnie des Messageries Maritimes. Les résultats qu'elle a obtenus sont meilleurs, mais ne répondent pas encore aux efforts qui ont été faits pour améliorer la situation.

Ce qui caractérise l'exercice, c'est l'effort considérable qui a été fait pour intensifier l'exploitation, effort qui n'a pas été stérile puisqu'il a permis de doubler le trafic. Mais les recettes n'ont pas cru dans la même proportion, tout en marquant une augmentation de 33.700.000 fr., et les dépenses ont marqué un accroissement parallèle. Les principales augmentations de dépenses du trafic sont dues aux dépenses de charbon, qui sont dominées par les cours des changes.

Cette situation n'est pas propre aux Compagnies françaises ; on la retrouve dans les compagnies étrangères. La concurrence en est devenue plus âpre et l'un des éléments nouveaux de cette concurrence est la rentrée en ligne de plus en plus accentuée du pavillon allemand qui a pris maintenant la troisième place.

En ce qui concerne l'exercice en cours, M. Roussel a indiqué que les premiers mois ont été très bons ; les suivants restent satisfaisants mais il y a les plus sérieuses raisons de craindre que les trois derniers soient franchement mauvais, mais dans la situation

actuelle, nul ne saurait prévoir l'avenir ; il faut lutter, dit-il, avec énergie, avec la volonté de vaincre, la victoire est à celui qui tient un quart d'heure de plus.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 75.000.000 de francs
(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1925)

L'assemblée générale de la Compagnie des Messageries maritimes a eu lieu le 11 juin.

La rapport du conseil d'administration signale le développement de l'activité de la compagnie au cours de l'exercice, malgré les circonstances économiques qui, dans le monde entier, demeurent aussi peu satisfaisantes que l'année dernière.

Le compte de résultats, au lieu de laisser une perte comme en 1923, présente un solde bénéficiaire de :307.095 fr. 75,

Le président, M. Félix Roussel, a fait au cours de son exposé, une étude de la progression des recettes et a montré les efforts faits pour comprimer les dépenses, malgré les causes d'ordre général qui n'ont cessé de contrarier l'action de la compagnie.

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées. La nomination de M. Eugène Guillet de la Brosse ³⁷ comme administrateur a été ratifiée ; MM. Félix Roussel, Joseph Courcelle et Ernest Carnot, dont le mandat venait à expiration, ont été réélus administrateurs.

MM. [Robert] de Semallé et Roger Lambelin, commissaires aux comptes, ont été réélus,

DÉPARTEMENTS

Un conflit maritime a éclaté à Marseille.
(*Le Journal des débats*, 21 juin 1925)

Le paquebot « Paul-Lecat » devait partir, hier, à 16 heures, pour l'Extrême-Orient avec 160 passagers et la poste. Les cuisiniers et le personnel auxiliaire de la cuisine avaient demandé une amélioration de leur situation. La compagnie avait décidé d'accorder satisfaction dans la proportion de 75 % environ aux cuisiniers et pâtisseries, le reste du personnel auxiliaire de la cuisine conservant la même situation qu'auparavant. Les cuisiniers qui avaient satisfaction décidèrent alors, par solidarité avec les auxiliaires, de mettre sac à terre. En présence de ce fait, la compagnie a désarmé le « Paul-Lecat ». La poste a été débarquée. Les passagers ont quitté le bord et se sont rendus dans des hôtels.

D'autre part, le paquebot « Pierre-Loti », qui devait partir, ce matin, pour le Levant, a été désarmé, le personnel des cuisines ayant demandé son débarquement.

Le vapeur « Latouche-Tréville » venant d'Extrême-Orient, est arrivé, hier soir, à Marseille. À l'escale de Djibouti, le délégué de l'équipage ayant présenté une réclamation personnelle au commandant et n'ayant pas obtenu satisfaction fut débarqué. Le personnel se solidarisa avec lui et débarqua à son tour. Une vingtaine de marins furent appréhendés comme déserteurs ; dix ont été ramenés à Marseille par le

³⁷ Eugène Guillet de la Brosse (1857-1939) : président des Ateliers et chantiers de Bretagne, président de la Compagnie agricole et sucrière de Nossi-Bé, vice-président de la Société nationale du Cameroun, administrateur de plusieurs sociétés marocaines et des assurances Le Patrimoine.

« Chili », trois par le « Général-Voyron »; d'autre suivront et tous seront traduits devant le tribunal commercial maritime pour refus d'obéissance.

Conflits maritimes
(*Le Journal des débats*, 22 juin 1925)

Nous avons relaté, hier, le conflit maritime qui a amené la compagnie des Messageries maritimes à désarmer les paquebots « Paul-Lecat » et « Pierre-Loti ».

Le tribunal maritime du Havre a condamné à un mois de prison et 200 francs d'amende M. Huard, secrétaire du Syndicat maritime autonome, accusé d'avoir provoqué la défection d'un certain nombre de marins du vapeur « Caroline ». Pour protester contre cette condamnation, des marins de plusieurs navires ont mis sac à terre dans le port du Havre.

La « Savoie » dont le départ était annoncé, n'a pu appareiller. La police a dû intervenir pour séparer les marins qui se querellaient.

[Grève du service général]
(*Le Journal des débats*, 25 juin 1925)

À la suite de l'intervention de M. Daniélou, sous-secrétaire de la marine marchande, auprès de la Compagnie des Messageries maritimes et de la Fédération des syndicats maritimes, le conflit qui s'était élevé entre cette compagnie et son personnel du service général peut être considéré comme apaisé.

Dans ces conditions, tout le personnel du service général a décidé de reprendre sa place à bord et les départs des bateaux de Marseille seront donc régulièrement assurés. (Havas.)

Georges PHILIPPAR, président (1925)

AUX MESSAGERIES MARITIMES
par R.L. [René La Bruyère]
(*Le Journal des débats*, 26 septembre 1925)

Le conseil d'administration de la Compagnie des Messageries maritimes a, au cours de sa séance du 23 courant, appelé à sa présidence, en remplacement de M. Félix Roussel, décédé, M. Georges Philippar, qui appartenait à la direction de cette société depuis 1912, et qui, nommé directeur général en 1918, siégeait déjà au conseil depuis octobre 1921. M. Pierre de Saboulin-Bollena, directeur, a, d'autre part, été nommé directeur général.

M. GEORGES PHILIPPAR

La nomination de M. Georges Philippar paraît impliquer une prochaine nomination à la présidence du conseil d'administration des services contractuels des Messageries maritimes.

Ce double poste occupé précédemment par le regretté M. Roussel est particulièrement important non seulement parce que ces deux compagnies réunies ont le plus fort tonnage après la Compagnie transatlantique mais aussi en raison du fait de leurs relations avec l'État et des services qu'elles assurent. Les Messageries maritimes établissent en effet la communication entre la Métropole et nos principales colonies.

M. Georges Philippar sera un des plus jeunes présidents des grands conseils de nos sociétés. Le choix dont il est honoré se justifie par sa brillante carrière. Entré aux Messageries maritimes en 1912 comme secrétaire du conseil, dont il devient, 14 ans, après le président, il brûlait toutes les étapes sans quitter la Compagnie ; successivement sous-directeur, directeur, directeur général, il entra en conseil en 1921 comme administrateur délégué.

Ses qualités de financier, sa connaissance approfondie des choses de la Compagnie, son tact et sa pondération lui valent aujourd'hui l'unanimité des suffrages de ses collègues.

M. Philippar prend la présidence des Messageries maritimes au moment où, grâce en partie à sa propre persévérance, le tonnage des paquebots est reconstitué. De superbes unités assurent maintenant l'équipement des lignes mais les charges de capital sont lourdes et il faut apporter un soin particulier à l'exploitation. À cette exploitation, qu'il connaît parfaitement, M. Philippar veillera avec clairvoyance. Il s'est donné pour le seconder dans cette tâche, un directeur général, M. de Saboulin-Bollena. dont tout le monde a pu apprécier la compétence, la courtoisie et la remarquable activité.

CRÉDIT FONCIER DE MADAGASCAR
(*Les Annales coloniales*, 20 octobre 1925)

Nous venons d'apprendre que dans sa dernière réunion le conseil d'administration du Crédit foncier de Madagascar a nommé à la vice-présidence du conseil, M. Georges Philippar, administrateur délégué de cette société et [président de la Compagnie des Messageries maritimes](#).

LÉGION D'HONNEUR
Marine marchande
(*Le Temps*, 2 janvier 1926)
(*Les Annales coloniales*, 5 janvier 1926)

Chevalier
M. Musnier, administrateur de la Compagnie des messageries maritimes.

Compagnie des Messageries maritimes
Soc. anon., capital de 75.000.000 de fr.
(*Les Annales coloniales*, 15 juin 1926)

L'assemblée générale de la Compagnie des Messageries maritimes a eu lieu le 11 juin.

Le rapport du conseil d'administration signale les raisons pour lesquelles, malgré une progression intéressante des recettes moyennes par voyage, la marge entre des recettes et les dépenses est demeurée sensiblement comparable à celle constatée l'année

dernière. Le compte de résultats présente un solde bénéficiaire de 107.881 fr. 84 contre 307.005 fr. 75 pour l'exercice précédent.

Le président, M. Georges Philippar, après avoir rendu hommage à la personnalité et à l'œuvre de ses prédécesseurs, MM. André Lebon et Félix Roussel, a fourni à l'assemblée générale un certain nombre d'explications relatives à l'activité des Messageries maritimes au cours des dernières années.

Parlant d'abord des Services contractuels, dont la Compagnie assure la gérance, il a insisté sur l'accroissement des recettes dont le montant, au cours de l'exercice écoulé, a balancé avec un léger excédent, les dépenses d'exploitation et les frais généraux, cet excédent n'ayant d'ailleurs pas été suffisant pour faire face aux charges de capital. Le président a fait remarquer que l'importance de celles-ci tenait essentiellement à l'effort considérable réalisé depuis la guerre pour la reconstitution de la flotte de paquebots et pour son adaptation aux services à assurer. Le président a souligné, d'autre part, les dispositions prises pour développer le mouvement touristique sur les lignes des Messageries maritimes ainsi que les résultats obtenus.

Venant ensuite à la Compagnie des Messageries maritimes elle-même, le président a fait un parallèle détaillé entre sa situation au lendemain de la guerre et sa situation actuelle. Il a montré le développement pris par le trafic sur les lignes commerciales, malgré les circonstances défavorables, ainsi que l'activité déployée dans divers autres domaines.

En ce qui concerne l'exercice en cours, M. Georges Philippar a indiqué qu'un accroissement des recettes continuait à se manifester avec, malheureusement, comme contrepartie, une augmentation constante des dépenses, due principalement à la moindre valeur de notre monnaie dont les variations empêchent de formuler des pronostics dignes de ce nom pour l'avenir.

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées. La nomination de MM. Charles Lallemand ³⁸ et Xavier Loisy ³⁹ comme administrateurs, a été ratifiée. MM. Alfred Musnier et le vice-amiral [Lucien] Lacaze, dont le mandat venait à expiration, ont été réélus administrateur.

MM. [Robert] de Semallé et Roger Lambelin, commissaires aux comptes, ont été réélus.

Compagnie des Messageries maritimes
(Revue générale du froid, juin-juillet 1926)

L'assemblée ordinaire, tenue le 11 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1925, qui font apparaître un excédent de recettes de 407.881 fr. 84. Après prélèvement de 5 % à la réserve légale, le solde, soit 387.487 fr. 79, a été reporté à nouveau.

L'assemblée a ratifié la désignation, faite par le conseil, de MM. Charles Lallemand et Xavier Loisy, comme administrateurs, en remplacement de MM. Félix Roussel et de Juilly, décédés. Elle a réélu administrateurs : M. Musnier et le vice-amiral Lacaze.

L'exploitation au cours de l'exercice s'est effectuée dans des conditions un peu plus satisfaisantes que précédemment. Les lignes commerciales de l'Indo-Chine et du Tonkin, les lignes circulaires de Madagascar ont donné de bons résultats ; par contre, la ligne commerciale d'Extrême-Orient, en raison de la situation troublée de la Chine, continue à accuser un résultat déficitaire.

³⁸ Charles Lallemand (Baden-Baden, 1868-Nîmes, 1940) : ancien préfet, ancien conseiller d'État, administrateur du Gaz de Paris et du Djibouti-Addis-Ababa, vice-président de la Compagnie fermière de publicité des grands réseaux français. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

³⁹ 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](#).

La Compagnie a transporté 4.138 passagers, 425.101 tonnes de marchandises du commerce, 10.396 tonnes de matériel du gouvernement.

Les Services Contractuels ont fait entrer en service, en 1925, les paquebots *D'Artagnan* sur la ligne de Chine et *Champolion* sur la ligne d'Egypte, et depuis 1926, *l'Explorateur-Grandidier*, affecté à la ligne de l'océan Indien. Le *Théophile-Gauthier*, le *Leconte-de-Lisle*, le *Mariette-Pacha* vont incessamment effectuer leur premier voyage sur les lignes de Méditerranée et de l'océan Indien. Enfin, la mise en ligne sur la Chine et Madagascar, des paquebots *Chenonceaux*, *Athos-II*, *Bernardin-de-Saint-Pierre*, peut être envisagée d'ici la fin de la présente année.

Par contre, leur flotte a été diminuée du *Cordillère* et de *l'André-Chénier*, vendus pour la démolition.

D'autre part, le *Commissaire-Ramel* a été cédé par la Compagnie aux Services contractuels en juillet 1925, pour la ligne d'Australie.

Le rapport signale en outre que la compagnie n'a pu encore arriver à un accord avec le gouvernement général d'Indo-Chine pour l'exploitation de la ligne Saïgon-Singapore.

L'incident du « Lotus »
(*Le Temps*, 29 août 1926)

M. Aristide Briand, ministre des affaires étrangères, a reçu ce matin l'ambassadeur de Turquie à Paris et lui a exposé la thèse française dans l'affaire du *Lotus*.

À la suite de cet entretien, l'ambassadeur a promis à M. Briand de télégraphier immédiatement à son gouvernement en vue d'obtenir un prompt règlement de cet incident.

Le ministère des travaux publics communique la note suivante :

La compagnie des Messageries maritimes, après accord avec les passagers du *Lotus*, a décidé de réarmer le navire dont on avait pris soin de ne pas éteindre les feux. Le paquebot partira dans deux jours. Contrairement à certaines informations parues ce matin, l'abordage, origine des incidents, s'est produit dans les eaux grecques, mais en mer libre.

Il est, d'autre part, complètement inexact que le chargé d'affaires de France ait déclaré se désintéresser de l'affaire. Il a, au contraire, et dès le début, présenté, sur les instructions du quai d'Orsay, d'énergiques protestations.

ÉTUDES FINANCIÈRES ET INDUSTRIELLES
MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 30 août 1926)

L'industrie des transports maritimes a été, dans les régions desservies par les Messageries maritimes, défavorablement influencée au cours de l'exercice 1925 par diverses causes d'ordre général ou particulier incertitude des changes, aggravation des charges d'exploitation, élévation continue des barrières douanières, raréfaction du fret et vive concurrence, troubles intérieurs en Chine, situation spéciale de la Russie.

Toutefois, malgré ces circonstances, les recettes moyennes n'ont cessé de croître et la flotte a été utilisée à plein.

La diminution des produits bruts, qui s'élève, par comparaison avec l'exercice précédent, à un peu plus de 8 millions, s'explique par un moins grand nombre de voyages terminés à la fin de l'exercice et comptabilisés. D'autre part, le service de Madagascar ayant été assuré sous le régime de la régie, seules les indemnités

mensuelles forfaitaires figurent dans les écritures. Le compte de profits et pertes qu'on trouve plus loin montre que la diminution en recettes est compensée, à concurrence de 300.000 francs, par celle des dépenses des lignes.

Sur l'Indochine, malgré la diminution du tonnage offert dans les deux directions, les résultats ont été satisfaisants. La ligne d'Extrême-Orient est en amélioration. Elle a été toutefois d'un rendement moindre, à raison de la concurrence et de l'anarchie chinoise.

La situation générale n'a pas permis de reprendre le service des ports du Nord sur les Indes ni de prolonger la ligne Londres-Marseille vers la mer Noire. Toutefois, la ligne de Londres-Marseille a été activement exploitée et 18 voyages ont été faits par des cargo-boats affrétés. L'utilité de maintenir le contact avec la Méditerranée orientale a déterminé la compagnie à exécuter 4 voyages de Marseille sur la Syrie et 6 voyages de Marseille sur l'Adriatique au moyen de navires affrétés.

Conformément au contrat pour dix ans intervenu avec le gouvernement général de l'Indochine, le service de Saïgon-Haïphong a été assuré au moyen d'un bateau, spécialement approprié à ce trafic, le *Claude-Chappe*. Les résultats obtenus en 1925 et dans les premiers mois de l'année courante permettent d'escompter pour l'avenir une exploitation satisfaisante. Aucun accord n'a pu intervenir avec le gouvernement général pour l'exploitation de la ligne Saïgon-Singapore que la compagnie assumait depuis quarante-cinq ans.

En ce qui concerne Madagascar, l'exploitation s'est poursuivie sous le régime de la régie, qui a permis de se rendre un compte exact des charges à prévoir en vue d'un nouveau contrat sur lequel, du reste, le gouvernement de Madagascar et la compagnie viennent de tomber d'accord.

Rapproché du précédent exercice, le compte de profits et, pertes se présente comme il suit :

COMPTE DE PROFITS ET PROFITS

	1924	1925
CRÉDIT		
Recettes des lignes et produits divers	96.714.262 56	88.433.883 00
Perte de l'exercice	—	—
	<u>96.714.262 56</u>	<u>88.433.883 00</u>
DÉBIT		
Dépenses et chargés des lignes	91.596.621 86	83.614.036 96
Amortissements	2.291.444 36	2.256.040 01
Assurances	1.962.917 18	1.622.776 10
Service des obligations	428.289 05	414.528 28
Liquidations diverses	127.894 36	118.619 81
Excédent des recettes sur les dépenses	307.095 75	407.881 81
	<u>96.714.262 56</u>	<u>88.433.883 00</u>

L'exercice se solde par un excédent un peu supérieur à celui de 1924. Il est intéressant d'observer que, malgré le caractère incompressible d'un certain nombre, de chapitres de dépenses, l'exploitation ait pu équilibrer la diminution des recettes.

L'importance des effectifs navigants est fixée presque toujours par l'autorité administrative les salaires du personnel sont régis par des accords collectifs entre l'armement et les représentants du personnel ; les frais de port, les taxes d'embarquement et de débarquement, les taxes du canal de Suez ne sont pas susceptibles de compression. En sorte que le champ d'économies possibles se trouve ramené principalement aux frais de réparation et de combustible.

À cet égard des résultats intéressants ont été obtenus. Les transformations de matériel, la généralisation des procédés de chauffe méthodique et la discrimination des charbons utilisables ont permis de réaliser des économies importantes, qui seront plus sensibles encore en 1926.

BILAN AU 30 NOVEMBRE (en milliers de francs)

	1923	1924	1925
ACTIF			
Matériel naval	52.313	52.275	48.681
Travaux en cours	122	12	—
Immeubles et établissements	34.451	36.613	36.600
Mobilier et matériel	1.359	1.476	1.854
Approvisionnements à Marseille et à l'extérieur	2.837	2.547	3.405
Caisse et portefeuille	47.261	46.850	49.082
Débiteurs divers effectifs	121.088	120.069	147.538
Débiteurs d'ordre	134.561	150.802	153.762
Solde profits et pertes	2.261	—	—
	<u>396.253</u>	<u>410.744</u>	<u>440.722</u>
PASSIF			
Capital actions ordinaires	75.000	75.000	75.000
Capital actions priorité			
Réserve spéciale	11.671	10.509	—
Obligations à la charge des Messageries	12.263	11.902	11.530
Obligations à la charge des services contractuels	76.671	73.400	69.980
Fonds d'amortissement des navires	12.863	19.804	18.570
Fonds d'amortissement de La Ciotat	2.907	2.908	2.908
Renouvellement des chaudières	558	—	—
Réserve statutaire	4.970	3.017	3.017
Créanciers effectifs	141.302	127.680	121.106
Créanciers d'ordre	55.048	86.524	138.203

Solde profits et pertes	—	—	408
	<u>396.253</u>	<u>410.744</u>	<u>440.722</u>

Le bilan de l'exercice fait ressortir une augmentation de 27.468.254 francs aux débiteurs divers qui tient à un accroissement du mouvement d'affaires et à l'augmentation des comptes correspondant au fonds de roulement.

Le rapport souligne l'importance des comptes d'ordre débiteurs et créditeurs, les plus élevés du bilan et représentant respectivement 154 et 138 millions. L'inscription à ces comptes d'attente de chiffres aussi considérables provient principalement, en ce qui concerne les comptes débiteurs, de ce qu'il a été impossible de passer en écriture pour des valeurs définitives un certain nombre de navires dont le prix est subordonné à des opérations financières en cours. Cette procédure comptable a entraîné l'inscription aux comptes créditeurs, en contrepartie partielle de la valeur de ces navires, du montant de la réserve spéciale.

C'est ce qui explique que la réserve spéciale ne soit plus inscrite au passif.

D'autre part, dans les comptes d'ordre continue de figurer le montant des litiges et contestations relatifs à un certain nombre de navires perdus pendant la guerre. Le règlement de ces divers litiges permettra de ramener les comptes d'ordre à des chiffres moins élevés.

Conformément à une tradition que son prédécesseur avait illustrée, le nouveau président, M. G. Philippar, a exposé dans son allocution la situation générale de la compagnie et présenté sur les questions les plus intéressantes des observations que l'assemblée a accueillies avec la plus grande faveur, bien qu'elles n'ouvrent pas des perspectives particulièrement encourageantes.

Il est à observer tout d'abord que la prise en charge par les services contractuels des grandes lignes postales a dégagé la compagnie des risques d'une exploitation difficile et pleine d'imprévus.

À l'heure actuelle, elle exploite commercialement des lignes sur lesquelles le trafic est considérable bien qu'irrégulier, comme les lignes d'Extrême-Orient et d'Indochine. Elle exploite les transports maritimes là où il est intéressant de les assurer.

Mais elle ne limite pas son activité aux transports. Elle s'occupe de, consignations de navires, de représentations diverses et de transit. Elle possède des immeubles à Paris. Son patrimoine se trouve par là augmenté dans des conditions avantageuses. Elle participe à diverses affaires et gère un portefeuille titres. L'ensemble de ces produits variés a permis en 1924 de couvrir les frais généraux et, en 1925 de les dépasser largement.

Après avoir fait à ces éléments favorables leur part légitime, il faut bien se rendre compte de l'état précaire de l'industrie des transports maritimes : fret relativement rare, concurrence commerciale considérable, abaissement des frets souvent au-dessous des frais d'exploitation, tel est, à l'heure actuelle, le sort de l'armement.

Les frets calculés en or ont été pendant une partie de 1925 légèrement inférieurs au taux moyen de 1913, tandis que les dépenses d'exploitation en or en sont arrivées presque à doubler.

« Ce qui est étonnant, dit le président, c'est que dans des conditions pareilles, il existe encore des marines marchandes. »

L'examen des recettes de l'exercice courant fait ressortir une certaine progression, mais cette progression est insuffisante comparée aux dépenses.

À la question qui se pose « Que sera l'avenir ? » le président a répondu : « Que sera le change ? » C'est dire que les pronostics sont extrêmement difficiles.

Outre les conditions générales de l'armement auxquelles elle est soumise, l'entreprise doit se préoccuper de la liquidation du passé qui impose encore pour un certain nombre

d'exercices des charges nombreuses et lourdes qui tiennent soit au règlement définitif d'opérations conclues pendant la guerre, soit au paiement des bénéfiques de guerre. En résumé, la situation est difficile et impose aux actionnaires de continuer à faire preuve de patience et de confiance jusqu'à ce que les règlements de liquidation du passé soient acquis et que l'industrie de l'armement, après cette longue crise, retrouve son équilibre normal.

Marseille
L'arrivée du lieutenant Desmons
(*Le Temps*, 30 septembre 1926)

Le vapeur italien *Teresa-Schiaffino*, qui ramène en France le lieutenant du *Lotus*, est entré dans le port.

Le lieutenant Desmons reçut l'accueil le plus chaleureux des délégations des corporations maritimes, de ses camarades des Messageries maritimes, du syndicat des capitaines et du syndicat des gens de mer.

L'officier fut également l'objet de nombreuses manifestations de sympathie de la part du public.

Il a embrassé son père et ses deux sœurs qui étaient venus l'attendre à son arrivée.

Une automobile a conduit le lieutenant Desmons et sa famille dans une brasserie de la ville où se trouvaient M. Flaissières, sénateur, maire de Marseille, M. Tasso, député des Bouches-du-Rhône, et M. Mas, président de la fédération des gens de mer.

Accordant quelques instants d'entretien aux journalistes, le lieutenant Desmons a déclaré que l'accident du *Bozkourd* n'était dû qu'à une manœuvre incompréhensible de ce dernier ; les opérations de sauvetage avaient été exécutées avec promptitude ; c'est seulement une heure et demie avant l'appareillage que les policiers turcs vinrent prendre le lieutenant Desmons, en lui assurant qu'il serait de retour avant le départ du paquebot.

On sait qu'il n'en fut rien et que le lieutenant fut incarcéré le soir même, dans une salle commune où se trouvaient déjà 200 prisonniers, puis, le lendemain, dans une cellule.

Durant les interrogatoires successifs, le lieutenant eut l'impression que le tribunal turc était hostile à sa cause ; il ne visait que le paiement d'une indemnité par la Compagnie des Messageries maritimes.

Un apéritif d'honneur lui sera offert ce soir par les capitaines au long cours, et il sera reçu demain par les organisations maritimes et les autorités locales.

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
Grande chancellerie
(*Les Annales coloniales*, 30 décembre 1926)

Sont nommés chevaliers :

M. Dumonteil-Lagrèze, agent général de la Compagnie des messageries maritimes, en retraite.

AUGMENTATION DU CAPITAL DE 75 À 80 MF

Messageries maritimes
(*Le Journal des débats*, 10 janvier 1927)

Les Messageries maritimes ordinaires montent de 151 à 164. Une assemblée extraordinaire des actionnaires, tenue le 7 janvier, a régularisé l'augmentation du capital de 75 à 80 millions de francs, par l'émission de 20.000 actions de 250 francs, libérées du quart et dites actions B, disposant d'une voix dans les assemblées ordinaires et de 15 voix dans les assemblées extraordinaires. Ces actions, qui doivent demeurer nominatives, ne pourront être cédées ou transmises qu'après l'autorisation du conseil.

Celui-ci a fait ressortir, dans son rapport, que les achats d'actions de sociétés françaises par les capitaux étrangers, avantagés par la diminution du pouvoir d'acquisition de notre monnaie, constituent une menace directe à l'encontre des grandes entreprises, banques, compagnies de navigation, etc. Rien dans la législation sur les sociétés anonymes n'empêche le capital étranger de se rendre maître d'une société française qui n'en conserve pas moins alors et sa nationalité et son régime légal. Or, pour obtenir pratiquement le contrôle d'une société anonyme, il n'est nullement nécessaire de détenir la moitié plus une des actions, mais seulement de s'assurer une majorité d'assemblée générale, c'est-à-dire d'être propriétaire du tiers, du quart ou même parfois seulement du cinquième du nombre total des titres d'une société. Étant donné la contre-valeur en or des cours pratiqués en Bourse sur les actions des sociétés françaises, de telles opérations sont assez facilement réalisables. Contrôlant ainsi à bon compte une grande société française, un groupe étranger serait en situation; soit de la gérer dans un sens opposé aux intérêts vitaux du pays, soit de liquider l'actif en vendant les divers éléments, à des conditions particulièrement avantageuses, aux membres du groupe. Vous voyez, sans qu'il soit nécessaire d'y insister autrement, le risque couru de ce fait par une compagnie qui, comme la vôtre, possède, tant en navires qu'en immeubles, soit en France, soit à l'étranger, un actif en or que l'on aurait pu être tenté d'acquérir pour ainsi dire à vil prix, grâce à une opération de Bourse bien conduite. Nous ajoutons que votre compagnie doit être tout particulièrement protégée contre une entreprise de cette sorte puisqu'elle est gérante d'un important service public : le groupe qui s'assurerait le contrôle de votre société se trouverait, du même coup, investi de la gestion de la société des services contractuels, dont la plus grande partie des actions, vous le savez, est votre propriété. C'est dire que votre intérêt se confond avec celui de l'État qui doit, en outre, pouvoir compter, en cas d'hostilités, sur le concours absolu de la marine marchande française. »

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
Marine marchande
(*Les Annales coloniales*, 22 février 1927)
(*JORF*, 23 février 1927)

Sont nommés chevaliers :

M. Rastoul (Jean Marie Joseph Stanislas), agent général de la Compagnie des Messageries maritimes [à Marseille]. 27 ans de services.

REPRISE DU DIVIDENDE (1927-1930)

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

(*L'Europe nouvelle*, 25 juin 1927)

L'assemblée générale de la Compagnie des Messageries maritimes a eu lieu le 10 juin. Le rapport du conseil d'administration signale le développement de l'activité de la Compagnie, au cours de l'exercice 1926, malgré des circonstances économiques demeurées peu satisfaisantes. Le compte de résultats présente un solde bénéficiaire de 5.067.941 francs, au lieu de 407.881 francs pour l'exercice précédent. En réponse aux questions de certains actionnaires, le président, M. Georges Philippar, fournit quelques explications complémentaires. Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées.

La nomination de M. Georges Odinet comme administrateur a été ratifiée. MM. le comte Armand de Saint-Sauveur et Xavier Loisy, dont le mandat venait à expiration, ont été réélus administrateurs. MM. [Robert] de Semallé et Roger Lambelin, commissaires aux comptes, ont été réélus.

*
* * *

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les propriétaires d'actions que l'assemblée générale réunie le 10 juin courant, a décidé la distribution d'un dividende de 15 francs par action de priorité et par action ordinaire A, payable à partir du 1^{er} juillet prochain. Le coupon à détacher porte le numéro 8 et sa valeur nette, déduction faite des impôts est :

Pour les actions de priorité et les actions ordinaires A au porteur, 3 fr. 35 nominatives, 12 fr. 30.

ÉTUDES FINANCIÈRES
Messageries maritimes
(*Le Temps*, 12 septembre 1927)

La situation de l'industrie des transports maritimes a continué à être particulièrement délicate au cours de l'exercice 1926. Ces difficultés résultant des oscillations du change et les risques permanents conséquence de l'instabilité monétaire ont pesé sur l'exploitation plus lourdement encore qu'au cours des exercices précédents. D'autre part, la situation politique en Chine a déterminé en Extrême-Orient et plus particulièrement dans les régions les plus commerçantes, comme celles de Shanghai et de Canton, un trouble défavorable aux affaires.

La grève minière en Angleterre a eu pour conséquence un relèvement considérable du prix des charbons vendus aux navires. À Port-Saïd, qui est le point central de ravitaillement, le prix de la tonne de combustible a passé de 270 francs en mai à 490 francs en novembre.

Malgré ces conditions générales peu favorables, la compagnie a pu effectuer un rétablissement dont l'importance peut être mesurée à la progression du chiffre des recettes passées de 88 millions à 135 millions. Cette augmentation de 63 % dans les résultats bruts d'exploitation eût été probablement plus forte si le port de Dunkerque n'avait été paralysé du 11 juin au 29 septembre par le lock-out des dockers qui obligeait à détourner les marchandises sur le Havre et Anvers.

Les causes de cette amélioration sont multiples : tout d'abord un certain relèvement des frets, dont ont bénéficié les tramps, c'est-à-dire les navires qui chargent là où se trouve le fret disponible, plutôt que les lignes régulières.

D'autre part, non seulement la flotte a été, comme au cours de l'exercice précédent, utilisée à plein, mais il a été nécessaire d'affréter un certain nombre d'unités, quelques-unes pendant toute l'année, pour assurer le service Marseille-Londres et Méditerranée.

Le trafic avec l'Indochine a été particulièrement actif. Il a été effectué, comme pour l'exercice précédent, douze voyages. Mais les échanges ont été plus considérables à raison du mouvement d'exportation à la sortie d'Europe, favorisé par la hausse de la piastre. En sorte que les sorties ont donné un rendement de beaucoup supérieur au tonnage normal.

La compagnie a pu compenser largement l'inconvénient résultant des troubles en Chine et la politique protectionniste du Japon par une plus grande régularité de ses services, une réduction de la durée des traversées et une participation à des trafics rémunérateurs, tels que les chargements de riz embarqués de Saïgon à destination de la Chine et du Japon.

Les services sur les Indes n'ont pu être encore rétablis. Mais les navires, au retour, ont pris à Pondichéry, Madras et Colombo des chargements importants d'arachides et de coprah.

La ligne de Londres-mer Noire a continué à n'être exploitée que dans la direction Londres-Marseille. Bien que limitée à ce tronçon, l'exploitation des relations avec les ports du Nord par le nombre important de voyages effectués par navires affrétés a donné des résultats très sensiblement améliorés.

Ce mode d'exploitation est une des conséquences de la politique, instaurée en 1925, qui consiste à provoquer le fret, à créer des courants commerciaux, à s'y adapter et à les satisfaire, soit par le moyen des unités appartenant à la compagnie, soit au moyen de navires affrétés. C'est en somme la substitution à la politique du prestige de la politique commerciale et utilitaire, de la politique des résultats caractérisée par l'abandon des services contractuels. Conformément à cette directive, la compagnie a effectué cinq voyages de Marseille sur l'Adriatique, quatorze sur la Méditerranée sud, un voyage spécial sur Madagascar et sur Colombo. L'ensemble de ces voyages a produit un excédent de recettes appréciable, sans augmentation sensible des frais généraux.

Le nouveau contrat relatif aux services annexes desservant Madagascar, en négociation depuis plusieurs années, venait enfin d'être signé lorsqu'est survenu le cyclone qui a endommagé fortement la région de Tamatave. Ce malheureux incident a jeté un certain trouble dans l'exploitation, et la compagnie a entamé des pourparlers avec l'administration en vue de l'adaptation des services à cette situation momentanément difficile.

L'effort réalisé par les services pour comprimer les frais d'exploitation, qui correspond à un plan sûrement élaboré par la direction, s'est traduit, pour l'exercice 1926, par un premier résultat que concrétisent les chiffres suivants : tandis que les recettes brutes progressaient de 53 %, la progression des dépenses et charges des lignes était maintenue à 51 % ; le coefficient d'exploitation qui ressortait en 1925 à 94,3 % était ramené, en 1926, à 93,9 %.

Les mesures administratives que nous avons antérieurement indiquées n'ont pu donner, au cours de l'exercice, le résultat qu'on pouvait en attendre parce qu'elles ont été contrariées par des circonstances imprévues : grève minière en Angleterre, augmentation du prix des combustibles à la fois par l'effet de leur raréfaction et par le taux du change français ; augmentation des charges de personnel ressortant pour un exercice complet à plus de 3 millions et demi.

Le rapport signale, à cet égard, la promulgation, depuis le début de l'exercice, du code de travail maritime et du nouveau code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Les règlements auront pour résultat de mettre « à la charge de l'armement un certain nombre d'obligations nouvelles de nature à aggraver encore l'infériorité dans laquelle la législation française place, sans contrepartie et sans souci de réciprocité, l'armement français par rapport aux armements étrangers ». Il est fâcheux qu'au

moment où la concurrence entre les marines marchandes est si âpre et si vive, les pouvoirs publics n'aient trouvé d'autre formule de leur intervention qu'une protection au rebours.

Le compte de profits et pertes pour l'exercice 1926 fait ressortir, par comparaison avec. le précédent, un progrès important :

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

	1925	1926
CRÉDIT		
Recettes des lignes et produits divers	88.433.883	135.472.842
	<u>88.433.883</u>	<u>135.472.842</u>
DÉBIT		
Dépenses et charges des lignes	83.614.036	126.800.910
Amortissements	2.256.040	1.966.945
Assurances	1.622.776	1.172.564
Service des obligations	414.528	28 401.224
Liquidations diverses	118.619	63.257
Excédent des recettes sur les dépenses	407.881	5.067.942
	<u>88.433.883</u>	<u>135.472.842</u>

Ce bénéfice a été réparti comme il suit :

Bénéfices de l'exercice 1926 :	5.067.942	
Report de l'exercice 1925 :	387 488	5.455.430
Répartition		
Réserve légale :	253.397	
Actionnaires :	4.500.000	
Solde reporté à nouveau :	702.033	5.455.430

Ces résultats ont permis de rouvrir l'ère des distributions de dividendes et de répartir. 15 francs par titre de chacune des deux catégories d'actions.

Il est à observer qu'outre les recettes des lignes et produits divers, la société pourra, dès la fin de 1927, inscrire le revenu produit par l'immeuble très important qu'elle a fait édifier à Paris et qui ne sert que pour une faible partie aux services sociaux.

BILAN AU 30 NOVEMBRE (en milliers de francs)

	1924	1925	1926
--	------	------	------

ACTIF			
Matériel naval	52.275	48.681	48.681
Travaux en cours	12	—	—
Immeubles et établissements	36.613	36.600	36.858
Mobilier et matériel	1.476	1.654	1.847
Approvisionnements à Marseille et à l'extérieur	2.547	3.405	2.514
Caisse et portefeuille	45.850	49.082	56.870
Débiteurs divers effectifs	120.069	147.538	136.102
Débiteurs d'ordre	150.802	153.762	179.004
	<u>410.744</u>	<u>440.722</u>	<u>461.876</u>
PASSIF			
Capital actions ordinaires	60.000	60.000	60.000
Capital actions de priorité	15.000	15.000	15.000
Réserve spéciale	10.509	—	—
Obligations à la charge des Messageries	11.902	11.530	11.145
Obligations à la charge des services contractuels	73.400	69.980	66.408
Fonds d'amortissement des navires	19.804	18.570	20.537
Fonds d'amortissement de La Ciotat	2.908	2.908	2.908
Réserve statutaire	3.017	3.017	3.037
Créanciers effectifs	127.680	121.106	129.404
Créanciers d'ordre	86.524	138.203	147.982
Solde profits et pertes	—	408	5.455
	<u>410.744</u>	<u>440.722</u>	<u>461.876</u>

L'augmentation du bilan ressort, par comparaison avec l'exercice précédent, à 21 millions. Elle s'explique notamment par la progression de 8 millions aux créanciers effectifs et 10 millions aux créanciers d'ordre. Cette augmentation est compensée par un accroissement de 8 millions dans le chiffre des disponibilités immédiates et de 14 millions dans les débiteurs. Le total des comptes débiteurs est supérieur de 38 millions au total des comptes créditeurs.

Le bilan fait ressortir une réduction de près de 4 millions aux chapitres de la dette obligataire, soit 385.000 à la dette obligataire propre et 3 millions 572.000 à la dette à la charge des services contractuels.

Le rapport rappelle que la société a été amenée, vers la fin de la guerre, à faire un emprunt en monnaie anglaise. Cet emprunt, contracté à un moment où une émission d'obligations aurait été extrêmement onéreuse, est amorti par étapes régulières et paraît devoir être assez rapidement remboursé. L'allègement de charges qui en sera la conséquence représente pour les actionnaires un élément favorable qui s'ajoute aux perspectives de raffermissement du fret et de l'accroissement du trafic.

La situation de la Société des services contractuels*, dont la compagnie des Messageries assure la gérance, s'est elle-même améliorée. Le chiffre de la prime de gestion, dont l'élément principal est représenté par une allocation fixée à 10 % de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation augmentées de la somme représentant les frais généraux, est passé de 541.277 fr. à 5.200.219 fr. Le montant de la prime est venu en amortissement du déficit d'exploitation à la charge de l'État, qui s'est trouvé ramené de 65 à 29 millions de francs.

Nous ne reviendrons pas sur les avantages résultant pour la compagnie des Messageries de la mise à la charge d'une société distincte en même temps que des frais de la plus grosse partie de sa dette obligataire, des aléas et des risques des lignes postales. Cette organisation, à l'abri de laquelle la compagnie espère reconstituer une clientèle commerciale et fortifier et amplifier sa situation de marchande de fret, a commencé à produire ses fruits et le développement du trafic au cours de l'exercice 1926 constitue, à cet égard une indication encourageante.

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
MARINE MARCHANDE
(*Journal officiel de la République française*, 5 janvier 1928)

Au grade d'officier

MM. Pilliard (*Maurice-Achille*), administrateur de la compagnie des messageries maritimes. Chevalier du juillet 1918.

Au grade de chevalier.

Fomberteaux (*André-Georges*), agent général de la compagnie des messageries maritimes à Colombo ; 27 ans de pratique professionnelle.

Messageries maritimes
(*Les Documents politiques*, juin 1928)

L'assemblée ordinaire, tenue le 8 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1927, d'une durée exceptionnelle de treize mois, par suite de la décision prise par l'assemblée extraordinaire du 25 février 1927 de reporter du 30 novembre au 31 décembre, la date de clôture des exercices sociaux.

Cet exercice se solde par un excédent des recettes sur les dépenses de 5.393.640 fr. 75, auquel s'ajoute le report de l'exercice précédent qui était de 702.032 fr. 57, soit un solde bénéficiaire du compte de profits et pertes de 6.095.673 fr. 02.

L'assemblée a décidé d'attribuer aux actionnaires un dividende de 6 %, soit 15 fr. brut pour les actions de priorité et les actions ordinaires A et 3 fr. 75 brut pour les actions B.

Ce dividende est distribuable à partir du 1^{er} juillet.

L'assemblée a ratifié la désignation faite par le conseil de M. Émile Level ⁴⁰ comme administrateur, en remplacement de M. [Alfred] Musnier, démissionnaire, et elle a réélu MM. André Lebon, Georges Philippar, Edmond Philippar, Paul Imbert. et de la Brosse, dont le mandat venait à expiration.

⁴⁰ Émile Level (1877-1944) : directeur général (1913-1931), puis vice-président (1931-32) de la Banque nationale de crédit, qu'il représenta dans de nombreuses affaires. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

ÉTUDES FINANCIÈRES ET INDUSTRIELLES
MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 24 septembre 1928)

Les résultats obtenus par la Compagnie des Messageries maritimes au cours de son dernier exercice viennent, une fois de plus, de montrer les avantages de la formule actuelle d'exploitation et mettre en lumière la justesse de vues et le sens des réalités du conseil qui la fit prévaloir. La démonstration est faite que les associations d'intérêts avec l'État acheminent ceux qui y sont engagés vers l'anémie et l'impuissance. Les chiffres de recettes montrent que la séparation d'intérêts entre la compagnie et l'État et l'autonomie de l'exploitation ont marqué pour la compagnie un regain d'activité remarquable. Les recettes brutes d'exploitation sont passées, en effet, de 88 millions de francs en 1925 à 135 millions en 1926 pour s'élever à 182 millions en 1927 ; les produits nets ont progressé de 407.882 francs à 5.067.942 et 5.393.641 dans la même période. Bien que l'exercice 1927 comprenne une durée de 13 mois, ces chiffres permettent de mesurer la différence qui sépare la politique de prestige de la politique des résultats qui met en jeu toutes les ressources de l'initiative, force à la recherche et stimule l'action.

C'est ainsi que, comme pour l'exercice précédent, la flotte a travaillé avec son maximum d'utilisation sur les grandes lignes d'Extrême-Orient et d'Indochine et qu'elle a complété ses ressources navales pour les lignes de Marseille-Londres et de l'Adriatique au moyen d'affrètements, s'inspirant des besoins commerciaux et s'attachant à y répondre soit par des unités appartenant à la compagnie soit au moyen de navires affrétés.

Si l'on compare le nombre de voyages en 1927 à celui de l'exercice précédent on voit qu'il est pour l'ensemble des lignes en progression

	Nombre de voyages	
	1926	1927
• Lignes commerciales		
Ligne d'Extrême-Orient	12	13
Ligne d'Indochine	12	17
Ligne Marseille-Londres	18	28
Ligne Adriatique	5	7
Ligne Méditerranée	14	8
Ligne Madagascar	1	1
• Lignes coloniales		
Ligne du Tonkin	25	25
Madagascar	8	12

Malgré les troubles économiques qui ont continué à sévir en Chine et les difficultés économiques et financières du Japon, les résultats des lignes d'Extrême-Orient ont été en progression. Des modifications ont été apportées à l'itinéraire de cette ligne en vue

d'activer l'utilisation des navires et d'écourter le trajet entre les ports d'Europe et Shanghai.

À remarquer que les navires au retour ont, à peu près sans exception, touché Casablanca pour participer au trafic direct du thé de Chine sur le Maroc, devenu un élément intéressant d'échange.

Un certain ralentissement s'est manifesté au cours des derniers voyages sur les exportations de fret lourd à la sortie d'Europe vers l'Indochine. Néanmoins, dans leur ensemble, les résultats sont en progression.

L'exploitation de la ligne Marseille-Londres a été assez irrégulière. Bien que le nombre des voyages soit beaucoup plus élevé, 28 contre 18, et les tonnages accrus de moitié, les résultats financiers sont cependant inférieurs à ceux de l'exercice précédent.

Un accord est intervenu avec le gouvernement général de Madagascar, aux termes duquel les services côtiers seront assurés par trois bateaux.

Les résultats financiers de l'exploitation sous le régime de cet accord sont comparables à ceux qui résultaient de l'application du contrat de régie.

Le compte de profits et pertes pour l'exercice 1927 fait ressortir, par comparaison avec le précédent, un progrès important

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

	1926	1927
CRÉDIT		
Recettes des lignes et produits divers	135.472.842	181.613.335
	<u>135.472.842</u>	<u>181.613.335</u>
DÉBIT		
Dépenses et charges des lignes	126.800.910	172.665.446
Amortissements	1.966.945	1.771.262
Assurances	1.172.564	1.332.611
Service des obligations	401.224	387.118
liquidations diverses	63.257	63.857
Excédent des recettes sur les dépenses	5.067.942	5.393.641
	<u>135.472.842</u>	<u>181.613.335</u>

L'influence des fluctuations du change, tant sur les recettes que sur les dépenses d'exploitation, a été, à certains égards, beaucoup plus forte en 1927, époque de stabilité monétaire continue, qu'on ne pourrait le supposer. Il y a lieu, en effet, de rappeler que les résultats financiers des voyages sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel s'effectue le retour au port tête de ligne d'Europe. C'est ainsi que les premiers voyages de l'exercice 1927 ont eu lieu dans la période critique de change ascensionnel ; le départ de France du premier navire compris dans cet exercice s'étant produit en mai 1926.

Le charbon consommé au cours de ces mêmes voyages dont les résultats apparaissent en 1927, a été, en réalité, acheté au plus fort de la grève minière anglaise, c'est-à-dire en pleine hausse.

C'est le motif pour lequel, bien que les prix du combustible aient été, en 1927, inférieurs à ceux de 1926, ils ressortent dans la comptabilité des voyages commencés en 1926, avec une hausse de 40 %, sous la double influence de la dépréciation monétaire et de l'accroissement des prix en Angleterre. L'aggravation des dépenses de charges des lignes résulte, en outre du combustible, de l'augmentation des salaires que l'armement français dut accepter à la fin de 1926. Cette majoration de prix a été, dans une certaine mesure, compensée par une certaine diminution des prix des approvisionnements et du coût des réparations.

Le bénéfice de l'exercice a été réparti comme il suit

Bénéfices de l'exercice 1927 :	5.393.641	
Report de l'exercice 1926 :	702.032	
		6.095.673
Répartition		
Réserve légale :	269.682	
Actionnaires :	4.500.000	
Dividende 3,75 % pour les sommes versées sur les actions B		45.000
Solde reporté à nouveau		1.250.991
		<u>6.095.673</u>

Il a donc été attribué aux actions ordinaires A un dividende de 6 %, soit 15 francs tout comme pour l'exercice précédent et 3 fr. 75 net aux actions B. Déduction faite des impôts le dividende net des actions ordinaires ressort à 12 fr. 30 pour les titres nominatifs et à 11 fr. 65 pour les titres au porteur. Les actions B, qui sont toutes nominatives, reçoivent un dividende net de 3 fr. 075.

Outre les majorations de salaires et traitements que la compagnie fut amenée à accorder en 1926 et qui ont pesé lourdement sur le compte de profits et pertes, l'armement a eu à supporter la charge particulièrement lourde résultant de l'application du code du travail maritime en ce qui concerne les soins à donner aux marins malades. L'autorisation donnée au marin de se faire soigner à domicile par un médecin de son choix, s'est traduite par des abus nombreux contre lesquels l'armement français est unanime à protester. Cette réglementation « qui impose à la marine marchande française des charges que ne subissent pas les marines étrangères accentue la position d'infériorité des compagnies de navigation françaises dans une industrie essentiellement internationale. Si l'on continue dans cette voie, il est à craindre qu'un jour ne vienne où l'armement français ne pourra plus lutter contre la concurrence étrangère, ce dont les marins seraient les premiers à souffrir. »

BILAN (en milliers de francs)

	fin nov.1935	fin nov. 1926	fin déc. 1927
ACTIF			
Actionnaires	—	—	3.750

Matériel naval	48.681	48.681	48.581
Immeubles et établissements	36.600	36.858	36.822
Mobilier et matériel	1.654	1.847	1.880
Approvisionnements à Marseille et à l'extérieur	3.405	2.514	3.373
Caisse et portefeuille	49.082	56.870	48.077
Débiteurs divers effectifs	147.538	136.102	126.225
Débiteurs d'ordre	153.762	179.004	191.497
	<u>440.722</u>	<u>461.876</u>	<u>460.205</u>

PASSIF			
Capital actions ordinaires	60.000	60.000	60.000
Capital actions de priorité	15.000	15.000	15.000
Actions B	—	—	5.000
Obligations à la charge des Messageries	11.530	11.145	10.747
Obligations à la charge des services contractuels	69.980	66.408	62.673
Fonds d'amortissement des navires	18.570	20.537	22.265
Fonds d'amortissement de La Ciotat	2.908	2.908	2.908
Réserve statutaire	3.017	3.037	3.290
Créanciers effectifs	121.106	129.404	129.679
Créanciers d'ordre	138.203	147.982	142.547
Solde profits et pertes	408	5.455	6.096
	<u>440.722</u>	<u>461.876</u>	<u>460.205</u>

L'examen du bilan suggère les observations suivantes :

Tout d'abord, le bilan de 1927 fait état de la date du 31 décembre qui marque désormais la date de clôture des exercices sociaux, au lieu au 30 novembre.

Pour la première fois figure au bilan de 1927 l'augmentation de capital de 5 millions représentée par l'émission des actions B. Cette émission, qui figure au passif pour sa valeur nominale, a pour contrepartie à l'actif les trois quarts qui restent à verser. Le capital social est donc porté à 80 millions.

La diminution de 9 millions au compte caisse et portefeuille, ramené de 57 à 48 millions, résulte de la réalisation, dans des conditions satisfaisantes, de divers titres et plus particulièrement de rentes françaises.

Il ne sera possible de dégager la signification des mouvements augmentation et diminution des comptes débiteurs et créanciers effectifs et d'ordres, que lorsque les opérations relatives à l'acquisition des navires qui entreront prochainement en écritures seront terminées et que les comptes relatifs aux opérations immobilières en cours prendront leur place dans la comptabilité.

L'exploitation des services contractuels*, dont la compagnie assure la gérance, s'est poursuivie dans des conditions normales. Nous ne rappellerons pas les avantages

résultant pour les Messageries maritimes de la mise à la charge d'une société distincte, en même temps que de la plus grosse partie de sa dette obligataire, des aléas et des risques des lignes postales. La Compagnie reçoit un forfait en représentation du capital qu'elle a versé dans les Services contractuels équivalant à 4 %, en même temps qu'une prime de gestion fixée à 10 % de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation augmentées de la somme représentant, les frais généraux. Cette prime, qui s'était élevée à 5.200.219 fr. en 1926, s'est trouvée réduite à 1.107.808 fr. pour 1927.

L'excédent des recettes a été, en 1927, de 63 millions 503.308 contre 97.246,637 pour 1926, ce qui explique la diminution de la prime de gestion.

Le déficit qui incombe à l'État s'est trouvé porté à 84.525.501 contre 34.449.586. La Compagnie des Messageries doit supporter sur ce déficit une part égale au montant de la prime de gestion.

Les résultats, bien que peu brillants, sont relativement satisfaisants. « On peut estimer que, compte tenu de la place qu'occupent les services gérés par les Messageries maritimes dans le monde et spécialement dans l'empire colonial français, et compte tenu du chiffre d'affaires réalisé par les services contractuels (en fait 534 millions de recettes), la charge supportée par l'État, en ce qui les concerne, est comparable à celle qu'entraîne l'application des contrats passés par lui avec d'autres armements ».

ÉTUDES FINANCIÈRES
Chargeurs réunis
(*Le Temps*, 14 janvier 1929)

[...] La compagnie s'attache à parer à la rareté relative du fret et à la dépréciation des prix de transport qui en est la conséquence, en pratiquant une politique d'entente avec les autres armateurs français. C'est ainsi qu'elle a pu étendre son activité sur la Côte occidentale d'Afrique et développer son trafic avec l'Indochine. Elle a conclu un accord avec la Compagnie des Messageries maritimes en vue d'établir des départs régulièrement alternés avec ceux de cette dernière société pour le transport des marchandises vers les ports du nord de cette colonie. [...]

Tourisme colonial
Une conférence de M. Georges Philippar
(*Les Annales coloniales*, 16 février 1929)

M. Georges Philippar, président du Comité central des armateurs de France, a fait à l'École des Hautes Études sociales, à Paris, une conférence sur « Le tourisme en Syrie ».

Le conférencier rappela l'intérêt que présente, au point de vue touristique, ce pays où les civilisations les plus diverses se sont succédé, laissant de leur histoire des vestiges dont certains sont admirables.

Puis il énuméra les moyens de communication qui, de France en Syrie, paquebots, hydravions, voies ferrées, et, à l'intérieur de la Syrie, chemins de fer et services automobile, permettent aux voyageurs de gagner ces régions.

À ce propos, M. Philippar a indiqué notamment que les Messageries maritimes envoient à dates fréquentes et régulières des paquebots à Beyrouth. D'autre part, des hydravions viennent de commencer d'assurer un service postal entre Marseille et Beyrouth.

Messageries maritimes
(*Les Annales coloniales*, 10 juin 1929)
(*Le Journal des chemins de fer*, 20 juin 1929)

L'ass. ord. de la Compagnie des Messageries maritimes a eu lieu le 7 juin 1929. Le rapport du conseil d'administration a rendu compte de l'activité de la Compagnie au cours de l'exercice 1928. Le compte des résultats présente un solde bénéficiaire de 4.707.963 fr. 94 au lieu de 5.393.640 fr. 75. pour l'exercice précédent. En réponse aux questions de certains actionnaires, le président, M. Georges Philippar, fournit quelques explications complémentaires.

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées. Il a été décidé d'allouer aux act. de priorité et aux act. ord. A, un dividende de 6 %, soit 15 fr. par titre sous déduction des impôts, et aux act. B, un dividende de 3 fr. 75 par titre sous déduction des impôts.

MM. Georges Odinet, Stanislas Simon, dont les mandats venaient à expiration, ont été réélus administrateurs. L'assemblée a réélu M. [Robert] de Semallé, commissaire aux comptes, fonctions auxquelles M. de Rousiers a été également appelé en remplacement de M. Roger Lambelin, décédé.

ÉTUDES FINANCIÈRES
Messageries maritimes
(*Le Temps*, 26 août 1929)

Pour la première fois, depuis la fin de la guerre, les résultats obtenus par la Compagnie des Messageries maritimes au cours de l'exercice 1928 ont été soustraits à l'influence du change. Nous avons fait observer, dans l'étude que nous avons consacrée l'année dernière à cette entreprise que, bien que l'exercice 1927 se fût écoulé entièrement sous le régime de la stabilité monétaire de fait, le compte de profits et pertes avait supporté les conséquences des hauts cours de la livre, pratiqués en 1926, les voyages commencés en 1926 et terminés en 1927 ayant été comptabilisés aux cours du premier de ces deux exercices. En particulier, les prix des charbons anglais achetés en 1926 avaient encore pesé assez lourdement sur l'exploitation en 1927.

Complètement dégagée de l'élément d'incertitude constitué par le change, la compagnie pouvait espérer voir s'accroître en 1928 la progression des résultats enregistrée au cours des années précédentes.

Mais deux facteurs sont venus contrarier ces perspectives : d'une part, la baisse générale sur le marché du fret, baisse que la Lloyd's List apprécie à 9 % par comparaison avec 1927 ; d'autre part, les grèves et incidents qui ont marqué le second semestre et ont affecté les diverses exploitations dépendant de l'industrie maritime. Ces difficultés, qui n'ont pu être aplanies qu'à la fin de l'année, ont porté préjudice à la bonne marche des opérations commerciales tant dans certains ports français que dans ceux de Hambourg, Rotterdam et Anvers.

Il est remarquable que, malgré ces éléments défavorables, la compagnie ait pu maintenir le chiffre de ses recettes sensiblement au même niveau qu'en 1927. Il ne faut pas oublier, en effet, dans la comparaison que l'on peut en faire, que les produits de 1927 étaient afférents à un exercice de 13 mois. La diminution de 22 millions dans le chiffre des recettes brutes qu'on remarquera plus loin dans le compte de profits et pertes se trouve de ce chef ramenée à 8 millions, c'est-à-dire à une proportion d'environ 4 %.

L'activité commerciale s'est, en effet, maintenue sensiblement au niveau de l'exercice antérieur, et non seulement la compagnie n'a pas eu à procéder à des désarmements de navires, mais elle a été amenée, au contraire, à affréter un certain nombre d'unités pour assurer le service Marseille-Londres et les transports sur l'Adriatique. Le tableau suivant montre que le nombre de voyages sur les diverses lignes n'a pas sensiblement été affecté par les difficultés qui ont marqué l'exercice écoulé

Nombre de voyages

	1927	1928
• Lignes commerciales		
Ligne d'Extrême-Orient	13	13
Ligne d'Indochine	17	16
Ligne Marseille-Londres	28	26
Ligne Adriatique	7	7
Ligne Méditerranée	8	—
Ligne Madagascar	1	—
Ligne Hors série	—	2
• Lignes coloniales		
Ligne du Tonkin	25	25
Ligne de Madagascar	12	17

La ligne d'Extrême-Orient a maintenu le même nombre de voyages avec chargements complets tant dans le sens de l'aller que dans celui du retour. La compagnie a continué à prendre à Saïgon d'importants chargements de riz à destination de la Chine et du Japon.

La ligne d'Indochine a souffert d'un ralentissement marqué des exportations au départ des ports d'Europe. Les arrêts pratiqués à Bombay et Colombo par les lignes d'Indochine et d'Extrême-Orient ont permis d'assurer les services des Indes en attendant que cette dernière ligne soit rétablie.

La ligne Marseille-Londres a effectué 26 voyages, contre 28 en 1927. Les résultats ont été meilleurs que ceux de l'exercice précédent. Il n'a pas été possible de reprendre le trafic en direction de la mer Noire, mais le voyage des navires affectés à la ligne de Londres a été régulièrement, toutes les six semaines, prolongé sur les ports de l'Adriatique.

L'exploitation des deux lignes coloniales s'est effectuée dans des conditions satisfaisantes. La ligne de Madagascar a donné des résultats modestes, il est vrai, mais qui ne constituent pas pour l'exploitation une charge, comme dans le passé.

Le compte de profits et pertes ne donne pas la décomposition des produits des transports maritimes et du domaine immobilier porté au bilan pour 37 millions. Nous savons seulement que les immeubles de Paris sont installés et qu'une grande partie des magasins et appartements qu'ils contiennent ont fait l'objet de baux. Les produits divers constituent désormais un appoint, intéressant aux résultats de l'exploitation maritime.

	1928	1927
CRÉDIT		
Recettes des lignes et produits divers	159.657.050	181.613.335
	<u>159.657.050</u>	<u>181.613.335</u>
DÉBIT		
Dépenses et charges des lignes	151.273.731	172.665.446
Amortissements	1.771.262	1.771.262
Assurances	1.468.260	1.332.611
Service des obligations	372.576	387.118
Liquidations diverses	63.257	63.257
Excédent des recettes sur les dépenses	4.707.964	5.393.641
	<u>159.657.050</u>	<u>181.613.335</u>

La compagnie a pu parer à la diminution de ses produits bruts, tout en maintenant l'activité sur ses diverses lignes, grâce à la baisse du prix du charbon, pour lequel il avait été possible de passer en 1927 un marché avantageux. Elle n'a pas eu à faire face à de nouvelles augmentations des salaires des équipages, mais il a été nécessaire de leur accorder un relèvement de l'indemnité journalière de nourriture. Le coût des approvisionnements divers n'a pas subi de majoration appréciable en cours d'exercice.

Les bénéfices de l'exercice ont été répartis comme il suit :

Bénéfices de l'exercice	<u>4.707.964</u>
Report de l'exercice 1927	<u>1.250.991</u>
Solde disponible	<u>5.958.955</u>
Répartition	
Réserve légale.	<u>235.398</u>
Actionnaires	<u>4.575.000</u>
Reporté à nouveau	<u>1.148.557</u>

La répartition de 6 % au capital a été maintenue, soit 15 francs bruts pour les actions de priorité et les actions ordinaires A et 3 fr. 75 brut pour les actions B, ou net pour les titres au porteur 11 fr. 24 et pour les actions nominatives 12 fr. 30. Les actions B, toutes nominatives, ont détaché un coupon de 3 fr. 075 net.

Voici les bilans arrêtés à la fin de chacun des trois derniers exercices

BILAN (en milliers de francs)

	fin déc. 1928	fin déc. 1927	fin nov. 1926

ACTIF			
Actionnaires	3.750	3.750	—
Matériel naval	48.581	48.581	48.681
Immeubles et établissements	36.841	36.822	36.858
Mobilier et matériel	1.781	1.880	1.847
Approvisionnements à Marseille et à l'extér.	2.911	3.373	2.514
Caisse et portefeuille	47.831	48.077	56.870
Débiteurs divers effect.	124.215	126.225	136.102
Débiteurs d'ordre	192.231	191.497	179.004
	<u>458.141</u>	<u>460.205</u>	<u>461.876</u>

PASSIF			
Capital actions ordin.	60.000	60.000	60.000
Capital actions priorité	15.000	15.000	15.000
Actions B	5.000	5.000	—
Obligations à la charge des Messageries	10.330	10.747	11.145
Obligations à la charge des services contractuels	58.770	62.673	66.408
Fonds d'amortissement des navires	24.036	22.265	20.537
Fonds d'amortissement de La Ciotat	2.908	2.908	2.908
Réserve statutaire	3.560	3.290	3.037
Créanciers effectifs	140.813	129.679	129.404
Créanciers d'ordre	131.759	142.547	147.982
Solde profits et pertes	5.959	6.096	5.455
	<u>458.141</u>	<u>460.205</u>	<u>461.876</u>

Le bilan paraît stabilisé depuis plusieurs années aux environs des chiffres actuels, et les modifications peu importantes qui apparaissent dans certains postes sont principalement le résultat du fractionnement des comptes généraux.

En résumé, l'examen des résultats de l'exercice 1928, comparé au précédent, montre que la Compagnie des Messageries maritimes s'est adaptée sans à-coups au régime d'autonomie technique et commerciale que la cession d'une partie très importante de son exploitation ancienne à la Société des services contractuels a eu pour conséquence. Libérée des liens souvent désavantageux de la communauté d'intérêts avec l'État, elle a su s'accommoder de la formule d'une exploitation plus modeste, sans doute, mais plus rationnelle et plus économique, dans laquelle les profits sont plus directement fonction de l'effort accompli, des initiatives prises. On peut exprimer le regret que la mise en œuvre de la formule d'autonomie ait coïncidé avec la période d'instabilité monétaire, de

surabondance de tonnage et de dépréciation générale du fret, sans parler des conflits du travail.

Les résultats obtenus ont été modestes, mais témoignent par leur continuité de l'effort suivi que la direction a accompli. Étant donné que la dette obligataire est insignifiante et les charges financières à peu près nulles, et que, d'autre part, l'actif de la compagnie contient des éléments de plus-values intéressants, il apparaît que l'entreprise est en posture favorable pour bénéficier d'une reprise du trafic maritime.

En ce qui concerne les rapports de la compagnie avec la Société des services contractuels nous ne pouvons que rappeler les conditions générales du contrat qui les a précisés :

La convention passée avec la Société des services contractuels a eu pour résultat, d'une part, de mettre à la charge de cette dernière société la plus grande partie de la dette obligataire des Messageries ; d'autre part, de dégager celle-ci des aléas et des risques des lignes postales.

Sur le capital que la compagnie a engagé dans les services contractuels, soit environ 13 millions, elle reçoit un forfait de 4 % en même temps qu'une prime de gestion fixée à 10 % de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation augmentées de la somme représentant les frais généraux. S'il y a déficit, les Messageries en supportent une part égale au montant de la prime de gestion.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 80.000.000 de francs
Siège social : 12, boulevard de la Madeleine, Paris
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1930)

L'assemblée générale de la Compagnie des Messageries maritimes a eu lieu le 6 juin. Le rapport du conseil d'administration a rendu compte de l'activité de la Compagnie au cours de l'exercice 1929.

Le compte de résultats présente un solde bénéficiaire de 4.914.418 fr. 09 au lieu de 4.707.963 fr. 94 pour l'exercice précédent.

En réponse aux questions de certains actionnaires, le Président, M. Georges Philippar, fournit quelques explications complémentaires.

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées. Il a été décidé d'allouer aux actions de priorité et aux actions ordinaires A un dividende de 6 %, soit 15 francs par titre, sous déduction des impôts, et aux actions B, un dividende de 3 fr. 70 par titre, sous déduction des impôts.

MM. Alexandre Dreux, Maurice Pilliard, dont les mandats venaient à expiration, ont été réélus administrateurs.

L'assemblée a réélus commissaires aux comptes MM. [Robert] de Semallé et de Rousiers.

ÉTUDES FINANCIÈRES
Messageries maritimes
(*Le Temps*, 8 septembre 1930)

La diminution des taux mondiaux du fret, qui avait été en 1928 de 9 % par comparaison avec 1927, s'est aggravée au cours de l'année 1929. Elle résulte tout d'abord de l'excédent du tonnage offert sur les besoins à satisfaire. L'effort mondial de construction navale poursuivi pendant la guerre et les années qui l'ont suivie a dépassé

la capacité d'utilisation. À l'heure actuelle, plus de 4 millions de tonnes de charge se trouvent désarmées et inutilisées. Le marché du fret se trouve donc alourdi du fait de la concurrence entre les armateurs disposés à consentir des réductions de prix afin de maintenir leurs bateaux et leur personnel en activité.

La compagnie des Messageries maritimes a subi le contrecoup de cette pléthore de moyens de transport maritime, qui s'est traduite dans les résultats par une légère diminution du tonnage transporté et du nombre de voyages effectués qui s'est vu ramené de 106 à 99.

Outre l'influence de cette cause générale de réduction, et diverses causes économiques qui tendent à raréfier les produits transportables, les frets concernant les marchés situés dans les zones que la compagnie dessert ont subi, en 1929, une baisse sensiblement plus accentuée que celle qui a affecté les indices des frets mondiaux. Les principaux produits qui alimentent le trafic de l'Extrême-Orient vers l'Europe ont bénéficié de tarifs en sensible régression. C'est ainsi que le taux du fret moyen des haricots de Mandchourie, qui fut de 191 fr. 71 en 1928, a été de 177 fr. 24 en 1929 ; pour le riz d'Indochine, il est tombé de 189 fr. 13 à 157 fr. 69, et pour le riz de Birmanie de 175 fr. 18 à 166 fr. 39.

Le trafic en Extrême-Orient s'est également ressenti de la persistance des troubles politiques en Chine, qui ont notamment contraint la compagnie à apporter des modifications à l'itinéraire de la ligne de Chine. Le malaise qui sévit en Indochine n'a pas non plus été sans exercer une influence déprimante sur les transactions et par là sur les transports maritimes. Le conseil souligne du reste très nettement le caractère passager de cette situation : « La prospérité de notre grande colonie asiatique, dit le rapport aux actionnaires, nous est un sûr garant que ses besoins et son pouvoir d'achat s'accroîtront en entraînant, espérons-nous, une augmentation corrélative du volume de ses échanges avec la métropole. Ceux-ci seront, au surplus, favorablement influencés par l'opération de stabilisation de la piastre indochinoise sur la base du cours de 10 francs, à laquelle il a été si heureusement procédé en 1929. »

Malgré les circonstances générales et locales défavorables, la compagnie n'a pas eu à procéder à un désarmement partiel de sa flotte. Le tableau des voyages effectués au cours de l'exercice dernier comparés avec ceux de l'exercice précédent, montre que l'exploitation n'a pas cessé d'être relativement activé

Lignes commerciales	Nombre de voyages	
	1929	1928
Extrême-Orient	12	13
Indochine	14	16
Marseille-Londres	14	26
Marseille-Ports du nord	15	
Adriatique	8	7
Hors série.	—	2
Lignes coloniales		
Tonkin	21	25
Madagascar	19	17

Pour des raisons d'ordre commercial, la ligne de Marseille-Londres a subi d'importantes modifications dont l'expérience a démontré l'utilité. La ligne a été dénommée Marseille-Ports du Nord-Adriatique. Désormais, l'escale de Rotterdam remplace celle de Londres qui se trouve supprimée.

D'autre part, les escales du Havre et Rouen sont maintenues à tous les voyages, en même temps que l'arrêt à Porto-Leixoes est supprimé. Au retour, les navires de cette ligne s'arrêteront à certains voyages à Dunkerque, Saint-Nazaire, La Pallice et Bordeaux.

Le trafic en direction de l'Adriatique a été assez régulier et plutôt en progrès. Huit voyages ont été effectués par ce service en 1929 contre 7 en 1928.

L'exploitation des lignes coloniales a donné dans l'ensemble des résultats à peu près semblables à ceux de l'exercice précédent, malgré l'inutilisation pendant une assez longue période, en raison des réparations dont il était l'objet, du paquebot *Claude-Chappe* qui est affecté à la ligne Saïgon-Haïphong.

Comme le fait ressortir le compte de profits et pertes de l'exercice dernier, comparé au précédent, les résultats bénéficiaires se présentent avec un excédent de recettes supérieur.

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

	1929	1928
CRÉDIT		
Recettes des lignes et produits divers	145.095.486	159.657.050
Total du crédit	<u>145.095.486</u>	<u>159.657.050</u>
DÉBIT		
Dépenses et charges des lignes	136.086.420	151.273.731
Amortissements	1.771.262	1.771.262
Assurances	1.902.574	1.468.260
Service des obligations	357.555	372.576
Liquidations diverses	63.257	63.257
Excédent des recettes sur les dépenses	4.914.418	4.707.964
Total du débit	<u>145.095.486</u>	<u>159.657.050</u>

La diminution des recettes brutes a été à peu près proportionnelle à la réduction du nombre de voyages. Les recettes des lignes et le nombre de voyages ont baissé respectivement de 8 % et de 7 %.

Cette réduction des recettes a été compensée et au delà par les économies réalisées sur les dépenses d'exploitation, qui ont été ramenées de 151 à 136 millions, soit de 10 %. Malgré l'augmentation des soldes des états-majors et des salaires des équipages, ces économies ont été rendues possibles, d'une part, grâce à la conclusion de marchés de combustibles passés à des prix intéressants et à la réduction dans la consommation des machines et, d'autre part, grâce au perfectionnement des méthodes de navigation et d'entretien des appareils.

Le bénéfice net ressort donc à 4.914.418 francs, contre 4.707.964 francs pour l'exercice précédent.

Compte tenu du report de l'exercice précédent qui était de 1.148.557 francs, le solde disponible s'élève à 6.062.975 francs.

Le tableau suivant juxtapose la répartition des bénéfices pour les deux derniers exercices.

	1929	1928
Bénéfice de l'exercice	4.914.418	4.707.964
Report de l'exercice précédent	1.148.557	1.250.991
Solde disponible total	6.062.975	5.958.955
Répartition		
Réserve légale	245.721	235.398
Actionnaires	4.575.000	4.575.000
Report à nouveau	1.242.254	1.148.557
Total égal	<u>6.062.975</u>	<u>5.958.955</u>

Le dividende attribué aux actions a été maintenu au même chiffre de 6 %, soit 15 francs pour les actions de priorité et les actions ordinaires A, et 3 fr. 75 pour les actions B. Le dividende net d'impôts s'établit pour les actions de priorité et actions A à 12 fr. 60 pour les titres nominatifs, et à 11 fr. 21 pour les titres au porteur. Le dividende net des actions B est de 3 fr. 15.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE (En milliers de francs)

	1929	1928	1927
ACTIF			
Actionnaires	3.750	3.750	3.750
Mobilier et matériel	1.647	1.781	1.880
Matériel naval	48.581	48.581	48.581
Immeubles et établissements	36.576	38.841	36.822
Approvisionnements à Marseille et à l'extérieur	2.929	2.911	3.373
Caisse et portefeuille	59.694	47.831	48.077
Débiteurs divers effectifs	120.000	124.215	126.225
Débiteurs d'ordre	183.407	192.231	191.497
	<u>456.584</u>	<u>458.141</u>	<u>460.205</u>

	1929	1928	1927
PASSIF			
Capital actions ordinaires	60.000	60.000	60.000

Capital actions priorité	15.000	15.000	15.000
Actions B	5.000	5.000	5.000
Obligations à la charge des Messageries	9.910	10.336	10.747
Obligations à la charge des services contractuels	54.691	58.770	62.673
Fonds d'amortissement des navires	25.807	24.036	22.265
Fonds d'amortissement de La Ciotat	2.908	2.908	2.908
Réserve statutaire	3.795	3.560	3.290
Créanciers effectifs	136.070	140.813	129.670
Créanciers d'ordre	137.335	131.759	142.1547
Solde profits et pertes	6.063	5.959	6.096
	<u>456.584</u>	<u>458.141</u>	<u>460.205</u>

L'examen de la situation financière ne comporte pas de longs commentaires. Les différents postes sont depuis plusieurs années stabilisés et sensiblement invariables.

La trésorerie est large et aisée. L'ensemble des éléments plus ou moins immédiatement réalisables et qui constituent le fonds de roulement de l'exploitation représentait en chiffre rond 182 millions, sur lesquels 61 millions de disponibilités immédiates.

Les comptes créanciers s'élèvent à 136 millions, faisant ressortir un excédent de 46 millions sur les valeurs disponibles ou réalisables. La bilan inscrit parmi les éléments du passif à long terme les obligations à la charge des services contractuels pour un montant de 55 millions. Ce poste, étant donné la qualité du débiteur principal des charges d'intérêt et de capital, pourrait être inscrit parmi les comptes d'ordre. Il résulte des accords intervenus avec la Société des services contractuels lors de sa constitution, accords en vertu desquels la compagnie s'est trouvée dégagée de la charge financière d'une partie de son capital obligations.

La compagnie a ainsi la bonne fortune de n'avoir à sa charge propre qu'un peu moins de 10 millions de dettes à long terme au taux de 3 1/2 %.

Elle a eu la sagesse de résister à l'entraînement de la politique de prestige qui a conduit, au lendemain de la guerre, un certain nombre d'entreprises de navigation à émettre, parfois sur les marchés étrangers, à des taux d'intérêt souvent très élevés, des emprunts dont le produit était destiné à faire construire des bateaux à des prix exorbitants et dont elles ont, à l'heure actuelle, beaucoup de peine à couvrir par les produits de l'exploitation les charges financières. Il faut reconnaître que les négociateurs des accords qui furent à la base de la création de la Société des services contractuels eurent de l'avenir une vue très juste. En reprenant son autonomie commerciale et financière, en limitant son activité et sa responsabilité aux services de transport payants et en laissant à l'État les risques des services postaux et contractuels par définition déficitaires, la compagnie a rendu à ses actionnaires un service doublement précieux.

En effet, la Compagnie des Messageries maritimes est ainsi placée dans la situation la plus favorable pour supporter les répercussions de la crise de tonnage et de fret qui sévit dans l'industrie des transports maritimes, et celles du malaise qui règne sur le marché des produits d'Extrême-Orient. Elle limite l'activité de sa flotte soit aux grandes routes maritimes susceptibles de lui fournir un trafic minimum, soit aux points sur lesquels elle sait qu'elle peut trouver un aliment rémunérateur. L'autonomie d'exploitation dont elle jouit et la souplesse de sa direction commerciale lui permettent

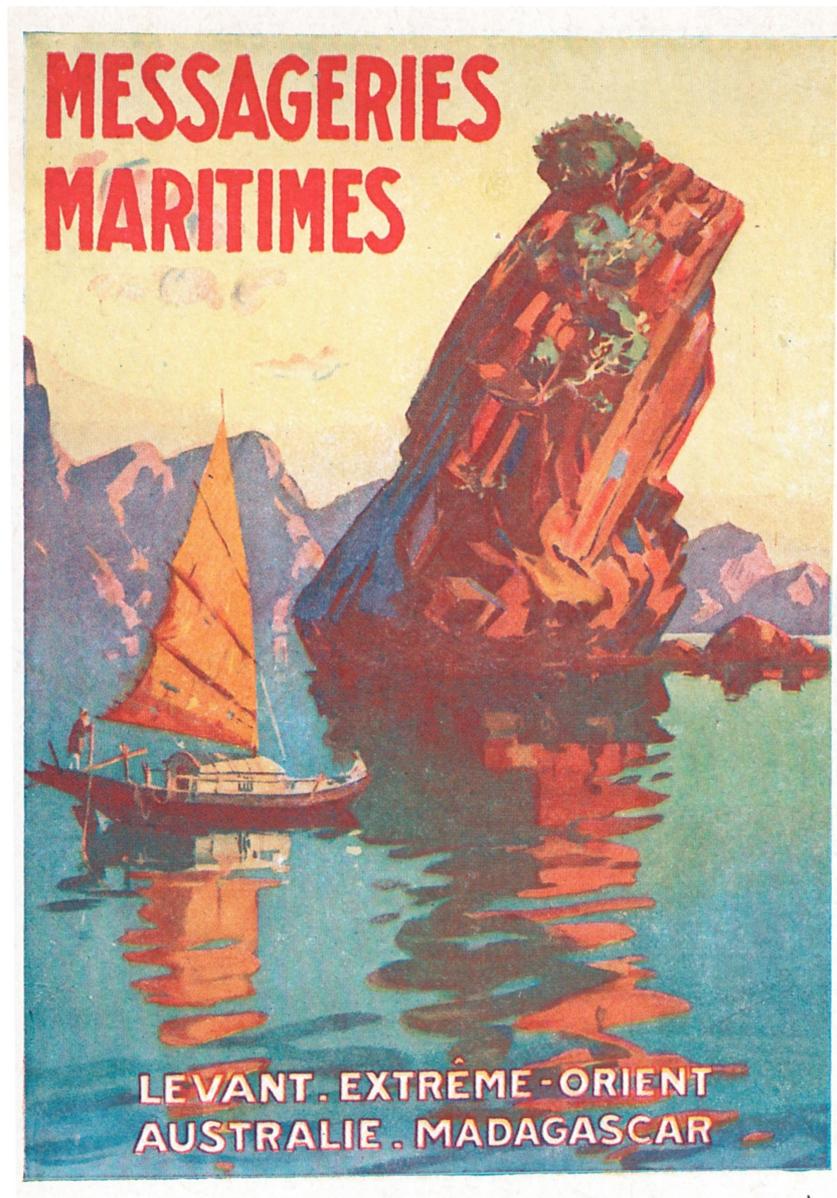
d'attendre avec une sérénité relative le rétablissement de l'équilibre économique mondial et la reprise des affaires.

NÉCROLOGIE

Alfred Musnier

(*Le Journal des débats*, 23 septembre 1930)

Nous apprenons la mort de M. Alfred Musnier, administrateur honoraire des Messageries maritimes, ancien vice-président des Forges et chantiers de la Méditerranée, chevalier de la Légion d'honneur



Coll. Jacques Bobée

MESSAGERIES MARITIMES
LEVANT — EXTRÊME-ORIENT
AUSTRALIE — MADAGASCAR
Carte postale. Imprimerie Hermieu ⁴¹, Paris

⁴¹ Raoul Jules Pascal Hermieu (Grimaud, Var, 5 avril 1885-Paris XIX^e, le 12 janvier 1971) : marié à Paris 1^{er}, le 25 oct. 1910, avec Alice Maria Georget, fille de Louis Victor Blanchet, imprimeur, 4 place Valois, Paris. Polytechnicien, il achète en 1922 la Société Le Papier, imprimerie, 10-12, av. Pont-de-Flandre, Paris (*Archives commerciales de la France*, 7 juin 1922). Il explique, dans *L'Appel* du 20 mars 1941, « qu'il n'y a pas trace de Juif dans sa maison, qu'il n'est Juif ni de près ni de loin et qu'il n'emploie pas de Juifs. »

GRANDE CRISE SPIRALE DES PROTECTIONNISMES SUSPENSION DU DIVIDENDE (1931-1938)

Messageries maritimes
(*Le Journal des finances*, 19 juin 1931)

L'assemblée annuelle, tenue le 12 juin, sous la présidence de M. Georges Philippar, a approuvé les comptes de l'exercice 1930, accusant un excédent des recettes sur les dépenses de 3.371.934 francs, soit, y compris le report à nouveau précédent de 1.242.254 francs, un total disponible de 4.614.188 francs qui, par mesure de prudence, en raison des circonstances générales, a été reporté à nouveau.

L'assemblée a pris acte du décès de M. Alfred Musnier et de la démission de M. Paul Imbert et ratifié la nomination, en remplacement de celui-ci, de M. [Armand] de Matharel⁴². Enfin, elle a réélu MM. Ernest Carnot, Joseph Courcelle et Charles Lallemand, administrateurs sortants.

Dans son rapport, le conseil signale que la répercussion de la crise mondiale a été rendue particulièrement grave pour l'industrie des transports maritimes, le tonnage à flot étant des plus abondants. Compte tenu des circonstances, on peut considérer que l'exploitation de la flotte de la Compagnie a été relativement satisfaisante. Sur la ligne d'Indochine, il a été effectué 15 voyages contre 14 en 1929. Sur la ligne d'Extrême-Orient, il a été accompli 12 voyages, comme l'année précédente.

Les circonstances n'ont pas encore permis d'envisager le rétablissement de la ligne de la mer Noire et de celle des Indes. Toutefois; certains ports des Indes ont pu être visités, en 1930, par des navires des lignes d'Indochine et d'Extrême-Orient.

Sur la ligne Marseille-Londres, 27 voyages, ont été effectués contre 25 en 1929 et 8 ont été prolongés sur les ports de l'Adriatique.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE du 12 juin 1931

(*L'Information financière, économique et politique*, 24 juin 1931)

Ainsi que l'*Information* en a précédemment rendu compte les actionnaires de cette société . se sont réunis le 12 juin 1931 en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. Georges Philippar, président du conseil d'administration, assisté des deux plus forts actionnaires présents, MM. Thomas Ledien et Sonolet, comme scrutateurs, et de M. Laverny, secrétaire général du conseil d'administration, en qualité de secrétaire de la réunion.

172 actionnaires étaient présents, 3 900 représentés, possédant ou représentant 151.832 actions.

⁴² Armand de Matharel (1862-1943) : inspecteur des finances, censeur du Crédit industriel et commercial (CIC)(1908), administrateur de l'Industrie textile (reprise en 1910 des Anciens établissements Peltzer et fils, à Czenstochowa, Russie), censeur du Crédit foncier de France (nomination ratifiée en 1914), administrateur des Chemins de fer de l'Ouest (en liquidation) et de la Bordelaise de CIC.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Vous êtes convoqués en assemblée générale ordinaire, conformément aux articles 29 à 35 des statuts, à l'effet d'examiner les comptes de l'exercice 1930 et de délibérer sur les questions à l'ordre du jour.

RENSEIGNEMENTS

Nous devons, dès le début de ce rapport, vous indiquer que l'exercice qui vient de s'écouler a été marqué par une recrudescence de la crise qui sévissait déjà en 1929. Une baisse très sensible de l'activité économique du monde entier a eu pour effet de diminuer, d'une part, les besoins en matières premières et d'affaiblir, d'autre part, le pouvoir d'achat de la plupart des régions où s'exerce notre activité. La diminution du volume des échanges qui en fut la conséquence naturelle a eu, sur les conditions d'exploitation de notre industrie, une répercussion que l'abondance du tonnage à flot a rendue particulièrement grave.

L'examen des statistiques du transit du canal de Suez est, à ce sujet, particulièrement suggestif : il fait ressortir que 28.500.000 tonnes-poids de marchandises ont transité par le canal en 1930 contre 34.500.000 en 1929, soit une diminution de plus de 17 %, alors que le tonnage brut des navires qui ont passé le canal est tombé de 33.460.000 en 1929 à 31.660.000 en 1930, ce qui représente une diminution de 5 % seulement. Il apparaît ainsi que les désarmements de navires auxquels il a dû être procédé en 1930 sont proportionnellement beaucoup moins importants que la diminution du tonnage des cargaisons.

Ce nouveau déséquilibre entre les moyens de transport et les marchandises à transporter a considérablement déprimé la plupart des marchés de fret et l'indice du Lloyd's list ⁴³ enregistre cette aggravation de la crise en passant de 91.20 en 1929 à 72.42 en 1930.

Si nous sommes en mesure — malgré ces circonstances si défavorables — de vous présenter, pour 1930, des résultats positifs, c'est que nous avons toujours suivi une politique d'extrême prudence qu'à notre avis, il convient présentement de continuer à observer plus que jamais.

*
* *
*

Compte tenu des circonstances que nous venons de vous rappeler très brièvement, nous pouvons considérer que l'exploitation de notre flotte, en 1930, a été, en général, relativement satisfaisante.

Vos navires, qui ont effectué sur la ligne d'Indochine 15 voyages au cours du dernier exercice, contre 14 en 1929 ont, en dehors des ports compris dans l'itinéraire régulier, touché de façon occasionnelle à l'aller, Bombay, Tuticorin, Banghoï. Leur exploitation a été sensiblement affectée par la baisse des frets.

Sur la ligne d'Extrême-Orient, vos vapeurs ont, de même que pendant l'exercice précédent, accompli 12 voyages. Nous n'avons réussi, non sans difficultés, à leur assurer un aliment de fret qu'à des conditions moyennes sensiblement inférieures à celles que nous avons obtenues en 1929. Les navires de cette lignes ont dû, tantôt arrêter leur itinéraire à Shanghai, tantôt aller prendre des chargements à Dalny au lieu de Vladivostock. En outre, nous avons été amenés — pour certains voyages — à inclure dans l'itinéraire du retour les escales de Hakodate et Ac Mori, ports situés dans le nord du Japon.

⁴³ Base 100 pour 1923.

Enfin, vos navires de charge ont occasionnellement touché Tsing Tao, Mormugao et Port-Soudan.

Les circonstances ne nous ont pas encore permis d'envisager le rétablissement de notre ligne de la mer Noire et de celle des Indes. Toutefois, certains ports des Indes ont été, ainsi que nous venons de vous l'indiquer, visités en 1930 par des navires de nos lignes d'Indochine et d'Extrême-Orient.

Sur votre ligne Marseille-Londres, 27 ont été accomplis, contre 25 en 1929 et ils ont été prolongés sur les ports de l'Adriatique, conformément à la nouvelle organisation de cette ligne, dont nous vous avons rendu compte lors de votre dernière assemblée.

L'exploitation de vos services coloniaux nous a, par ailleurs, procuré des résultats qui, bien qu'ils soient moins intéressants que ceux de 1929, demeurent cependant convenables.

Pour ce qui est de l'ensemble de votre exploitation, les recettes ont fléchi de 7 millions environ. L'ensemble de nos dépenses marque, heureusement, une diminution qui est fort appréciable bien que son importance ne compense pas la réduction du montant des recettes.

Dans ces conditions, l'exercice 1930 se solde par un excédent de recettes de 3 millions 371 934 fr. 73, auxquels s'ajoute le report du précédent exercice, qui était de 1.242 254 fr. 17, de sorte que le solde bénéficiaire du compte de Profits et Pertes, au 31 décembre 1931, ressort à 4.614.188 fr. 90.

Étant donné la gravité de la situation économique présente et les difficultés que nous continuons à rencontrer — gravité et difficultés qui pèsent sur notre industrie plus que sur toutes les autres et qu'elle sera, tout porte à la craindre, la dernière à ne plus refléter dans son exploitation — nous estimons qu'il ne serait pas opportun d'utiliser ce bénéfice pour distribuer un dividende, et nous croyons devoir — par une mesure de prudence à laquelle vous ne manquerez pas, nous en sommes persuadés, de vous rallier — vous proposer de reporter à nouveau le solde créditeur dont il s'agit.

*
* * *

Nous avons, par ailleurs, en ce qui concerne l'arrêté des comptes que nous vous présentons, à vous donner des explications au sujet, notamment, de la modification de certaine postes du bilan. Vous vous souvenez, à ce sujet, que nous vous avons signalé, il y a plusieurs années, que les résultats financiers des opérations immobilières et de celles concernant l'acquisition de navires réalisés par notre compagnie depuis la guerre, avaient été enregistrés dans nos comptes d'ordre.

Ces dispositions transitoires étaient commandées par l'impossibilité matérielle où nous nous trouvions, vous le savez, d'arrêter le prix de revient exact d'immeubles en cours de construction durant une période particulièrement instable, de navires payés en monnaies étrangères à des époques où notre change n'était pas stabilisé.

Aujourd'hui, ces raisons n'existent plus. Nous avons donc liquidé les divers comptes d'ordre ouverts dans les conditions que nous venons de rappeler et comptabilisé, sur la base naturelle de leur valeur définitive, toutes questions de change et d'amortissements normalement et même prudemment réglées, d'une part, dans le poste « Immeubles et établissements » ; d'autre part, dans le poste « Matériel naval », les éléments d'actif que nous avons provisoirement passés dans lesdits comptes d'ordre.

C'est dans ces conditions que vous retrouvez respectivement au bilan pour 113.917.271 francs 95, compte tenu des constructions et acquisitions effectuées par notre compagnie, tant en ce qui concerne nos immeubles de Paris que ceux de nos agences, contre 36.575.861 fr. 80, en 1929, et pour 69.318.950 fr. 70, après prise en charge, pour leur valeur nette, de six unités nouvelles, contre 48.581.528 fr. 48. les deux postes dont s'agit.

*
* *
*

Selon l'usage que nous suivons, la brochure qui sera imprimée après cette assemblée générale contiendra le rapport présenté par le conseil d'administration de la Société des Services contractuels à la dernière assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société, ainsi que ses comptes relatifs à l'exercice 1930. Le déficit de cette société — dont l'exploitation a été particulièrement affectée par la crise économique — a été très sensiblement plus élevé en 1930 qu'en 1929. Comme vous le savez, ce déficit est pris en charge par l'État.

En ce qui concerne la flotte des Services contractuels, celle-ci a été, au cours de l'exercice dont nous vous rendons compte, augmentée de cinq unités : « Espérance », « Recherche », « Boussole », « Astrolabe » et « Dumont-d'Urville », et diminuée d'un navire, le « Louqsor », qui, arrivé à fin de carrière, a été vendu à la démolition.

*
* *
*

Ainsi que nous avons accoutumé de le faire tous les ans, il nous est agréable de porter à votre connaissance les noms de ceux de vos collaborateurs qui ont été, depuis votre dernière réunion, l'objet de nominations ou de promotions dans l'ordre de la Légion d'honneur.

A été promu officier de la Légion d'honneur :

M. le commandant Le Men.

On été nommés au grade de chevalier de Légion d'honneur, dans le personnel navigant :

MM. Franceschi, commandant ; Laynaud. Cottet, chefs-mécaniciens ; Boussac, Barret, Ballet, commissaires.

Dans le personnel administratif :

MM. Fournier, adjoint au capitaine d'armement, à Marseille ; Wills, de l'agence de Dunkerque.

*
* *
*

Nous vous proposons de fixer au pair le prix de cession des actions « B », pour le cas où joueraient les stipulations du cinquième paragraphe de la deuxième partie de l'article 9 des statuts.

II EXAMEN DES DIFFÉRENTS POSTES DU BILAN

.....

ALLOCUTION DE M. LE PRÉSIDENT

Mesdames, Messieurs,

Cette assemblée générale est la sixième de même nature, que je présente.

Jusqu'ici, je n'ai certes pas abusé de mon droit à la parole, puisque je n'y ai recouru qu'en réponse à des questions qui m'étaient posées ou à des demandes d'informations qui m'étaient adressées.

Mon attitude m'était dictée, d'une part, par le fait que les rapports dont il vous était donné lecture, me paraissaient contenir des renseignements suffisants ; d'autre part, par ce fait aussi que, dans l'ensemble, la période à laquelle je faisais allusion, fut pour notre Compagnie relativement satisfaisante. Depuis juin 1926, en effet, nous vous avons toujours proposé la distribution d'un dividende de 6 %, ce qui n'avait, d'ailleurs, pas empêché certaines des questions dont je viens de parler, de ne pas être toujours empreintes à notre égard de la plus grande bienveillance.

Cette année, pour des motifs que le rapport vous indique, mais sur lesquels je désire revenir, nous croyons devoir prendre une attitude différente, en raison de circonstances auxquelles, l'année dernière, au cours de l'assemblée générale, je me référais déjà en vous indiquant, à propos du résultat obtenu par nos efforts, que je ne pouvais vous promettre qu'il continuerait à en être de même, ce qui n'était pas en mon pouvoir ».

Le fait que j'estime devoir vous fournir certaines indications complémentaires ne veut pas dire que je ne porte pas sur le rapport que vous venez d'entendre, le même jugement que sur les précédents. Non, mais j'estime que, quel que soit le soin avec lequel de tels documents sont rédigés, ils ne peuvent, par leur nature même, entrer dans certaines considérations d'ordre général qui prennent aujourd'hui une valeur toute particulière et qui trouvent mieux leur place dans un exposé de la nature de celui que je vais avoir l'honneur de vous faire.

Je souhaite, en effet, et vous n'en serez certainement pas étonnés, en raison de la gravité de la crise économique qui sévit dans le monde entier et qui frappe particulièrement l'industrie des transports maritimes, de faire, en quelque sorte, un véritable « tour d'horizon » avec vous.

Aperçu d'ensemble de la situation économique actuelle.

À l'origine de la situation si troublée avec laquelle nous nous trouvons aux prises, il y a une situation de fait, qui domine tout, de laquelle tout procède et dérive :

Une partie considérable du monde a cessé, par des causes variées, de faire appel aux produits que lui fournissait l'autre partie. Non seulement, il n'y pas, comme précédemment, augmentation de l'activité, mais encore il y a diminution.

Et cependant, parallèlement, l'autre partie du monde, qui est organisée en vue de l'exportation des produits manufacturés, était arrivée à un stade correspondant à la nécessité absolue d'un accroissement de ses affaires. Or, ses affaires ont diminué dans l'ordre intérieur comme dans l'ordre extérieur.

Nous n'ignorons pas, d'autre part, combien de causes accessoires, et de quelle importance, sont venues renforcer ce motif principal, qui n'en avait, cependant, certes, nul besoin.

Quel que soit, à cet égard, le côté vers lequel on se tourne, on s'aperçoit que les manifestations de la crise apparaissent nombreuses et complexes dans tous les domaines.

Vous vous rappelez, à ce sujet, les troubles qu'au point de vue monétaire la baisse de l'argent a engendrés dans les relations commerciales de l'Europe avec la Chine et l'Inde, les barrières élevées, au point de vue douanier, par l'Égypte et le Canada, ainsi que par l'Australie, ce pays neuf, qui se trouve, en outre, aux prises avec une crise financière particulièrement grave et dont le change a été, comme celui de certaines Républiques de l'Amérique du Sud, vivement éprouvé.

Sur le plan politique, les Balkans n'ont pas manqué de nous donner le spectacle périodique d'une série de crises ministérielles, et l'Espagne, celui d'un brusque changement de régime.

Au point de vue purement économique — je reviens ici, en partie, sur ce que je vous disais en débutant —. point de vue qui se confond à beaucoup d'égards avec le point de vue social, on peut dire — si l'on accepte de sacrifier une exactitude rigoureuse à un raccourci frappant — que les grands pays industriels, États-Unis, Angleterre, ont des

millions de chômeurs, tandis que les grands pays agricoles cherchent vainement des marchés où leurs produits puissent être avantageusement écoulés. C'est ainsi que les stocks exportables augmentent et que les prix des produits s'avilissent. Cette baisse entraîne une diminution corrélative de la capacité d'achat des marchés intéressés et les difficultés qui se produisent sur un marché accentuent, si elles ne les ont pas déjà déterminées, les difficultés qu'éprouvent les autres marchés.

Cette solidarité économique qui, malgré tous les antagonismes, joue entre les différents pays et les différents continents, comme elle joue entre les différents marchés, donne, à la dépréciation des affaires, un caractère réellement mondial.

On peut véritablement, et malheureusement, dire qu'en intensité et en profondeur, comme en étendue et en durée, la crise actuelle dépasse tout ce que les hommes aujourd'hui vivants ont jamais pu connaître dans le même ordre d'idées.

Sans vouloir analyser les causes d'une telle situation, on est fondé à avancer que cette crise a — j'y insiste — ses origines dans l'évolution industrielle, qui conduit au développement de la production en série, évolution que la guerre a accélérée, en paralysant momentanément certains centres agricoles et industriels, dont les produits réapparaissent aujourd'hui sur les marchés du monde, où ils avaient été remplacés, et contribuent ainsi à aggraver l'état de concurrence.

C'est ainsi que — pour paradoxal que cela puisse paraître — l'abondance des produits amène sur la plupart des points du globe, une raréfaction des transactions qui a pour conséquence un ralentissement des échanges dont votre industrie est d'autant plus affectée qu'elle venait, après la guerre, de traverser une crise qui lui fut spéciale et dont je voudrais vous rappeler brièvement les causes.

La crise particulière à l'industrie des transports maritimes. Accroissement depuis 1914 de la flotte mondiale, et de sa capacité de transport.

La principale des causes réside dans le fait que, depuis la période d'avant-guerre, le tonnage mondial s'est élevé de 49 millions à 69 millions de tonnes de jauge brute ⁴⁴, et que la capacité de transport de cette énorme flotte se trouve, en outre, pour un même tonnage, accrue dans une proportion que l'on estime être voisine de 20 %, par suite des progrès techniques réalisés sur les nouvelles unités (port en lourd plus considérable pour une même jauge, meilleure utilisation des navires).

On peut donc dire que la flotte mondiale actuelle est, en valeur absolue, d'environ 70 % plus importante qu'en 1914 ; or les échanges ayant subi un fléchissement, l'augmentation du tonnage ainsi offert est telle qu'elle a amené une baisse importante des frets.

Ces deux causes, dont les résultats se confondent et qui se trouvent déjà suffisants pour rendre difficile l'exploitation des navires, ont entraîné une réduction sensible des recettes d'exploitation.

Accroissement des charges d'exploitation des navires

D'autre part, en ce qui concerne les charges d'exploitation, celles-ci ont été lourdement aggravées. Elles l'ont été par des charges fiscales nouvelles nées de la guerre. Elles l'ont été par les charges sociales particulières à l'armement français, qui, on ne saurait trop le souligner, est le seul dans le monde entier à appliquer la loi de 8 heures à bord des navires de commerce. Les charges financières, enfin, qui sont écrasantes du fait qu'il faut amortir tout le tonnage construit dans la période 1917-1921 à des prix qui se sont élevés, pour les navires de charge, jusqu'à £ 34,5 la tonne, alors qu'aujourd'hui le prix de construction n'est que de £ 6.5 à £ 7 ⁴⁵ pour ces mêmes unités. Ces indications vous permettront d'apprécier l'effort que l'armement a

⁴⁴ Rapport du Lloyd du 30 juin 1930.

⁴⁵ Prix de vente d'un cargo neuf de 6.000 tonnes d'après les circulaires du Comité central des armateurs de France.

dû faire pour ramener à une valeur raisonnable le prix des navires acquis durant la période consécutive à la guerre, sous l'empire de nécessités que vous connaissez.

Vous comprendrez aisément, d'après ces quelques explications, que depuis dix ans. la marge de bénéfices des armateurs se soit trouvée singulièrement amenuisée, et que la moindre dépression économique devait avoir pour l'armement tout entier des conséquences particulièrement pénibles.

Importance actuelle des désarmements dans les flottes de divers pays

On peut d'ailleurs mesurer l'étendue de crise actuelle par l'importance de la partie la flotte mondiale réduite au chômage absolu. Sur les 69 millions de tonneaux de jauge brute qui, d'après le Lloyd, forment le tonnage mondial, plus de dix millions de tonneaux sont actuellement désarmés. L'Italie avait désarmé en février 20 % de sa flotte ; la France, au 15 avril, 10 % environ : exactement 297.000 tonneaux sur 3.497.000 ; tandis que le tonnage des navires britanniques désarmés s'élevait, au 1^{er} janvier, date des dernières statistiques, à 2.655.000 tonneaux et ceux des États-Unis à près de 4 millions de tonneaux. Quant aux armements scandinaves, ils avaient dû désarmer. au 1^{er} mars, plus de 880.000 tonneaux.

J'ajoute que les pronostics des armateurs de tous les pays laissent prévoir que de nouveaux désarmements devront intervenir au cours des mois prochains.

Indices de l'importance de la diminution du trafic

Il ne faut d'ailleurs pas oublier qu'un chômage partiel vient s'ajouter au chômage absolu. Certains navires effectuent des voyages sur lest pour aller chercher des cargaisons de retour, ou inversement reviennent sur lest après un voyage d'aller effectué avec un chargement. De même, les navires des lignes commerciales ou postales régulières n'utilisent qu'une faible partie de leurs capacités. Les statistiques du canal de Suez permettent de se faire une idée de l'importance de ce chômage partiel : le rapport qui vient de vous être lu vous a montré la diminution du trafic du canal pour 1930 par rapport aux années antérieures. Cette diminution a continué depuis le début de cette année. Pour le premier trimestre, le tonnage net des navires ayant passé par le canal de Suez accuse une diminution de 5,5 % et le tonnage des marchandises une diminution de 13 % sur les chiffres de la période correspondante de 1930.

Ces exemples illustrent parfaitement ce que je vous disais à l'instant, à savoir que les navires restés armés ne voient leurs facultés employées que dans une mesure inférieure à celle qui est habituellement utilisée.

Enfin, la statistique des tonnages manipulés dans les ports permet également d'apprécier l'étendue de la crise que subit l'industrie des transports maritimes. En ce qui concerne la France, les grands ports français ont, au cours du premier trimestre de 1931, manipulé 7 millions 230.000 tonnes contre 8.172.000 au cours de la même période de 1930, soit une diminution de 941.000 tonnes ou 13 %.

Conséquences financières de la crise sur les principales compagnies de navigation

Je désirerais maintenant vous répercussion de la crise actuelle sur les armements étrangers.

Nous voyons, en Grande-Bretagne, depuis le début de cette année, un groupe d'armement qui comptait, certes, parmi les plus puissants du monde, aux prises avec de graves difficultés. C'est le groupe de la Royal Mail, qui englobait quinze compagnies de navigation, et qui, de l'avis des experts, doit ses difficultés présentes au prix trop élevé auquel une partie de son tonnage avait dû être acquis.

La grande Compagnie Transatlantique Cunard a décidé, pour la première fois depuis 1909, de ne pas distribuer de dividende.

La Compagnie Péninsulaire et Orientale, doyenne des compagnies anglaises, dont la puissance est justement réputée, a dû ramener son dividende à 10 % pour l'exercice

1930, contre 12 %, qui étaient régulièrement payés depuis 1921, et vient de décider que le dividende intérimaire de 1931 serait de 2 1/2 % seulement, contre 5 % à pareille époque l'année dernière.

Enfin, parmi les compagnies qui ont maintenu un dividende réduit, certaines n'ont pas caché que ce sont des ressources occasionnelles plus que les résultats de la navigation qui en permettent la distribution.

En Italie, la Cosulich, qui exploite des lignes en direction de l'Amérique, est parvenue à maintenir sa situation, tandis que le Lloyd Triestino, dont l'activité est tournée vers le Proche-Orient et l'Extrême-Orient, voit son bilan se solder par une perte, et que la situation financière de la Libéria Triestina est embarrassée.

Enfin, au Japon, les deux plus grandes compagnies, l'Osaka Shoson Kaisha et la Nippon Yusen Kaisha, ont décidé de ne pas distribuer de dividende, et cette dernière a dû, pour équilibrer son bilan, liquider entièrement son fonds de réserve pour égalisation des dividendes.

C'est ce que résumait le « Fairplay », revue maritime anglaise bien connue, dans l'appréciation suivante, que j'ai relevée dans son numéro du 7 mai dernier :

« L'année 1930 a été sans doute la plus mauvaise année du commerce maritime qu'on ait jamais connue, et les armateurs de paquebots, de navires pétroliers et de navires de charge, se trouvent tous également affectés et malheureusement l'année actuelle n'a présenté jusqu'ici aucune amélioration. »

Conclusion

De cette revue de la situation actuelle de l'armement dans divers pays du monde, revue qui est, certes, bien différente de ce que nous souhaiterions, je voudrais tirer la conclusion.

C'est que la politique de prudence, dans laquelle votre conseil d'administration vous demande de persévérer, est amplement justifiée, et que, dans les conjectures actuelles [*sic*], nous aurions, nous en sommes fermement convaincus, manqué à notre devoir, si nous ne vous avions pas indiqué qu'il convenait, quelque pénible que cela puisse être à tous égards, loin de s'écarter de cette ligne de conduite qu'il convenait, dis-je, de la préciser et affirmer, en prenant la décision que nous soumettons à votre vote avec la conscience absolue que nous agissons comme nous le devons.

Nous ne pouvons, en effet, quel qu'en soit notre désir, envisager l'avenir prochain de notre industrie comme devant être facile.

Nous devons, par conséquent, prendre les mesures nécessaires pour que votre compagnie qui, au cours de ses quatre-vingts ans d'existence, a toujours su triompher des obstacles qu'elle a pu rencontrer, résiste à la crise qui frappe actuellement l'industrie des transports maritimes, la traverse sans encombre, et se retrouve, lors de la reprise des affaires, dans une position qui lui permette de conserver sa situation dans le monde.

Ne voyez, je vous en prie, dans tout ce qui précède, aucune marque de pessimisme excessif, mais bien une vue claire et nette des réalités, que si, précisément, et toutes choses demeurant égales par ailleurs, nous persévérons dans notre ligne de conduite, nous sommes fondés à penser que les affaires devant, évidemment, revenir à une situation plus normale, nous aurons devant nous, ayant subi la crise sans trop d'inconvénients, une nouvelle période où l'optimisme pourra reprendre tous ses droits.

LA DISCUSSION

Le président. — Messieurs, je donnerai maintenant la parole à ceux d'entre vous qui désireront la prendre.

Un actionnaire. — Monsieur le président, je vous remercie infiniment, au nom de tous les actionnaires, des renseignements complémentaires verbaux que vous avez bien voulu nous fournir.

Quant à moi, cependant, désirant m'occuper exclusivement de notre affaire, la Compagnie des Messageries maritimes, je suis obligé de vous poser quelques questions auxquelles, j'en suis sûr, vous allez répondre en me donnant quelques apaisements.

En ce qui concerne le poste « Immeubles et Etablissements », porté à notre bilan pour 113.917.271 fr. 95, je voudrais vous demander s'il est bien exact qu'il y a dans ce poste 67.000 000 pour Paris et 44 millions pour l'étranger et que, notamment à Saïgon, il y a au moins une trentaine de millions d'immeubles divers et établissements.

Le président. — Oui, c'est même un de nos plus beaux domaines, une de nos meilleures propriétés.

Le même actionnaire. — À cet égard, je vous ferais remarquer que notre Société est avant tout une société de navigation et que, cependant, nous avons à notre bilan un poste de 113 millions en chiffres ronds, représentant des affaires immobilières, dont la plus grosse portion intéresse Saïgon.

Je me permettrai, Monsieur le président, de vous poser encore quelques questions, puisque je vois que vous prenez des notes.

Le président. — C'est pour essayer de vous répondre au mieux.

Le même actionnaire. — Au poste « Débiteurs divers », je vois figurer une somme de 143.487.000 francs — je laisse de côté les centaines de francs et les centimes. Dans ce compte, figure une somme d'une cinquantaine de millions qui forme la contrepartie des obligations dont la Société des Services contractuels paie les intérêts. Mais il comprend également une somme de 18 millions d'argent, d'espèces, somme qui se trouve dans les agences. Dans ces conditions, je me demande pourquoi on passe au compte « Valeurs de caisse et de portefeuille » une somme de 57.249.000 fr. où il figure seulement 4.343.000 fr. — encore une fois, je néglige les centaines de francs et les centimes d'espèces. Alors que nous avons 18 millions dans nos agences à l'étranger ou à l'extérieur, nous devrions donc porter, il me semble, à un compte « Espèces en caisse », 18 millions, plus les 4 millions dont je viens de parler.

Quant au portefeuille, le bilan dit qu'il est compris dans la somme de 213 millions figurant à notre passif et comporte 52.960.000 fr. de titres divers.

Je vais vous donner sa composition, puisque ni les commissaires d'administration ne l'ont fait. Il se décompose comme suit :

10.540 actions de la Société provençale de constructions navales ; nous trouvons au conseil d'administration de cette société : MM. Philippar, Courcelle, le comte Armand de Saint-Sauveur, Stanislas Simon ;

3.005 actions d'une Société Indochinoise ou Franco-Chinoise, dont M. Philippar est président ;

6.574 titres de la Société Fraissinet : au conseil de cette société, nous voyons M. André Lebon. M. Philippar. M. l'amiral Lacaze ;

1.150 actions de 1.000 francs, portées au bilan pour 675.000 francs seulement, de la Société de Navigation danubienne : MM. Philippar, André Lebon, l'amiral Lacaze, sont membres du conseil d'administration de cette société ;

8.776 actions de la Société des consommateurs de pétrole.

10.808 actions du Crédit foncier de Madagascar, dont sont administrateurs MM. André Lebon, Loisy, Georges Philippar, Edmond Philippar, également membre du conseil d'administration des Messageries maritimes.

119.350 actions de la Société des Services contractuels dont le conseil d'administration des Messageries maritimes est représenté par des membres que vous connaissez bien.

Je vous assure qu'il n'y a pas de quoi sourire...

Le président. — Continuez, monsieur. Je vous en prie. Je vous ai dit que je vous répondrais.

Le même actionnaire. — Messieurs les membres du conseil d'administration, vous avec le droit de me relever, si je fais erreur. Je voudrais simplement obtenir tous les renseignements utiles. Je fais mon travail d'actionnaire, je suis en train de m'éclairer.

Le président. — Continuez, monsieur, je vous répondrai tout à l'heure.

Le même actionnaire. — Si mes observations ne sont pas justifiées, vous me le direz tout à l'heure, c'est entendu.

Maintenant, je voudrais vous entretenir des actions à vote plural et de tout ce qui a pu être fait au moyen des 5 millions d'actions à vote plural qui ont été émises. Sur ces actions à vote plural, vous n'avez toujours appelé que le quart et il reste encore à verser sur ces titres 3.750.000 francs. Je ne comprends vraiment pourquoi nous avons 9.470.000 francs d'obligations 3 1/2 %, alors que nous pouvons appeler 3.750.000 francs sur les actions à vote plural. En effet, ces 3.750.000 francs d'actions à vote plural ne porteraient pas d'intérêt, tandis que les 9.470.000 francs d'obligations nous coûtent des intérêts.

Pour parler des résultats de l'exercice, nous avons encaissé, sous forme de recettes diverses, 137 millions et nous avons dépensé 133 millions. À défaut de renseignements plus précis sur les documents qui m'ont été remis, je vous demanderai quels sont les frais d'exploitation proprement dits et quels sont les frais administratifs.

Je vous demanderai enfin à quel compte est passée la somme de 20.415.147 francs que nous touchons de l'État en vertu de la convention que vous connaissez bien.

Monsieur le président, j'en ai fini. Je vous demanderai maintenant de répondre aux questions précises que je vous ai posées.

Un autre actionnaire. — Je voudrais vous demander pourquoi la Compagnie des Messageries maritimes a jugé utile de priver ses actionnaires de priorité du plus petit dividende. La Compagnie paraît avoir pris pour principe de confondre les actions de priorité et les actions ordinaires, sauf, bien entendu, au moment où elle a eu besoin d'argent et où elle a fait appel aux porteurs actuels de ces titres en leur disant qu'ils auraient un privilège et que leurs titres passeraient avant les actions ordinaires au moment de la distribution des dividendes. En général, il n'en a malheureusement pas été ainsi.

Je tiens à appeler l'attention du conseil d'administration sur cette question qui est, il me semble, une question d'équité, je dirais même de moralité.

Un actionnaire. — Monsieur le président, messieurs les actionnaires, j'ai l'honneur de soumettre à votre attention les observations suivantes.

Je ne suis pas un orateur et je n'ai pas l'intention de vous faire un discours sur la situation économique, aussi bien des compagnies de navigation que du pays. M. le président, tout à l'heure, a bien voulu nous exposer, avec une largeur de vues à laquelle je rends hommage, une situation évidemment excessivement pessimiste et qui avait bien sa place ici, puisque nous nous trouvons réunis ici dans le local de la Société de Géographie.

Mais ce qui intéresse tout particulièrement les actionnaires, c'est évidemment la situation de la Compagnie dont ils sont actionnaires.

Eh bien ! abordons tout de suite, si vous le voulez bien, le vif du débat.

Nous sommes ici actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes, mais il ne faut pas oublier que notre Compagnie des Messageries maritimes a une véritable sœur siamoise qui s'appelle la Société des Services contractuels. Et autour de la Société des Services contractuels et de la Compagnie des Messageries maritimes, gravitent et vivent — je n'hésite pas à prononcer le mot — un certain nombre de sociétés qui s'appellent : Société provençale de constructions navales, Société de Ravitaillement Maritime (ancienne Société Calizi et Nivière), Société des Peintures et Vernis, qui peint largement tous les navires aussi bien de la Société des Services contractuels que de la Compagnie

des Messageries maritimes, ceux de la Compagnie des Messageries maritimes faisant un peu figure de parents pauvres, puisque, en fait de bateaux, nous n'avons plus guère que des cargos — c'est certainement beaucoup, mais ce n'est sans doute pas suffisant — mais nous n'avons pas beaucoup de bateaux à passagers.

Il s'agit, dès lors, de savoir s'il y a une véritable interpénétration entre ces deux sociétés principales : Société des Services contractuels et Compagnie des Messageries maritimes, il s'agit de savoir — et c'est là que porte le débat — quelles sont les relations qui existent ces deux sociétés.

Le président. — Quelles deux sociétés ? Vous en avez cité quatre !

Le même actionnaire. — Monsieur le président, je vous prie de ne pas m'interrompre. Vous me répondrez tout à l'heure.

Le président. — Moi, je vous demande de préciser votre parole.

Le même actionnaire. — Il y a une chose étonnante dans cette affaire, c'est cette interpénétration de ces deux sociétés.

J'ai eu personnellement la curiosité de faire la liste des administrateurs communs qui sont non seulement dans ces deux, mais dans ces trois ou quatre sociétés et voici les constatations que j'ai pu faire.

Nous trouvons à la Société provençale de constructions navales, comme président, M. Philippar ; à la Compagnie des Messageries maritimes, comme président, M. Philippar, à la Société des Services contractuels, comme président. M. Philippar !

Nous trouvons aussi M. André Lebon qui est à la Compagnie des Messageries maritimes et à la Société des Services contractuels, ensuite, l'amiral Lacaze dans les trois sociétés, M. Joseph Courcelle dans deux sociétés. M. de Saint-Sauveur dans deux sociétés, M. Stanislas Simon dans les trois. M. Maurice Pilliard dans deux sociétés, M. Imbert dans deux sociétés.

D'autre part, les employés sont largement représentés dans les trois compagnies ; aussi bien pour la Société des Services contractuels que pour la Compagnie des Messageries maritimes, ce ne sont ni plus ni moins que des délégués de la Compagnie des Messageries maritimes.

Or, vous savez qu'hier encore, à la Chambre des députés, il a été question des compagnies de navigation, à propos de la Compagnie générale transatlantique, et qu'il y a eu un son de cloche excessivement douloureux pour ces compagnies. Je crois que la question peut intéresser les actionnaires, et je me permets d'y insister.

La société dont je parle se trouve, paraît-il — je ne veux pas faire entendre un son de cloche pessimiste — dans une situation difficile. Le ministre a prononcé, en cette occasion, une parole que vous devez retenir. Il a dit : « Demain, les accords et les cahiers des charges avec les sociétés contractuelles vont être révisés. »

Voilà ce qui vous intéresse. Demain, on va réviser la charte qui lie les sociétés contractuelles avec l'État, et alors quelle va être la situation matérielle de la Compagnie des Messageries maritimes lorsque cette charte sera révisée ? Comment va faire la Compagnie des Messageries maritimes qui, pour le moment, profite de redevances données par les services contractuels et par l'État, pour vivre ?

Déjà, cette année, on vient de vous dire qu'on ne distribuait pas de dividende. Pour le justifier, on vous a fait un véritable cours en comparant la situation des différentes compagnies de transports maritimes. Mais que vous a-t-on dit ? On vous a dit que telle société anglaise a diminué son dividende — je ne me rappelle pas exactement laquelle, je crois que c'est la Péninsulaire Orientale — et l'a ramené de 18 à 12 %. qu'une société italienne ramenait le sien de 12 à 10 %. Il est vrai qu'au Japon, on n'a rien donné du tout. Mais enfin, en Europe, on s'est contenté de diminuer les dividendes. À nous, qu'est-ce qu'on nous donne ? Rien du tout !

Dans ces conditions, il est intéressant de savoir quelle va être la situation de la Société des Services contractuels et de la Compagnie des Messageries maritimes. Il ne faut pas jouer sur les mots. Ces deux sociétés ont des intérêts liés. M. le président va

certainement me répondre que je suis actionnaire uniquement de la Compagnie des Messageries maritimes, que je ne suis pas actionnaire de la Société des Services contractuels.

Le président. — C'est ce qui vous trompe. Ce n'est pas ce que je vous répondrai !

Le même actionnaire. — À cela, monsieur le président, je vous répondrai : « Votre réponse ne saurait me suffire. Car, tout à l'heure, au moment du vote des résolutions, vous allez demander l'autorisation prévue par l'article 40 de la loi de 1867, et c'est là que je vous attends. À ce moment-là, Je vous demanderai : « Quelles affaires, vous membres du conseil d'administration qui aviez des intérêts dans toutes ces sociétés qui, elles, font des bénéfices. avez-vous faites ? »

Encore une fois, tout à l'heure, vous me répondrez en me priant d'attendre la réunion de la Société des Services contractuels. Je vous répondrai de mon côté : « Pardon ! Quelles affaires avez-vous faites ? »

Le président. — Je vous dis que ce n'est pas cela que je vous répondrai.

Le même actionnaire. — Vous nous devez des explications sur cette situation entremêlée — le mot n'est pas trop fort, il est seulement un peu vulgaire et je m'en excuse auprès de vous. Il importe de ne pas passionner le débat.

Il s'agit de savoir quelles sont les relations entre la Société des Services contractuels et la Compagnie des Messageries maritimes.

Demain, au Parlement, vous aurez certainement de nouvelles interventions. Nous sommes fondés à vous dire : « Comment, vous venez de nous lire un rapport dans lequel vous ne nous avez rien dit de ce que vous pourriez répondre aux accusations formelles portées au Parlement contre vous, et nous n'aurions pas droit à des explications complémentaires ? »

J'en ai fini pour le moment, limitant ici mon intervention et me réservant de reprendre la parole si cela est nécessaire, notamment au moment où nous sera soumise la résolution relative à l'article 40 de la loi de 1867.

En terminant, je demande formellement au président du conseil d'administration de ne pas se défiler...

Le président. — Monsieur, vous avez dit qu'il ne fallait pas passionner le débat. Je vous prie de ne pas le passionner vous-même.

Le même actionnaire. — Je ne le passionne pas.

Le président. — Si, vous avez dit que j'allais me défiler. Or, jamais, devant une assemblée, je n'ai donné l'impression de me défiler.

Le même actionnaire. — Si j'ai pu prononcer quelques paroles qui soient blessantes pour vous, il ne m'est pas difficile de m'en excuser. Il n'était nullement dans mon intention de vous froisser. Quand j'aurai vos explications, je verrai comment je pourrai les apprécier, et l'assemblée elle-même verra comment elle pourra les apprécier.

Le président. — Nous sommes d'accord. Est-ce que quelqu'un demande encore la parole ?

Un actionnaire. — Je ne vois pas pourquoi, ayant 4.600.000 francs de bénéfices disponibles, vous ne les répartissez pas !

Le président. — J'essaierai de vous l'expliquer.

Le même actionnaire. — Si vous ne pouvez pas donner 15 % comme l'année dernière, répartissez au moins l'argent que vous avez. Qu'est-ce que vous allez en faire ? Cette année-ci, vous ne donnez rien. L'année prochaine vous ne donnerez pas davantage, il y a beaucoup de chance ! Par conséquent, répartissez au moins ce que vous avez de disponible cette année.

J'engage tous les actionnaires à appuyer cette , proposition.

Un autre actionnaire. — Je désirerais savoir quels vont être les tantièmes du conseil.

RÉPONSES DE M. LE PRÉSIDENT

Messieurs, les différentes questions qui m'ont été posées se réfèrent à un certain nombre d'idées absolument différentes. Je vais essayer de les classer et de répondre précisément à tout un chacun, sans me défilier, quoiqu'en ait dit un actionnaire.

D'abord, on a fait allusion aux affaires de certaines autres sociétés. Je débiterai par dire que je ne veux pas en parler.

Ensuite, on a paru, jusqu'à un certain point, me faire grief de ce qu'avec beaucoup d'humour on a appelé le « cours » que j'avais cru devoir faire. Oui, messieurs, il y a des questions d'un ordre particulier et des questions d'ordre général.

Les questions d'ordre particulier ont été traitées dans le rapport et elles vont l'être encore maintenant, soyez tranquilles. Quant aux questions d'ordre général qui priment les questions d'ordre particulier, j'ai estimé que j'avais non seulement le droit de les faire remarquer mais même le devoir de les exposer, aujourd'hui. Par conséquent, je n'accepte pas, sauf pour l'avoir goûtée avec plaisir, l'ironie dont a fait preuve l'un des orateurs.

On m'a aussi parlé de questions ayant directement trait à la Compagnie des Messageries maritimes. J'y reviens ; les prends successivement et j'espère n'en oublier aucune. J'espère donner des explications précises à ceux qui me les ont demandées.

On nous a dit : Vous avez des immeubles, des établissements qui sont véritablement importants. Je n'ai pas besoin de vous informer, messieurs, que le bilan reflète bien exactement la situation de nos Immeubles tant en France que dans les agences et dans différentes colonies, car il se trouve que nous possédons encore des terrains dans des pays où nous n'allons plus, j'ai nommé Madagascar.

Nous avons un actif immobilier important ; mais devez-vous le regretter, surtout dans les circonstances actuelles ? Véritablement, il semble qu'il y aurait là quelque chose d'un peu contradictoire. C'est une réserve latente et nous devons nous féliciter d'être dans une semblable situation.

Pour ce qui est de l'immeuble de Saïgon, excusez-moi de n'en pas avoir la valeur exacte à la mémoire, mais je pourrai vous la faire connaître. Je sais qu'elle est importante et j'avais interrompu l'actionnaire tout à l'heure pour lui dire que c'est un des plus beaux domaines que nous possédions et que nous devons nous en féliciter.

Et parce que nous avons ces immeubles et ces établissements, l'actionnaire nous a dit que nous semblions avoir perdu de vue que nous étions une société de navigation.

Que non pas, mais précisément en vue des éventualités avec lesquelles nous nous trouvons en présence à l'heure actuelle, nous avons, il y a longtemps, avec la pleine approbation d'une assemblée spéciale, en 1922, étendu notre objet social, car nous estimions à tort ou à raison — et c'était avec raison — pouvoir exercer notre activité dans d'autres domaines que la navigation proprement dite.

Je pense qu'à ce point de vue, je suis précis et net.

On nous a parlé de la composition de notre portefeuille. À propos de cette composition, on a pris un certain nombre d'exemples et on a joué au petit jeu que Je me permettrai de qualifier de facile, de faire intervenir un certain nombre de personnalités qu'on retrouve dans ces différentes sociétés.

Mais, messieurs, c'est la question par la question.

Si, par analogie avec ce que je vous disais pour les questions immobilières, nous avons cru et nous continuons à croire, qu'il était intéressant de participer à un certain nombre d'affaires qui pouvaient contribuer à la prospérité de notre entreprise, nous avons, comme je le disais il y a un instant, agi dans la plénitude des droits qui nous sont donnés par nos statuts.

Ceci étant précisé quant au principe, j'ai à vous expliquer en pratique pour les sociétés qui ont été en quelque manière montées en épingle, quelles sont les raisons pour lesquelles nous en faisons partie et que nous nous ne cachons pas, à preuve. Monsieur, que je suis président de trois de ces sociétés.

Je reprends et je m'explique.

Je ne veux pas répondre ici quand on m'interroge sur l'exploitation des Services contractuels. Et vous, Monsieur, qui faites si volontiers état de ce qui se dit au Parlement français, permettez-moi de vous dire que je suis plus renforcé encore, à l'heure actuelle, dans ma manière de voir à ce sujet. Quel que soit le souci que j'apporte à mes réponses, je peux craindre de me les voir opposer contre votre intérêt, mais lorsque, comme vous venez de le faire, on me demande pour se renseigner quels sont les rapports qui existent entre nos deux sociétés, ceci n'est plus de l'exploitation d'ordre intérieur des Services contractuels, et il n'y a plus aucune raison que je ne vous réponde pas puisque je n'éprouve pas de difficultés à le faire.

Qu'est-ce que c'est que la Société des Services contractuels ? Je l'ai dit bien souvent : je veux bien recommencer. C'est une société dont, par la force des choses, vous possédez la presque totalité du capital. C'est une société qui a été constituée en exécution d'une convention passée avec les Messageries maritimes dont il a vous a été rendu compte à l'époque, et qui, si elle a sa comptabilité indépendante, et son patrimoine, sa flotte distincts, est gérée par la Compagnie des Messageries maritimes.

Il a de même été prévu, par un texte statutaire élaboré d'accord avec l'État, que le président de cette société appartiendrait en fait au groupe des Messageries maritimes. Le conseil d'administration des Services Contractuels est composé par moitié de représentants des Messageries maritimes, donc de ceux que vous avez cités et d'autres, et par moitié de représentants des diverses administrations publiques intéressées au fonctionnement de la Société.

C'est normal et cela ne cache aucun mystère. De ce côté-là, il n'y a donc rien d'extraordinaire.

Qu'est-ce que la Société provençale de constructions navales ? Il ne faut pas nous reprocher d'en faire partie. C'est en effet un élément de votre actif. C'est une société dont vous possédez — un autre actionnaire l'a souligné — un grand nombre d'actions. Elle est installée sur des terrains dont vous demeurez, d'ailleurs, socialement parlant, propriétaires et qui nous feront retour dans un délai extrêmement lointain. Nous ne les avons pas cédés et nous en sommes toujours propriétaires. C'est une affaire dans laquelle nous avons de gros intérêts et où, par conséquent, la Compagnie des Messageries maritimes est représentée avec les autres groupes qui ont bien voulu nous prêter leur concours, lorsque l'évolution des conditions économiques nous a conduits à considérer que nous avons intérêt à ne pas garder comme nos prédécesseurs l'avaient fait — ce qui ne veut pas dire que je les critique — nos chantiers en propriété unique, et à les faire travailler non seulement pour nous, mais pour des tiers, ce qui a permis d'élargir leur rayon d'action et de travailler dans des conditions meilleures que ne l'aurait fait un chantier spécial, ne travaillant que pour les Messageries maritimes.

De ce côté donc, aucune difficulté, aucun mystère.

Je vous ai interrompu tout à l'heure pour vous dire : de quelles deux sociétés parlez-vous ? Car vous en avez cité d'autres en même temps. Je ne sais pas alors avec lesquelles nous n'avons rien à faire, si ce n'est qu'elles sont les fournisseurs de la Société des Services contractuels. Mais elle a beaucoup de fournisseurs. Vous auriez pu énumérer bien d'autres sociétés qui travaillent pour elle. Je ne comprends pas pourquoi vous avez mis en avant la Société de Ravitaillement maritime, car dans celle-là, nous ne sommes point représentés.

On m'a encore dit il y a un instant : Dans quelque temps, le Parlement va réviser votre charte.

Je ne sais pas, Monsieur, à quoi vous faites allusion. Je ne suis pas devin. La puissance publique est une chose évidemment redoutable, mais nous possédons un contrat : il est régulier, en bonne et due forme ; il est en cours et je ne vois pas pourquoi on le réviserait. Je ne sais pas à quoi vous voulez faire allusion.

Après avoir agité cette idée qu'on allait réviser notre charte, vous avez agité, avec une nuance d'effroi, cette autre chose : Et alors comment arriverez-vous à vivre ?

Je ne comprends pas davantage. Vous nous reprochez les Services contractuels ; ensuite vous envisagez qu'ils vont disparaître et vous nous demandez comment nous vivrons.

Si, un jour, nous ne sommes plus concessionnaires d'un service public, nous vivrons comme vivent les autres Compagnies de navigation avec nos cargos et avec tout l'actif que je viens de vous indiquer au cours de l'énumération que j'ai faite pour répondre à différentes questions.

Je crois qu'en ce qui concerne la question des sociétés annexes et celle des Services contractuels, je n'ai rien oublié.

Si, pourtant. J'ai oublié une observation que je n'ai pas bien comprise. Vous avez dit que nous avons des employés dans cette Société des Services contractuels. Je ne comprends pas. Comme nous avons la gérance des Services contractuels, tout notre personnel travaille pour cette société ; c'est tout et je ne vois pas de quelle **compénération** d'employés vous voulez parler.

J'ai répondu en ce qui concerne les immeubles et les établissements.

Une question précise m'a été posée au sujet d'une somme de 18 millions dans les agences qu'on a trouvée à un poste où on pensait qu'elle ne devrait pas être.

C'est une habitude que nous avons toujours eue de faire figurer les sommes dans les agences à cette rubrique plutôt qu'aux Caisses, parce que, effectivement, elles ne sont pas dans notre caisse ici et que nous traitons, dans les écritures, nos agences comme des correspondants. Vous n'avez trouvé dans les caisses que ce qui est dans les caisses en France. C'est une question de comptabilité à laquelle je n'attache aucune importance et qui n'a rien de mystérieux ni de mauvais, rassurez-vous.

J'en viens alors au troisième groupe des choses qui ont été traitées devant moi, c'est-à-dire la question des actions à vote plural et de l'appel des trois quarts qui ne sont pas encore appelés sur ces actions : la question des actions de priorité, dont on trouve que nous oublions les droits des propriétaires ; la question des tantièmes du conseil d'administration et, enfin, cette dernière question : pourquoi ne distribuons-nous rien ? Tout cela, d'ailleurs, se confond un peu.

Sur les actions à vote plural, trois quarts ne sont pas encore appelés. Cette question m'a été posée déjà l'année dernière ; j'y ai répondu, mais j'y reviens. C'est extrêmement simple : nous estimons qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de surcharger notre capital en appelant ces trois quarts : nous aurions toujours le droit de les appeler si les circonstances nous donnaient l'impression qu'il le faut. Je ne comprends donc pas pourquoi on nous reproche de ne pas avoir appelé ces trois quarts.

Pour la question des tantièmes, c'est encore une question qui revient périodiquement et je l'ai traitée extrêmement en détail.

Encore qu'en vertu des statuts, il n'y ait pas de lien de droit entre le fait de la distribution d'un bénéfice et l'attribution de tantièmes, lorsque nous ne distribuons pas de dividende, nous ne nous appliquons pas de tantièmes.

Nous pourrions dire : Cette année, les bénéfices ne sont pas suffisamment élevés ; aussi nous ne distribuons rien, mais nous prenons notre part sur ces bénéfices. Mais je considère que ce serait inélégant et nous ne le faisons pas.

Par conséquent, vous pouvez avoir tous apaisements. Le conseil, pas plus cette année que les autres années où il n'a pas distribué de dividende, ne s'applique de tantièmes. Si vous désirez que vos commissaires aux comptes vous en donnent l'assurance l'année prochaine, la mienne ne vous suffisant pas, vous serez ainsi renseignés.

J'arrive à la question des actions de priorité, à ce qu'est exactement le droit de priorité de ces actions et au fait que nous l'aurions perdu de vue.

Penser que nous avons perdu cette question de vue, c'est vraiment, Messieurs, nous supposer bien inférieurs à notre tâche et bien légers. Cette question, malheureusement, s'est déjà posée devant nous et nous l'avons examinée. Nous avons pris des avis

juridiques autorisés et si, cette année, nous ne vous proposons pas de distribuer un dividende quel qu'il soit, c'est que non seulement pour des raisons spéciales à notre Société, mais pour les raisons d'ordre général que je vous ai exposées, nous croyons qu'il est sage de garder toutes nos disponibilités. Il n'y a pas autre chose.

Nous ne décidons, d'ailleurs, rien en ce qui concerne l'affectation de cette somme. Nous vous proposons simplement de la reporter à nouveau.

Pourquoi, me dites-vous, ne pas donner quelque chose aux actions de priorité ? Ou pourquoi ne pas donner un très faible dividende ? Messieurs. et j'espérais que, sur ce point, notre exposé avait été suffisamment précis, c'est parce que nous croyons que, dans les circonstances actuelles, véritablement, il est de saine politique, il est prudent de garder toutes nos disponibilités en vue de faire face à toutes les éventualités de l'avenir.

Je crois, Messieurs, que J'ai passé en revue la totalité des questions qui m'ont été posées.

Un actionnaire. — Alors, les actions dites priorité n'ont, dans ce cas. aucune priorité ?

M. le président. — Je n'ai pas répondu en envisageant cet aspect de la question et je m'en excuse.

Les actions de priorité ont évidemment un privilège. Mais cela veut-il dire qu'on doit distribuer un dividende à ces actions alors qu'on n'en distribue pas aux autres ? Les deux questions ne sont pas nécessairement liées et nous estimons que cette année, les circonstances sont telles que nous ne devons distribuer de dividende à aucune catégorie d'actions.

Il est bien évident que juridiquement parlant, le droit existe, je ne fais aucune difficulté à le reconnaître, mais le droit de l'assemblée générale est également entier et c'est pourquoi nous vous posons la question ; nous la soumettons à vos délibérations et il sera fait suivant la décision prise par vous. Mais pour cette année-ci, étant donné les circonstances actuelles, nous sommes d'avis qu'il n'y a pas lieu de faire cette différence entre les deux catégories d'actions, pour les raisons qui nous ont fait prendre la décision que nous soumettons à votre approbation.

Le même actionnaire. — C'est une erreur que vous commettez.

M. le président. — Je reconnais qu'en apparence votre critique est fondée, mais la situation est exactement la même que celle qui s'est présentée en 1922. J'ai le défaut d'avoir beaucoup de mémoire et d'appartenir, moi aussi, aux Messageries maritimes depuis longtemps. En 1922, la même question exactement s'est posée et le conseil d'administration s'est exprimé ainsi dans son rapport :

« Nous estimons qu'en raison de l'éventualité de la crise à prévoir, nous ne devons pas distribuer de dividende ».

Vous voyez qu'en 1922, nous avons été plus prudents encore que maintenant. Ce n'est pas cette année, en raison d'une crise à prévoir que nous vous faisons cette proposition ; c'est en raison d'une crise que nous subissons que nous vous proposons ce que nous appelons une mesure de prudence.

Un actionnaire. — Le conseil d'administration a-t-il le droit de modifier ainsi le contrat ?

M. le président. — Nous ne le modifions pas (Protestations et bruit.) Nous verrons tout à l'heure si la majorité de l'assemblée est contre notre avis. (Nouvelles interruptions.)

Nous ne modifions pas le contrat. Nous savons que, juridiquement parlant, nous avons le droit pour nous, mais vous statuerez.

Un actionnaire. — L'allocation de l'intérêt statutaire aux actions de priorité ne demanderait que 750.000 francs.

M. le président. — J'estime que dans les circonstances actuelles nous ne devons pas le distribuer.

Un actionnaire. — Vous voulez ne rien distribuer et vous avez fixé le chiffre du bénéfice en conséquence. (Mouvements divers.)

M. le président. — Non, car il ne s'agit pas d'une question de chiffres et de dividende, mais d'une question de circonstances. Vous aurez d'ailleurs à en juger et vous déciderez au moment du vote des résolutions.

Un précédent actionnaire. — Vous n'avez pas répondu entièrement, monsieur le Président, mais je ne vous le reproche pas, car vous aviez évidemment à répondre à beaucoup de choses. Vous avez répondu à mon gré en ce qui concerne une question précise, celle des tantièmes, mais il n'en est pas de même en ce qui concerne notre domaine immobilier. Vous avez dit tout à l'heure qu'il s'agit d'un domaine Immobilier, parfait, superbe, du plus beau fleuron de notre couronne. Je vous demanderai combien il nous rapporte par an.

M. le président. — Le revenu des immeubles a été, dans l'ensemble, pour l'étranger et pour les parties louées, de 1.729.000 francs, ce qui, en tenant compte que nous en occupons une grande partie, donne un revenu de 9,10 % du capital engagé. Pour les Immeubles de France, le revenu, calculé dans les mêmes conditions, est de 5,50 % environ.

Le même actionnaire. — Ces chiffres ne correspondent pas à la réalité, car en ce qui concerne nos 44 millions d'immeubles à l'étranger, il ne s'agit pas d'un revenu de 9,10 %, mais péniblement, d'après les indications que vous nous donnez, de 0,25 %.

M. le président. — Le raisonnement est le même pour les Immeubles à l'étranger que pour les immeubles en France.

Le même actionnaire. — Il ne s'agit pas de raisonnement, mais de chiffres. Il apparaît que nos immeubles nous rapportent du 0,25 %. Vraiment, c'est de l'argent bien placé ! et, dans ces conditions, je comprends qu'on ne nous donne pas de dividende.

M. le président. — Vous me posez des questions, permettez que j'y réponde. Je vous dit que le chiffre donné par notre domaine à l'étranger, 1.729.000 francs, ne tient pas compte de ce que serait notre loyer pour les locaux que nous occupons.

Le même actionnaire. — Nous avons 67 millions d'immeubles en France et 44 millions à l'étranger. Ces 44 millions d'immeubles nous rapportent un million par an.

M. le président. — Je ne vous ai pas dit un million, mais 1.729.000 fr.

Le même actionnaire. — Alors, ce n'est plus du 0,25 % que ces Immeubles nous rapportent, c'est du 0,50 %.

M. le président. — La somme que je vous ai donnée s'applique à la partie louée.

Le même actionnaire. — Alors nous laissons le reste en friche ?

M. le président. — Mais non, nous l'occupons.

Le même actionnaire. — En somme, pour une flotte de 69 millions, nous avons besoin de 113 millions d'immeubles. Et voilà la question que je vous posais tout à l'heure : sur ces 113 millions d'immeubles, quel est le chiffre qui se réfère à notre exploitation propre et quel est le chiffre qui se réfère à notre domaine immobilier ?

M. le président. — Il y a là une ventilation que je ne peux vous faire ainsi. C'est un travail qui peut s'établir, mais je ne suis pas en état de vous le présenter maintenant.

Le même actionnaire. — Vous reconnaîtrez que lorsque nous avons un poste de 113 millions dans nos comptes, nous avons le droit de savoir ce qu'il est. Je regrette que vous n'ayez pas eu cette curiosité, car vous devriez le savoir.

M. le président. — Vous croyez que je peux savoir par cœur tous les chiffres ?

Le même actionnaire. — Quand il s'agit de chiffres d'une centaine de millions...

M. le président. — J'en sais beaucoup ; mais je ne les sais pas tous.

Le même actionnaire. — En ce qui concerne la somme de 18 millions qui se trouve dans vos caisses sous forme de billets de banque, et en ce qui concerne la somme qui se trouve également chez vos agents à l'étranger, permettez-moi de vous dire que je n'accepterai jamais, comme comptable, et encore moins comme actionnaire, cette

présentation dans « Valeurs de caisse et de portefeuille ». Il semblerait qu'il s'agit uniquement de valeurs à terme en portefeuille.

M. le président. — C'est une façon de présenter les choses.

Le même actionnaire. — C'est une façon qui se présente très mal pour moi. 18 millions d'un côté, 4 millions de l'autre, cela représente 22 millions d'argent ; or, si nous regardons votre bilan, il est présenté de telle sorte que nous pouvons croire qu'il n'y a pas un sou, qu'on ne saurait ou prendre les 750.000 fr. qui seraient nécessaires pour servir l'intérêt des actions de priorité. On pourrait les trouver là.

Je voudrais vous demander ensuite si l'actif que vous englobez sous cette dénomination très centrale de « Portefeuille » ne doit pas subir de dépréciation. Il y a, en tout cas, une dépréciation qui a été subie sur les titres de la Société danubienne de navigation, qui figuraient au bilan pour 1.150.000 francs et que vous avez réduits à 635.000. Vous n'entendez pas dire par là que ces 500.000 francs sont perdus ?

M. le président. — Nous avons jugé prudent de les amortir.

Le même actionnaire. — Ce sont des amortissements que vous avez faits ?

M. le président. — Naturellement.

Le même actionnaire. — Ces titres ne valent-ils que 675 francs ? Ou bien valent-ils davantage ? Valent-ils par exemple deux mille francs ?

M. le président. — Mais non, voyons ; s'il en était ainsi, nous ne les aurions pas amortis.

Le même actionnaire. — Il y a tout de même des titres de sociétés de navigation qui valent de l'argent. Voyez par exemple les titres de la Compagnie Fraissinet. dont les titres ont des cours élevés et qui n'a jamais cessé de donner des dividendes.

Mais je vous ai posé d'autres questions. Je vous ai demandé comment nous ferions si l'État venait à nous demander le versement intégral du capital constitué pour les Services contractuels. Où trouverions-nous les 45 millions qui seraient nécessaires ?

Je vous demanderai aussi où figurent les 20.145.000 francs que nous touchons du gouvernement pour les Services contractuels. Je demanderai également à quel compte se trouvent les trois millions que nous avons versés au gouvernement français sous forme de cautionnement en vertu de l'article 9 du cahier des charges.

Messieurs, J'attire toute votre attention sur cette situation. Nous pouvons avoir 45 millions à verser au titre d'avances à rembourser ; il y a trois millions que nous devons à l'État pour un cautionnement qui n'a pas été versé. Nous avons des sommes importantes à restituer nous avons subi une très grosse dépréciation de notre portefeuille ; à telles enseignes que je me demande à quelle situation va notre Société et quand nous reverrons des dividendes.

M. le Président. — Je reviens donc tout d'abord sur la question des immeubles.

Le même actionnaire. — Je vous demanderai, si vous voulez me permettre encore un mot, de me répondre d'une façon absolument précise aux questions précises que je vous ai posées. Si vos réponses n'étaient pas suffisamment précises, vous me permettrez de revenir à la charge.

M. le président. — En ce qui concerne la question des immeubles, j'ai cependant pris bien soin de vous donner des précisions, mais je crois que je n'ai pas été suffisamment clair dans mon exposé. J'ai pris soin de vous dire que pour les immeubles de France, nous en occupons naturellement une grande partie.

En ce qui concerne les immeubles de France et ceux de l'étranger, les chiffres ne sont pas présentés exactement de la même façon. Nous ne louons que ce que, du fait des circonstances qui peuvent du reste évoluer, nous n'avons pas l'occasion d'utiliser. Le reste est soit à notre disposition directement, soit à la disposition des Services contractuels, car, du fait de nos accords avec cette Société, nous devons mettre à la disposition des Services contractuels tout notre organisation des agences. Par conséquent, les agences correspondant à l'utilisation par les deux sociétés d'un certain nombre d'immeubles ; cela, c'est ce qui est nécessaire à vie de tous les jours. Mais ces

Immeubles, du fait de certaines circonstances, peuvent se trouver être, dans un endroit donné, plus important qu'il ne serait nécessaire à l'exécution même de nos services. Nous nous efforçons d'en tirer alors le meilleur revenu possible.

Le même actionnaire. — j'ai constaté que ces revenus étaient de l'ordre de 1 million pour 44 millions d'immeubles.

M. le président. — Je vous ai dit que ces immeubles représentent un revenu en argent de 1.700.000 francs, qui entre dans vos caisses pour la partie louée et pour cette partie seulement, ce qui représente du 9 % pour la valeur de cette partie, indépendamment de ce que, pour le reste, vous auriez à payer comme loyer.

Le même actionnaire. — Je vous avoue que j'avais eu une certaine impression lorsque j'ai entendu qu'il s'agissait de 1 million de revenu pour 44 millions.

M. le président. — Encore une fois, il ne s'agit que de la partie des immeubles qui ne sont pas utilisés par la société.

En ce qui concerne le portefeuille, pour tous les portefeuilles, on procède à des évaluations sur la valeur des titres et on fait des amortissements dans la limite où on le peut.

Les titres de la Société de Navigation Danubienne sont extrêmement difficiles à exprimer en valeur ; ils ne sont pas cotés ; les circonstances, au Danube, ont été, à un certain moment délicates ; aussi nous avons cru devoir constituer une provision en amortissant ces titres. Je ne vois pas très bien pourquoi vous nous le reprochiez.

En ce qui concerne la question du cautionnement, vous commettez une légère erreur. La Compagnie des Messageries maritimes n'a pas à constituer de cautionnement : c'est la Société des Services contractuels qui en constitue un. Par conséquent, c'est dans les écritures de la Société des Services contractuels que figure le cautionnement.

Voilà encore ce que je crois devoir répondre aux différentes questions que vous m'avez posées.

Le même actionnaire. — Je vous ai posé aussi une question au sujet des 20.145.000 francs et je n'ai pas encore de réponse.

M. le président. — Ceci je l'ai déjà expliqué à je ne sais combien de reprises. Il n'y a pas un versement unique, mais une somme totale qu'il faut décomposer.

Ce chiffre comprend une part de vos frais généraux qui, aux termes des accords intervenus entre l'État et nous, sont une charge de l'État en ce qui concerne une partie du personnel. Voilà un premier élément de la somme qui nous est versée. Ensuite, il nous est versé des sommes qui correspondent au service des obligations que la Société des Services Contractuels a prises en charge, puisqu'elles sont afférentes à des navires à la disposition des Services contractuels. J'ai expliqué déjà très en détail comment la Société des Services contractuels avait été constituée et je voudrais bien ne pas avoir à le recommencer tous les ans. Il existe une petite brochure à ce sujet ; on vous l'a distribuée.

L'actionnaire. — Je le sais.

M. le président. — Nous avons donc une somme pour le service des obligations incombant aux Services contractuels et qui restent fatalement dans notre bilan, où vous les trouvez. Vous avez encore une petite somme qui correspond à l'intérêt du capital de la Société des Services contractuels. Par conséquent, vous ne pouvez pas trouver dans nos écritures un bloc de 20 millions qui nous soit versé. Une ventilation est faite au fur et à mesure des différents versements et c'est cette somme, qui va en diminuant légèrement, qui constituait, je crois, à l'origine, un total de 20 millions. Si vous prenez les différents éléments qui en sont la contrepartie, vous ne trouverez jamais dans nos écritures une rentrée globale. Certains éléments sont pour payer les obligations, d'autres pour payer une partie des frais généraux et du personnel, et les autres vont aux revenus du portefeuille, en contrepartie de la valeur des actions dont vous êtes propriétaires.

Le même actionnaire. — Monsieur le président. Je vous ai dit tout à l'heure, que je connaissais parfaitement le fonctionnement de la Compagnie des Services contractuels. Je reprends ma question, et au lieu de vous demander ce que deviennent ces 20 millions, je vous demande de la façon la plus précise : quelle application en faites-vous ?

M. le président. — Tout de même, je vous ai expliqué tout cela longuement depuis dix ans ; vraiment il y a des limites !

Nous vous avons toujours dit que la Société des Services Contractuels avait pour conséquence :

De nous supprimer le déficit. C'est fait.

De prendre en charge une partie de nos frais généraux. C'est fait.

De prendre à due concurrence en charge le service des obligations relatives aux navires que nous avons cédés aux Services contractuels. C'est fait.

Enfin, de vous assurer sur le capital investi dans la Société des Services contractuels un Intérêt minimum de 4 % par an. C'est fait.

Vraiment, ne me demandez pas tous les ans de vous répéter la même chose. (Applaudissements et nombreuses approbations.)

Le même actionnaire. — Je crois, Monsieur le président, qu'il y a une inexactitude dans ce que vous nous avez répondu. Les 3 millions ont été versés par les Messageries maritimes et non par les Services contractuels.

M. le président. — Mais non. Et pourquoi voudriez-vous que je vous cache cela si cela était ?

Je vais vous répondre encore une fois sur ce point ; voilà la convention :

« Avant toute autre affectation, le capital social... (des Services contractuels, ce mot n'est pas dans le texte, mais c'est ce que cela veut dire) ...sera employé à la constitution :

1° Du cautionnement de 3 millions prévu à l'article 9 du cahier des charges. »

Pourquoi voudriez-vous que je vous dise, s'il y avait un cautionnement de 3 millions payé par nous, que ce n'est pas nous qui l'avons payé. Peut-être si les choses s'étaient passées autrement et si on nous l'avait demandé, n'aurions-nous pas demandé de le constituer. Mais puisque ce n'est pas vrai, je ne peux pas vous le dire. Je passe, si vous le voulez bien, au vote des résolutions. (Approbations.)

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires aux comptes, approuve, dans toutes leurs parties, les comptes de l'exercice 1930, tels qu'ils sont présentés, ainsi que les applications effectuées ou proposées par le conseil d'administration, et donne à celui-ci *quitus* de sa gestion.

(Cette résolution est adoptée à l'unanimité, moins cinq actionnaires.)

Deuxième résolution

L'assemblée générale, en exécution de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, donne, en tant que de besoin, aux membres du conseil d'administration ayant pris ou conservé ou pouvant prendre ou conserver un intérêt direct ou indirect dans les entreprises ou marchés faits avec la Société ou pour son compte toutes décharges et autorisations nécessaires.

Un actionnaire. — Je demande la parole au sujet de l'application de l'article 40.

Vous savez. Messieurs, que la loi oblige les membres du conseil d'administration qui font des affaires avec la société à rendre compte dans le détail de ces affaires. Or, Messieurs, j'ai péniblement constaté que, dans votre rapport qui a été lu tout à l'heure, il n'est donné absolument aucun détail sur la nature des affaires que les membres du conseil d'administration ont faites avec la société.

À cet égard, l'ouvrage de M. Émile Lecouturier, avocat à la Cour d'appel de Paris, est absolument formel. Il dit : l'autorisation doit être spéciale. Cela signifie que doit nous

être soumis le détail de toutes les opérations faites par des membres du conseil d'administration avec la Société. Si nous n'avons pas ces détails, et j'attire, Messieurs, tout spécialement votre attention, votre assemblée sera nulle. (Protestations et bruit.)

Rien n'a été dit, Messieurs, dans le rapport qui vous a été lu tout à l'heure, sur ces opérations spéciales.

Vous n'avez pas dit un mot dans votre rapport. en particulier, de la fameuse Société Hôtelière et de Ravitaillement. Vous nous avez dit, Monsieur le président, qu'il n'y avait pas de membres de notre conseil d'administration dans cette société. Eh bien, je vous pose une question précise en vous demandant d'y répondre par oui ou par non : avez-vous fait des affaires avec cette Société de Ravitaillement Maritime ? Des membres de notre conseil d'administration sont-ils dans le Conseil d'administration de cette société ?

M. le président. — Je vous ai dit tout à l'heure que non.

Un autre actionnaire. — Quels sont les dividendes qu'elle a distribués ?

M. le président. — Mais je ne connais pas cette société. Pourquoi voudriez-vous que je vous donne des renseignements sur elle ?

Je vous ai dit tout à l'heure, en ce qui concerne cette Société de Ravitaillement Maritime, que nous n'en faisons pas partie. Je ne sais ce que c'est que cette légende : je ne sais pas sur quoi elle est basée, et je vous l'ai déjà dit très nettement.

Vous m'avez parlé des Services contractuels ; vous m'avez parlé de la Provençale de Constructions navales ; là, je vous ai répondu et je vous ai donné les explications que j'ai cru devoir vous donner pour répondre à vos questions. Mais en ce qui concerne la Société Hôtelière et de Ravitaillement Maritime, je vous ai dit et je vous répète que nous n'avons pas d'administrateurs de cette Société, que nous n'avons pas d'actions de cette Société.

Le même actionnaire. — Alors je vous demanderai de me donner le détail des opérations que vous avez faites. (Protestations.) Je ne devrais même pas avoir à vous poser ces questions, au sujet desquelles la loi est formelle. (Nouvelles protestations.) Je n'ai pas l'intention ici, permettez-moi de le dire, de chercher, excusez la vulgarité de l'expression, la petite bête aux administrateurs de notre société. Je me place au point de vue juridique.

M. le président. — Tout en remerciant l'honorable actionnaire du petit cours juridique qu'il a bien voulu nous faire, je me permettrai, moi aussi, d'avoir une opinion juridique, qui est la suivante et qui est conforme à la pratique constante. C'est que nous n'avons pas à faire de compte rendu, parce qu'il n'y a pas eu d'opérations. Les opérations dont il s'agit sont celles qui sont faites par un administrateur personnellement. Mais nous sommes simplement, je vous l'ai dit, les représentants de la Société des Messageries maritimes dans les sociétés en question. Nous n'avons donc pas fait d'opérations avec les Messageries maritimes.

Je remets aux voix la deuxième résolution. (Cette résolution est adoptée à une très forte majorité.)

Troisième résolution Sont nommés administrateurs, aux termes de l'article 19 des statuts, MM. Ernest Carnot. Joseph Courcelle et Charles Lallemand.

Quatrième résolution

L'assemblée générale ratifie la désignation faite par le conseil, en conformité de l'article 18 des statuts, de M. de Matharel comme administrateur.

M. de Matharel remplaçant M. Imbert, la durée de son mandat sera égale à la durée qui restait à courir sur le mandat de M. Imbert. De ce fait, M. de Matharel sera soumis au renouvellement en 1932.

(Ces résolutions sont votées à l'unanimité, moins un actionnaire.)

Cinquième résolution

Sont nommés commissaires aux comptes pour l'exercice 1931, conformément à l'article 42 des statuts, avec faculté d'agir séparément en cas d'empêchement ou de décès de l'un d'eux, MM. [mots manquants].

La rémunération de ces fonctions pour chacun de ces commissaires, à de trois mille francs.

Sixième résolution

L'assemblée générale, en exécution de l'article 9 des statuts, fixe au pair, c'est-à-dire à 62 fr. 50 pour le premier quart appelé, le prix de cession des actions B.

Septième résolution

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un extrait du procès-verbal pour faire tous dépôts ou publications exigés par la loi.

(Ces résolutions sont votées à l'unanimité.)

[L'Hôpital au secours de la Charité...]

M. GERMAIN-MARTIN A PRIS CONTACT AVEC LES NOUVEAUX ADMINISTRATEURS
DE LA TRANSATLANTIQUE

(*Les Annales coloniales*, 6 août 1931)

On nous communique la note suivante :

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie générale transatlantique s'est réunie le 3 août. Ont été nommés administrateurs : ... Pierre de Saboulin-Bollena, directeur général des Messageries maritimes...

ÉTUDES FINANCIÈRES

Messageries maritimes

(*Le Temps*, 31 août 1931)

La crise que traverse l'industrie des transports maritimes a ses origines profondes dans la situation économique générale. La surproduction, la baisse des prix des céréales et des matières premières, la diminution générale de la capacité d'achat, l'accumulation de stocks aux lieux de production devaient forcément ralentir le mouvement des échanges et, par conséquent, raréfier la matière transportable. « Pour paradoxal que cela puisse paraître, a fait remarquer le président des Messageries maritimes à l'assemblée, l'abondance des produits amène sur la plupart des points du globe une raréfaction des transactions qui a pour conséquence un ralentissement des échanges. » L'industrie des transports maritimes en subit la répercussion forcée.

À ces causes générales de crise, s'ajoutent des causes particulières, qui l'aggravent encore : d'une part, l'augmentation du tonnage mondial, passé depuis la guerre de 49 à 69 millions de tonnes de jauge brute. Si l'on tient compte en outre de l'augmentation du rendement en capacité pour un même tonnage en raison des progrès techniques réalisés sur les nouvelles unités, on est amené à constater que la flotte mondiale actuelle est de 70 % plus importante qu'en 1914.

Un fléchissement important du fret devait fatalement résulter de cette rupture d'équilibre entre la capacité disponible et le volume de la matière transportable.

D'autre part, les charges d'exploitation se sont aggravées des charges fiscales nées de la guerre, des charges sociales qui pèsent sur l'armement français, obligé d'appliquer la loi de huit heures, et enfin des charges financières résultées du prix de la tonne

construite qui, dans la période 1917-1921, avait été poussé au delà de 34 livres sterling par tonne, et qui est actuellement retombé à 6 livres sterling 1/2.

L'impossibilité de faire face à ces charges avec un fret dont le volume et le prix ont baissé simultanément dans une importante proportion a déterminé le chômage d'un septième de la flotte mondiale. Il n'est donc pas surprenant que les résultats des Messageries maritimes pour l'exercice 1930 aient été affectés par ces conditions défavorables.

Le tableau du compte profits et pertes fait ressortir, par comparaison avec l'exercice précédent, une régression des recettes de 6 %.

Compte de profits et pertes

	1930	1929
CRÉDIT		
Recettes des lignes et produits divers	<u>137.297.646</u>	<u>145.093.486</u>
DÉBIT		
Dépenses et charges des lignes	129.389.268	136.086.420
Amortissements	1.771.262	1.771.262
Assurances	2.359.908	1.902.574
Service des obligations	342.017	357.555
Liquidations diverses	63.257	63.257
Solde bénéficiaire	3.371.934	4.914.418
	<u>137.297.646</u>	<u>145.095.486</u>

Répartition des bénéfices

	1930	1929
Bénéfice de l'exercice	3.371.934	4.914.418
Report de l'exercice précédent	1.242.254	1.148.557
Solde disponible total	4.614.188	6.062.975
Répartition		
Réserve légale	—	245.721
Actionnaires	—	4.575.000
Report à nouveau	4.614.188	1.242.254
Total égal	<u>4.614.188</u>	<u>6.062.975</u>

Si l'on en juge d'après le nombre des voyages effectués, on peut toutefois constater que l'activité déployée par la compagnie n'a guère été réduite. Voici les chiffres de l'exercice écoulé, rapprochés de ceux de l'année précédente

Nombre de voyages

	1930	1929
• Lignes commerciales		
Extrême-Orient	12	12
Indochine	15	14
Marseille-Londres et Marseille Ports du Nord	27	11
Adriatique	8	8
	62	59
• Lignes coloniales		
Tonkin	23	21
Madagascar	17	19
	40	40

Il est intéressant d'observer que, malgré l'augmentation du nombre des voyages, les dépensés et charges des lignes ont pu être séduites de 6 millions 700.000 francs, chiffre inférieur de 1 million 700.000 francs à la diminution des recettes brutes.

Le solde bénéficiaire se trouve ramené à 3 millions 371.934 francs contre 4.914.418 francs pour 1929. Avec le report de l'exercice précédent, le solde disponible total ressort à 4.614.188 contre 6.062.975 francs.

Le conseil a estimé, comme l'assemblée des actionnaires elle-même, qu'étant donné la crise économique présente et la crainte qu'elle ne se prolonge plus encore pour l'industrie des transports maritimes que pour les autres industries, qu'il n'était pas opportun de distribuer un dividende. Le solde disponible a donc été reporté intégralement.

Nous rappelons que les actions de priorité et ordinaires A avaient reçu l'année dernière un dividende de 15 francs.

Bilan au 31 décembre (en milliers de francs)

	1930	1929	1928
ACTIF			
Actionnaires	3.750	3.750	3.750
Mobilier et matériel	1.744	1.647	1.781
Matériel naval	69.319	48.581	46.581
Immeubles et établissem.	113.917	36.576	38.841

Approvisionnements	2.813	2.929	2.911
Caisse et portefeuille	57.249	59.694	47.831
Débiteurs divers effectifs	110.167	120.000	124.215
Débiteurs d'ordre	33.320	183.407	192.231
	<u>392.279</u>	<u>456.584</u>	<u>458.141</u>
PASSIF			
Capital actions ordinaires	60.000	60.000	60.000
Capital actions priorité	15.000	15.000	15.000
Actions B	5.000	5.000	5.000
Obligations à la charge des Messageries	9.470	9.910	10.336
Obligations à la charge des services contractuels	50.427	64.691	58.770
Fonds d'amortissement des navires	27.578	25.807	24.036
Fonds d'amortissement de La Ciotat	2.908	2.908	2.908
Réserve statutaire	4.041	3.795	3.560
Créanciers effectifs	118.710	136.075	140.813
Créanciers d'ordre	94.531	137.335	131.759
Solde compte profits et pertes	4.614	6.068	5.959
	<u>392.279</u>	<u>456.584</u>	<u>458.141</u>

Le chiffre global du bilan au 31 décembre dernier se présente en diminution de 64 millions par comparaison avec le précédent. Cette réduction trouve pour la plus large part sa justification dans la réduction des « créanciers effectifs » pour 18 millions et des « créanciers d'ordre » pour 43 millions.

Le poste débiteurs d'ordre à l'actif a été ramené de 183 à 33 millions. Cette importante modification s'explique par le fait que la compagnie avait inscrit à ce compte, à titre provisoire, les dépenses effectuées tant pour les opérations immobilières intéressant le siège de Paris et les sièges divers d'exploitation que pour les acquisitions de navires réalisées depuis la guerre. Le prix de revient exact de ces éléments d'actif n'avait pu être arrêté que provisoirement, d'abord parce que l'évaluation d'immeubles en construction est à peu près impossible, ensuite parce que le paiement des navires avait été effectué à des époques où le change n'était pas stabilisé. La liquidation de ces comptes sur des bases définitives a permis de les incorporer dans chacun des deux postes d'actif « Matériel naval » et « Immeubles et établissements » pour la valeur respective de leur acquisition. C'est ainsi que le matériel naval passe de 49 à 69 millions et les immeubles et établissements de 37 à 114 millions. Le président a fait observer que la politique suivie par la compagnie en matière immobilière était justifiée par les résultats. Outre les réserves latentes que contient ce domaine immobilier, constitué sur des points multiples, le revenu de la partie louée et non affectée aux services d'exploitation s'est élevé en 1930 à 1.729.000 francs correspondant à 9,10 % du capital engagé.

La situation de trésorerie apparaît large. Si l'on totalise les valeurs de caisse et de portefeuille, approvisionnements et débiteurs divers, soit 170 millions, et si on compare

au total des exigibilités immédiates représentées par les créanciers effectifs, soit 119 millions, on constate que les éléments disponibles et réalisables de l'actif font ressortir un excédent de 51 millions sur ces exigibilités contre 46 millions au bilan précédent.

Il résulte de l'examen des chiffres qui précèdent que si la Compagnie des messageries maritimes se trouve, comme toutes les entreprises similaires, soumise aux conséquences de la dépression mondiale, conséquences dont les deux principales sont la diminution du tonnage à transporter et l'abaissement des prix du fret, elle se trouve, toutefois, en posture particulièrement favorable pour en supporter les répercussions.

Elle n'est astreinte à transporter par aucun contrat onéreux avec l'État et elle n'a à s'inspirer, dans l'organisation de son exploitation, que du rendement commercial des lignes qu'elle dessert.

Elle n'est pas, d'autre part, handicapée par des charges financières importantes puisque son passif consolidé représente moins de 10 millions.

Nous rappelons en effet que les charges correspondant aux 50 millions d'obligations incombant aux services contractuels sont assumées par ces derniers, c'est-à-dire par l'État.

L'entreprise se trouve donc, avec une trésorerie bien pourvue et avec des charges fixes très réduites, dans une situation relativement favorable pour traverser la crise actuelle et attendre que l'équilibre se rétablisse sur le marché du fret.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 80.000.000 de francs
Siège social : 12, boulevard de la Madeleine, Paris
(*Les Annales coloniales*, 20 février 1932)

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations 3 1/2 % qu'il sera procédé, en séance publique, le 1^{er} mars prochain, à 15 heures, au siège de la Compagnie, 12, boulevard de la Madeleine, au tirage de 3.870 obligations.

Le remboursement de ces titres aura lieu à partir du 1^{er} avril prochain, à 500 fr. par obligation, sous déduction de l'impôt de 16 % sur la prime, soit au taux net de 494 fr. 76.

Il sera effectué par le Service des titres de la Compagnie, centralisé au Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, 43, rue Cambon, à Paris, ainsi qu'aux caisses suivantes :

MM. Odinet et Cie, au Havre ;
MM. Saint-Olive, Cambefort et Cie, banquiers, à Lyon ;
Compagnie des Messageries maritimes, à Marseille ;
Société provençale de constructions navales, à La Ciotat.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anon. au capital de 80.000.000 de fr.
Siège social : 12, boulevard de la Madeleine
(*Les Annales coloniales*, 28 mai 1932)

Le bilan de l'exercice clos le 31 décembre 1931 se solde, à l'actif et au passif, par un total de 402.516.972 fr. fr. 79.

À l'actif, le matériel naval est inscrit pour 69.318.951 fr. 70, les immeubles et établissements pour 113.787.862 fr. 20, le mobilier et matériel pour 1.576.583 fr. 30, les approvisionnements pour 2.401.581 fr. 73.

Les valeurs de caisse et de portefeuille sont portées pour 64.827.389 fr. 04.

Les débiteurs divers, effectifs, et d'ordre, se montent à 146.851.604 fr. 82 contre 153.073.105 fr. 90 de créanciers divers, effectifs et d'ordre.

Au passif, figurent le capital de 80.000.000 et les obligations dont 84.014.952 fr. 39 sont à la charge de la Compagnie. Les amortissements et le fonds de réserve représentent d'autre part 38.849.517 fr. 05.

Le solde créancier du compte de profits et pertes s'élève à 608.849 fr. 84 que le conseil proposera de reporter à nouveau.

[LE BUDGET DE LA MARINE]
QUELQUES CHIFFRES
(*Le Temps*, 17 mars 1932)

MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 12 juin 1932)

L'assemblée du 10 juin a approuvé les comptes de 1931, qui ont fait apparaître un excédent de dépenses sur les recettes de **3.836.742 francs** (contre un excédent de recettes de 3.371.934 francs en 1930), qui a été porté en déduction du report bénéficiaire antérieur. Celui-ci se trouve ainsi ramené de 4 millions 445.592 francs à 608.849 francs.

« Pour que notre marine marchande pût défendre sa chance sur les trafics internationaux, il faudrait a déclaré M. Georges Philippar qui présidait l'assemblée qu'elle reçût de l'État le même appui que les marines marchandes concurrentes. Or l'armement libre, à l'exception des flottes pétrolières, ne reçoit, à l'heure actuelle, aucune aide de l'État. Les primes et les compensations d'armement n'existent plus depuis 1918, et le crédit maritime, seule mesure d'ensemble prise depuis plusieurs années, ne joue, en réalité, qu'en faveur de la construction et des constructeurs de navires. »

MARINE MARCHANDE
Le désarmement du « Bernardin-de-Saint-Pierre »
(*Le Temps*, 13 juin 1932)

Nous avons signalé hier le conflit qui, s'étant élevé à Marseille entre la Compagnie des messageries maritimes et l'équipage du *Bernardin-de-Saint-Pierre*, a amené le désarmement, par la compagnie, de ce bateau. Le ministre de la marine marchande a publié, hier, à ce sujet, la note suivante :

Un conflit ayant surgi entre la Compagnie des messageries maritimes et l'équipage du *Bernardin-de-Saint-Pierre*, ce navire n'a pu prendre la mer hier comme il était prévu.

M. Léon Meyer, ministre de la marine, saisi de l'incident par la fédération nationale des inscrits maritimes, s'efforce de résoudre les difficultés et d'assurer le départ du navire pour lundi.

On signale, d'autre part, ce matin, de Marseille :

Le *Bernardin-de-Saint-Pierre* est inscrit sur les listes de départs pour l'après-midi de demain lundi. Des pourparlers sont cependant encore en cours en vue de résoudre une dernière difficulté : il s'agit du délai dans lequel doivent être embarqués les trois

timoniers qui ont fait l'objet d'une sanction disciplinaire. Le syndicat des inscrits maritimes demande le rembarquement des trois timoniers dans huit jours, alors que la compagnie a prévu un délai de vingt et un jours.

Messageries maritimes
(*Le Journal des finances*, 17 juin 1932)

L'assemblée du 10 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1931 se soldant par un déficit de 8.836.742 francs. De ce fait, le montant du solde créditeur du compte de profits et pertes se trouve réduit à 608.849 francs.

MM. le vice-amiral [Lucien] Lacaze, [Émile] Level et [Armand] de Matharel ont été réélus administrateurs.

Dans son allocution, le président a insisté sur le besoin d'une aide temporaire de l'État à l'armement libre pour lui permettre de subsister.

Ce secours constituerait d'ailleurs, par contrecoup, une aide au commerce en général. Les armateurs français ont fait une offre au gouvernement pour permettre le maintien d'un grand nombre de navires armés et de ne pas aggraver le chômage. Les pourparlers interrompus par les élections seront repris dès que possible.

En dépit de la perte du *Georges-Philippa*, la valeur du matériel naval n'a pas varié, car ce navire appartenait, non à la Compagnie, mais aux Services contractuels des Messageries maritimes.

ÉTUDES FINANCIÈRES
Compagnie des Messageries maritimes
(*Le Temps*, 18 juillet 1932)

Toute crise économique générale ne peut manquer d'avoir, sur l'industrie maritime, des répercussions d'autant plus profondes que son exploitation se trouve influencée par la diminution de toutes les activités, industrielles et commerciales, nationales, et internationales. Mais les influences de la crise actuelle viennent encore, en ce qui concerne la marine marchande, se superposer à celles d'une situation générale qui n'a cessé de s'aggraver depuis la guerre.

Pour faire face aux besoins anormaux d'un trafic artificiellement accru pendant et après la guerre, la flotte mondiale a été portée de 49 millions de tonneaux de jauge brute en 1913 à 70 millions en 1931, soit une augmentation de 39 %.

Or, pendant cette même période, le commerce n'a augmenté que dans une proportion de 10 %. Encore, faut-il remarquer que depuis 1913, les progrès considérables accomplis en ce qui concerne l'utilisation des navires, leur capacité moyenne, la rapidité du chargement et du déchargement ont donné à la « tonne-transport » un coefficient d'utilisation beaucoup plus considérable que précédemment et ont encore accru le déséquilibre entre le tonnage des navires transporteurs et celui des marchandises à transporter.

La réduction de la production, entraînant celle de la circulation, a rendu plus active la concurrence internationale, amenant une diminution des taux du fret, qui ne représente plus, en valeur-or, que 82 % de la moyenne de 1913.

La marine marchande française se trouve, en outre, vis-à-vis de ses concurrents étrangers, dans une situation d'infériorité, du fait que le caractère fondamental de l'économie française est nettement dominé par l'importance de son agriculture et de son industrie. Les mesures prises par un grand nombre de pays pour protéger leurs

marchés intérieurs, grâce à un renforcement des barrières douanières, mesures qui ont dû être adoptées également en France, ont réduit de plus en plus le volume des échanges et affecté sérieusement le transit maritime.

Telles sont les raisons d'ordre général pour lesquelles on constate, dans tous les pays, un ralentissement de l'activité de la marine marchande, qui se traduit par le désarmement de 12 millions de tonneaux sur les 70 millions de tonneaux de la flotte mondiale.

L'abandon de l'étalon-or par la Grande-Bretagne est encore venu aggraver les choses. Cet événement, qui a défavorablement influencé le cours des changes d'un certain nombre de monnaies, a eu une répercussion directe sur la plupart des taux de fret qui dépendent de la livre sterling. Les armements des pays à change déprécié ont tiré de cette situation un double avantage : ils n'ont pas souffert de l'amoindrissement de la valeur réelle des tarifs de fret, et, d'autre part, cette baisse a constitué pour eux une prime de 25 % environ.

L'exploitation des lignes de la Compagnie des messageries maritimes s'est poursuivie durant le dernier exercice au milieu de ces conjonctures peu favorables, auxquelles est venue s'ajouter la perte du petit paquebot mixte *Imérina* affecté aux services annexes de Madagascar.

Il a donc fallu renforcer les mesures d'économie déjà appliquées au cours du précédent exercice pour atténuer, dans toute la mesure possible, les difficultés issues de la situation de l'armement.

Cette restriction des charges a pu être obtenue en maintenant sur les diverses lignes une activité comparable à celle des lignes concurrentes, mais sans, pour cela, faire effectuer aux navires des voyages avec des chargements insuffisants.

Sur la ligne d'Indochine, il a été effectué, au cours de l'exercice 1931, 11 voyages au lieu de 15 en 1930. Les itinéraires ont été sensiblement les mêmes qu'au cours du précédent exercice, mais l'exploitation de la ligne a particulièrement souffert de la diminution du fret lourd à la sortie d'Europe et du marasme du marché indochinois.

Pour le service d'Extrême-Orient, le nombre des voyages effectués a été de 12, comme en 1930, et le tonnage transporté sur cette ligne a même légèrement augmenté. Les recettes réalisées sont cependant inférieures à celles de l'exercice précédent, ce qui démontre l'âpreté de la concurrence dans les transports à destination ou en provenance de la Chine et du Japon. En ce qui concerne l'itinéraire d'Extrême-Orient, l'escale régulière de Hong-Kong a été rétablie, et les navires ont touché occasionnellement à Aomori à l'aller, à Casablanca au retour.

Le trafic de la ligne Ports du Nord-Marseille-Adriatique a été normal : 26 voyages ont été effectués entre les ports du Nord et Marseille et 7 ont été prolongés sur l'Adriatique. Mais les mesures de protection douanière ayant entraîné l'arrêt de l'importation en France des bois yougoslaves, qui constituaient le principal fret au retour de l'Adriatique, la compagnie a dû décider de supprimer le parcours Marseille-Adriatique des voyages des unités affectées à cette ligne.

Les circonstances n'ont pas permis le rétablissement de la ligne de la mer Noire ni de celle des Indes, bien que les ports de cette dernière région, aient été touchés occasionnellement par certains navires.

Bien que le nombre des voyages effectués en 1931 ait été presque égal à celui de l'exercice précédent (99 contre 102), les dépenses d'exploitation accusent une diminution d'environ 14 % par rapport à celles du précédent exercice.

Mais la baisse des taux de fret a entraîné une diminution corrélative des recettes, qui ont été de près de 20 % inférieures à celles de 1930.

Ces résultats sont illustrés dans le tableau ci-dessous, donnant la comparaison des charges et des produits pour les années 1929, 1930 et 1931.

(en milliers de francs)	1931	1930	1929
-------------------------	------	------	------

CHARGES			
Dépenses des lignes	106.710	129.389	136.086
Amortissements	4.153	1.771	1.771
Assurances	2.465	2.359	1.902
Service obligataire	2.541	342	357
Liquidations diverses	184	63	63
	<u>116.055</u>	<u>133.925</u>	<u>140.181</u>
PRODUITS			
Recettes des lignes et div.	112.218	137.297	145.095
Rappel des charges	—	133.929	140.181
Profits et pertes	-3.836	+3.371	+4.914
Report antérieur	4.445	1.242	1.148
Solde disponible	+608	+4.614	6.052

Il faut noter que, malgré les conditions défavorables, la compagnie a tenu, néanmoins, à pratiquer régulièrement les amortissements au titre de l'exercice. Le fonds d'amortissement du matériel naval se trouve ainsi en augmentation de 4 millions 153.000 francs. C'est la preuve d'une gestion particulièrement prudente.

Les comptes de l'exercice 1931 se soldent, en définitive, par un excédent de dépenses sur les recettes de 3.836.000 francs. De ce fait, le montant du solde créditeur antérieurement reporté, et qui s'élevait à 4.445.000 francs, se trouve ainsi ramené à 608.000 francs.

Au cours de l'exercice 1931, le conseil d'administration de la compagnie, usant de la faculté qui lui avait été accordée par l'assemblée générale du 29 juillet 1921 de procéder à l'émission d'obligations jusqu'à concurrence de 150 millions de francs, a émis un emprunt obligataire, type 5 % demi-net, de 75 millions, amortissable en 25 ans. Cette opération financière a été conclue, malgré les circonstances, dans des conditions satisfaisantes. Elle explique l'augmentation qui apparaît dans le tableau ci-dessus, pour 1931, en ce qui concerne le service de l'emprunt obligataire.

Enfin, depuis l'ouverture du présent exercice, il a été procédé à l'appel des trois quarts, non libérés, du capital des actions « B ». Le capital social de la compagnie se trouve donc, à l'heure actuelle, complètement versé.

Nous donnons ci-dessous la comparaison des bilans des exercices 1930 et 1931

BILAN (en milliers de francs)

	1931	1930
ACTIF		
Actionnaires	3.750	3.750
Matériel naval	69.318	69.318
Immeubles et établissements	113.787	113.917
Mobilier et matériel	1.575	1.743

Approvisionnements	2.401	2.812
Caisse et portefeuille	64.827	57.249
Débiteurs divers	146.854	143.487
	<u>402.516</u>	<u>392.278</u>
PASSIF		
Capital	80.000	80.000
Obligations à la charge des messageries	84.014	9.469
Obligations à la charge des services contractuels	45.970	59.897
Fonds d'amortissement du matériel naval	31.732	27.578
Fonds d'amortissement de La Ciotat	2.907	2.907
Fonds de réserve statutaire	4.209	5.041
Créanciers divers	153.073	213.240
Profits et pertes	608	4.614
	<u>402.516</u>	<u>392.278</u>

On voit que, malgré les circonstances éminemment défavorables dans lesquelles l'exploitation a dû se faire au cours de l'exercice, une politique d'économie vigilante d'une part, une politique d'extrême prudence d'autre part, ont permis de maintenir l'essentiel de l'activité de la compagnie, sans rien compromettre pour l'avenir.

La situation qui est faite à notre marine marchande, dans la crise actuelle, a justement ému les pouvoirs publics, qui, en contrepartie des avantages qu'ils accordent sous diverses formes aux industries nationales, avantages qui ont eu, nous l'avons dit, pour effet de raréfier les échanges avec l'extérieur, ont envisagé d'apporter une aide à l'armement libre.

Il faut souhaiter que les projets élaborés dans ce sens aboutissent rapidement et permettent à notre armement de lutter à égalité avec les armements étrangers qui, pour la plupart, reçoivent l'aide de leurs gouvernements. La France se doit de prendre toutes mesures pour conserver sa flotte commerciale, à laquelle les circonstances actuelles ne fournissent que trop peu d'aliment, mais qui sera, quand la crise s'atténuera, un élément indispensable de relèvement.

Avec cette aide de l'État, à titre temporaire, on peut entrevoir, pour les entreprises de navigation prudemment gérées comme la Compagnie des messageries maritimes, une nouvelle période au sujet de laquelle des vues optimistes ne seraient nullement déraisonnables.

COMPTES RENDUS FINANCIERS
Messageries maritimes
(Revue générale du froid, août 1932)

.....
MM. le vice-amiral Lacaze, Level et de Matharel, administrateurs sortants, ont été réélus.

L'assemblée a réélu commissaires aux comptes MM. de Semallé et de Roussiers.

.....

Un conflit maritime à Marseille
(*Le Temps*, 8 octobre 1932)

Un conflit vient de surgir entre la Compagnie des Messageries maritimes et l'équipage du paquebot *Angkor*, qui devait appareiller cet après-midi pour l'Extrême-Orient.

La compagnie ayant fait connaître que, désormais, elle supprimait l'abonnement, c'est-à-dire la conversion de l'argent français en piastres dans les ports escales d'Extrême-Orient, l'équipage décida de ne pas partir. La compagnie envisage le désarmement du navire.

MARINE MARCHANDE
La grève des inscrits à Marseille
(*Le Temps*, 10 octobre 1932)

Le différend qui s'est élevé jeudi, à Marseille, entre la compagnie des Messageries maritimes et l'équipage du paquebot *Angkor*, en partance pour l'Extrême-Orient, n'a pu être réglé.

Le mouvement s'étend au contraire. Le paquebot a été désarmé. Il a quitté son quai de départ samedi pour être amarré sur la bouée 5 du bassin de la Pinède.

Notre correspondant particulier nous télégraphie d'autre part :

Le conflit actuel, qu'on avait eu l'espoir de voir réglé samedi et qui oppose actuellement la compagnie des Messageries maritimes et les équipages des lignes de Chine, n'est malheureusement pas près d'être terminé. Depuis hier soir samedi, tous les marins de la compagnie se sont solidarisés avec les équipages de l'*Angkor* et de l'*Explorateur-Grandidier* dans une réunion qui s'est tenue à la Bourse du travail sous la présidence de M. Sanguinetti.

L'ordre du jour suivant y a été adopté à l'unanimité :

« Tous les équipages des Messageries maritimes, réunis à la Bourse du travail, considérant comme juste la décision des équipages de l'*Angkor* et de l'*Explorateur-Grandidier*, décident de ne pas accepter l'arbitrage du conflit et de se solidariser avec ces équipages pour la cessation du travail afin de manifester leur désir de sauvegarder les droits acquis depuis quinze ans. »

Une nouvelle réunion des inscrits maritimes a lieu ce matin.

MARINE MARCHANDE
Le conflit maritime de Marseille
(*Le Temps*, 11 octobre 1932)

Notre correspondant de Marseille téléphone :

Le conflit entre les inscrits et la compagnie des Messageries maritimes continue. La situation s'est même aggravée, puisque les marins ont décidé d'étendre la grève. Les équipages du *Lamartine* et du *Champollion*, courriers du Proche-Orient, qui devaient lever l'ancre mardi, cesseront le travail aujourd'hui. L'*Angkor*, courrier d'Extrême-Orient, armé avec un équipage de fortune dans lequel sont compris les élèves officiers qui font

l'office de matelots, a pu prendre la mer hier soir vers 20 heures, ayant à bord environ 400 passagers, la poste et une importante cargaison.

À la Compagnie des Messageries maritimes, on se dit en mesure de faire le recrutement d'autres équipages et d'assurer le départ des navires.

D'autre part, les inscrits maritimes appartenant aux équipages des Messageries maritimes se sont réunis à la Bourse du travail.

Le secrétaire général du syndicat a fait connaître que le bureau de la fédération avait été reçu par M. Léon Meyer, ministre de la marine marchande, qui proposa, à titre transactionnel, que l'abondement fût maintenu jusqu'au 1^{er} février 1933, étant entendu qu'aucune discussion n'aurait plus lieu alors à partir de cette date.

Les pourparlers continuent entre la compagnie des Messageries maritimes et les inscrits. Une délégation de ces derniers sera reçue demain par M. Léon Meyer. Elle sera conduite par M. Tasso, député, président de la commission de la marine marchande de la Chambre.

La maréchale Joffre visite le paquebot *Maréchal-Joffre*
(*Les Annales coloniales*, 22 décembre 1932)

Le paquebot *Maréchal-Joffre* a reçu hier à La Ciotat la visite de la veuve de l'illustre soldat.

Les Messageries maritimes, qui ont décidé de donner à leurs paquebots assurant le trafic sur certaines lignes coloniales, les noms des grands Français qui, par leurs travaux ou par leur héroïsme, se sont rendus célèbres dans l'une de ces régions ainsi desservies, ont donné celui du maréchal Joffre qui séjourna à Madagascar en 1900, puis en 1902, appelé par le général Gallieni à ce paquebot qui desservira l'océan Indien.

M^{me} la maréchale Joffre, accompagnée de sa fille et de son gendre, M. Laffite, et du général Issaly, commandant le département de la Seine, est arrivée hier matin à 11 heures de Marseille. Elle a été reçue par M. Chatru [*sic* : *Chaudru*], directeur de la Société provençale*, ainsi que par MM. Saboulin de Bolena [*sic* : *Saboulin-Bollena*], directeur général de la compagnie des Messageries maritimes, etc.

À son arrivée à la coupée, le commandant Cerisola lui a présenté les officiers et, sous la conduite de M. Charu [*sic* : *Chaudru*], la maréchale a visité les somptueux salons du magnifique paquebot. Un déjeuner de quarante couverts a été ensuite servi dans la salle à manger.

Compagnie des Messageries maritimes
Soc. anon., capital de 80.000.000 de fr.
SIÈGE SOCIAL :
12, boulevard de la Madeleine, Paris
(*La Cote de la Bourse*, 19 juin 1933)
(*Les Annales coloniales*, 24 juin 1933)

L'assemblée générale de la Compagnie des Messageries maritimes a eu lieu le 16 juin.

Le rapport du conseil d'administration a rendu compte de l'activité de la compagnie au cours de l'exercice 1932.

Le président, M. Georges Philippar, fait ensuite un exposé sur la situation de l'Armement libre et commente le projet de loi déposé par M. Tasso, président de la

Commission de la Marine marchande de la Chambre des députés, tendant à venir en aide à cette branche de la Marine marchande.

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées. Il a été décidé d'affecter le solde créditeur au 31 décembre 1932 au « Fonds d'amortissement du matériel naval ». MM. [Eugène] de la Brosse, [Xavier] Loisy et [Armand] de Saint-Sauveur, dont le mandat venait à expiration, ont été réélus administrateurs.

M. [Charles] Régismanset ⁴⁶ a été nommé administrateur en remplacement de M. Stanislas Simon, décédé.

L'assemblée a réélu commissaires aux comptes MM. [Robert] de Semallé et de Rousiers et a nommé commissaire adjoint M. Julien Verly.

ÉTUDES FINANCIÈRES
Compagnie des Messageries maritimes
(*Le Temps*, 24 juillet 1933)

Depuis le commencement de la crise économique mondiale, l'industrie de la marine marchande, qui souffrait déjà, dans tous les pays, de la discordance entre le tonnage transporteur et le tonnage transporté, a eu, en outre, à pâtir du fait de la diminution des échanges internationaux qui s'est encore accentuée ces dernières années.

Cette crise se trouve aggravée, en ce qui concerne la marine marchande française, par les charges sociales spéciales à notre pays, qui est le seul, par exemple, à appliquer, dans la marine, la loi de huit heures, et aussi par la politique douanière que la France a dû appliquer ces derniers temps pour protéger son agriculture et son industrie.

On oublie trop, en effet, que les mesures protectrices relèvement des tarifs douaniers, contingentements ou interdictions d'exportations, aboutissent, en fait, à réduire ou à supprimer des trafics auxquels participent largement les compagnies de transports maritimes.

Et, comme les mesures de cet ordre, si elles ne sont pas une réplique à des mesures semblables prises dans les pays concurrents, doivent fatalement les appeler, il en résulte que la politique de protection douanière légitimement instaurée par notre pays, a eu, pour notre pavillon, ce résultat de diminuer le volume des transports qui lui étaient réservés, aussi bien à l'exportation qu'à l'importation.

D'autre part, certains armements étrangers se trouvent avantagés par une sorte de prime résultant de la dévaluation de la livre sterling et des monnaies qui y sont rattachées.

Enfin, les taux de fret se sont avilis ; l'indice général des frets du Lloyds List (base 100 pour 1923) n'était plus que de 67,1 en 1938. Encore faut-il remarquer que les prix servant de base à l'établissement de cet indice étant exprimés en livres anglaises, le chiffre donné pour 1932 devrait être diminué d'environ 30 % pour tenir compte de la dévaluation moyenne de la devise britannique au cours de l'année.

Le volume des échanges a, lui aussi, subi une contraction importante ; le tonnage des marchandises ayant transité par le canal de Suez a été en diminution de 1.700.000 tonnes sur 1931, soit 6 %, et même davantage si l'on tient compte que cette diminution porte tout entière sur les catégories de marchandises autres que les huiles minérales dont le trafic, au contraire, a augmenté.

Ces conditions générales ont rendu fort difficile l'exploitation des lignes appartenant à l'armement libre, notamment celles de la Compagnie des Messageries maritimes.

⁴⁶ Charles Régismanset (1877-1945) : directeur de l'Agence générale des colonies (1924), directeur des Affaires économiques au ministère des Colonies, administrateur de la Banque de l'Indochine (1931)...

Dans l'allocution qu'il a prononcée à l'assemblée générale du 16 juin dernier, M. Georges Philippar, président du conseil d'administration, a particulièrement fait ressortir ces difficultés avec lesquelles l'armement libre est aux prises ; elles se compliquent encore, lorsqu'il s'agit de l'exploitation de lignes régulières, comme c'est le cas des Messageries maritimes, parce qu'il faut bien continuer cette exploitation, coûte que coûte, sous peine de perdre définitivement le bénéfice des sacrifices consentis pour créer ces lignes régulières et de les abandonner à la concurrence, sans espoir de les rétablir dans l'avenir.

M. Georges Philippar a donc insisté sur la nécessité d'une aide de l'État à l'armement libre, sans laquelle, indique-t-il, il faudrait renoncer à poursuivre une exploitation qui ne peut plus être rémunératrice dans les conditions actuelles. Le principe et la légitimité de cette aide de l'État sont généralement admis et il est vraisemblable que le Parlement votera à son retour de vacances le projet de subvention à l'armement libre déposé à la Chambre.

Pour l'exercice 1933, les efforts de la compagnie ont seulement tendu à réaliser une exploitation économique de la flotte et à comprimer les dépenses dans toute la mesure possible. C'est ainsi qu'en ce qui concerne les lignes desservant l'Indochine et l'Extrême-Orient, les deux départs mensuels, un dans chaque direction, ont été remplacés par un seul départ, le même navire desservant les deux régions. Les résultats acquis ont confirmé ce que l'on était en droit d'attendre de cette mesure d'extrême prudence. De la sorte, seize voyages seulement ont été effectués sur les lignes d'Extrême-Orient et d'Indochine, contre vingt-trois voyages en 1931.

Sur la ligne Marseille-Londres, vingt-six voyages ont été accomplis, et les résultats donnés par cette ligne ont été normaux.

L'exploitation des services coloniaux n'a pas donné tous les résultats attendus, par suite notamment du jeu d'une convention relative à l'exploitation des services annexes de Madagascar, qui, liant le montant de la subvention allouée à la compagnie, au prix du charbon anglais exprimé en livres sterling, s'est traduit par une diminution sensible des subventions encaissées. Cette convention devra, de toute évidence, être remaniée.

Les circonstances n'ont pas permis, encore, cette année, de rétablir les lignes de la mer Noire et des Indes.

Dans ces conditions, les recettes, ont fléchi de 31 millions environ, diminution compensée par une réduction des dépenses du même ordre. L'exercice 1932 s'est soldé, en définitive par un léger profit de 325.933 francs, qui, augmenté du report à nouveau de l'exercice 1931, a, donné un disponible de 934.782 francs, qui a été affecté à l'amortissement du matériel naval. Il a été créé au passif du bilan, un nouveau poste, dont le montant, qui devra être liquidé avec les premiers bénéfices réalisés, sera égal à la différence entre l'annuité d'amortissement qui aurait dû être constituée, et le bénéfice appliqué au dit amortissement.

Cette annuité aurait dû être, pour 1932, de 3.671.615 francs, ce qui eût alors fait ressortir la perte pour l'exercice à 3.345.683 francs contre 3.836.742 francs en 1931.

Nous donnons, ci-dessous, la comparaison du compte d'exploitation pour les années 1931-1932 :

	1932	1931
RECETTES		
Recettes des lignes et produits divers	79.321	112.218
Excédent des dépenses sur les recettes	—	3.836
Total	<u>79.321</u>	<u>116.054</u>
DÉPENSES		

Dépenses et charges des lignes	72.195	106.710
Amortissements	—	4.153
Dépenses d'assurances	1.757	2.466
Service des obligations	4.738	2.5.41
Liquidations diverses	305	184
Excédent des recettes sur les dépenses	326	—
Total	<u>79.321</u>	<u>116.054</u>

Nous donnons également ci-dessous la comparaison des bilans pour les deux exercices 1931-1932. Il est, à noter que les circonstances ayant conduit le conseil d'administration à juger opportun de renforcer la situation de la trésorerie, il a été décidé de procéder à l'appel de la portion du capital non libéré des actions B. Le capital social de 80 millions se trouve, donc, à l'heure actuelle, entièrement versé.

BILAN (en milliers de francs)

	1932	1931
ACTIF		
Actionnaires	—	3.750
Matériel naval	75.542	69.318
Immeubles et établissements	113.791	113.787
Mobilier et matériel	1.306	1.576
Approvisionnements	2.324	2.401
Caisse et portefeuille	50.615	64.827
Débiteurs divers	113.928	146.854
Total	<u>360.862</u>	<u>402.516</u>
PASSIF		
Capital	80.000	80.000
Obligations à la charge des messageries	81.973	84.014
Obligations à la charge des services contractuels	41.311	45.970
Fonds d'amortissement du matériel naval :		
a) amortissements effectués	31.703	31.733
b) Complément d'amortissement à effectuer au titre de l'exercice 1932	2.753	—
Fonds d'amortissement de La Ciotat	2.907	2.907
Fonds de réserve statutaire	4.226	4.226
Créanciers divers	115.387	153.073

Profits et pertes	—	608
Total	360.262	402.516

Dans le bilan de 1932, on constate une diminution de 14.211.601 francs du poste valeurs de caisse et de portefeuille, malgré l'appel de la portion non libérée des actions B. Le conseil d'administration explique cette réduction par le fait qu'à la fin de l'exercice 1931, les disponibilités s'étaient trouvées accrues du reliquat de l'emprunt obligataire de 75 millions de francs.

Les disponibilités, compte tenu de l'estimation du portefeuille, s'inscrivent à 163 millions, contre 115 millions de créances exigibles. En 1931, les mêmes postes étaient de 210 millions contre 153.

En résumé, la situation de la Compagnie des Messageries maritimes, si elle est actuellement rendue plus difficile par les circonstances, n'apparaît nullement compromise. En attendant le redressement de la situation économique mondiale, qui ne semble malheureusement pas devoir être attendu dans un avenir immédiat, l'aide de l'État à l'armement libre, désormais à peu près assurée, permettra, on peut tout au moins l'espérer, une sensible augmentation des bénéfices dans les bilans futurs.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 80.000.000 de francs
Siège social : 12, boulevard de la Madeleine, Paris
(*Les Annales coloniales*, 16 juin 1934)

L'assemblée générale ordinaire de la Compagnie des Messageries maritimes, tenue le 15 juin sous la présidence de M. Georges Philippar, a approuvé les comptes de l'exercice 1933.

Le rapport du conseil d'administration a rendu compte de l'activité de la compagnie au cours de cet exercice.

Dans son allocution, le président a fait un exposé complet de la question de l'aide à l'armement libre, envisagé du double point de vue français et étranger.

Il a entretenu également ses auditeurs du projet d'une organisation internationale tendant à remédier à la désastreuse situation actuelle.

Parlant ensuite plus spécialement des Messageries maritimes, il a rappelé en détail ce qui avait été fait par la compagnie en vue de réaliser toutes les économies possibles et d'améliorer techniquement sa flotte, non seulement pour obtenir une exploitation plus économique mais aussi pour en assurer un meilleur rendement commercial. Il a insisté sur les efforts faits, dans ces divers domaines, par ses collaborateurs, en soulignant ce qu'avait été la gestion commerciale de l'entreprise.

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées.

Il a été décidé d'affecter le solde créditeur au 31 décembre 1933, à raison de 5 % à la réserve légale et le solde au « Fonds d'amortissement du matériel naval ».

M. André Lebon, Georges Philippar et Edmond Philippar, dont le mandat venait à expiration, ont été réélus administrateurs.

L'assemblée générale a élu commissaires aux comptes MM. [Robert] de Semallé et Julien Verly et a nommé commissaire adjoint M. du Rouret.

MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 17 juin 1934)

L'assemblée du 15 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1933 qui ont fait ressortir un excédent de recettes de 2.674.668 francs. Cet excédent a été consacré aux amortissements et provisions.

Dans son allocution, le président a constaté que le projet issu des délibérations de la Chambre n'est pas exactement celui sur lequel un accord unanime s'était fait entre les divers intéressés.

« Certaines tendances manifestées à la Chambre auraient pour nous, si elles se traduisaient dans les faits, des conséquences à la fois inadmissibles et de nature à diminuer la portée des mesures ainsi édictées. La loi Tasso n'apportera qu'une aide transitoire, indispensable mais dont on peut légitimement se demander si elle sera suffisante et pour combien de temps, a ajouté le président.

Un plan d'ensemble et une série de mesures appropriées devront être établis et intervenir à plus ou moins bref délai si l'on veut vraiment que la flotte commerciale française puisse être raisonnablement exploitée et subsister.

Messageries maritimes
(*Le Journal des finances*, 29 juin 1934)

Le rapport présenté à l'assemblée des Messageries maritimes, en date du 15 juin dernier, a été, pour la majeure partie, une réédition des doléances de l'armement français en présence d'une situation qui s'est encore aggravée, dans le courant de 1933. Cet exercice a été caractérisé, en effet, par une nouvelle baisse des taux de fret en raison de la concurrence de plus en plus âpre entre les transporteurs. Et, par ailleurs, l'armement français a été lourdement atteint par la dépréciation accrue de la livre sterling. Les transactions maritimes étant généralement basées sur cette monnaie, nos armateurs enregistrent, de ce fait, une baisse supplémentaire de 35 % sur leurs tarifs nominaux, sans pouvoir la compenser par un allègement corrélatif des dépenses, celles-ci étant en presque totalité réglées en monnaie française.

Il résulte de ceci que notre armement a bénéficié bien moins que les armements étrangers de la reprise du trafic constatée l'an dernier en 1933, le tonnage mondial désarmé a été réduit de 33 % alors que le tonnage français désarmé ne l'a été que de 10 % seulement.

Plus que jamais s'impose donc l'aboutissement rapide du projet de loi Tasso sur l'aide à l'armement libre qui, après des vicissitudes sans nombre et maints remaniements, a subi, ces jours derniers, l'examen de la commission de la Marine du Sénat. En attendant que ce projet soit, enfin, définitivement sanctionné, les Messageries maritimes mènent une existence végétative et ne doivent qu'à la diminution de leurs frais généraux, d'ailleurs fonction d'une activité réduite, de pouvoir éviter un sérieux déficit d'exploitation.

Comparées avec celles de 1932, les recettes de toute nature perçues en 1933 par la Compagnie ressortent en diminution de 9.700.000 fr. à 69.500.000 fr. Mais les dépenses globales ont pu être ramenées de 78.200.000 francs à 66 millions 500.000 fr., ce qui a permis de faire apparaître, avant tout amortissement du matériel naval, un excédent positif de 2.674.000 francs contre 325.000 francs en 1932.

Cette somme a été affectée à l'amortissement de la flotte à titre d'acompte sur le montant dont ce poste aurait dû être doté normalement, soit 4 millions et demi environ.

La différence a été portée au compte d'attente dénommé « complément d'amortissement », qui se trouve porté de la sorte à 4.655.000 francs, montant qui devra être ultérieurement liquidé. En d'autres termes, l'application au poste matériel

naval de l'annuité normale d'amortissement aurait fait apparaître, au 31 décembre 1933, une perte de 2 millions environ.

Voici comment se présente le dernier bilan, par comparaison avec celui de l'exercice précédent (en 1.000 fr.) :

	1932	1933
ACTIF		
Matériel naval	75.542	71.939
Immeubles et agences	115.098	115.806
Approvisionnement	2.321	2.177
Caisse et portefeuille	50.615	50.332
Débiteurs	113.929	106.661
Complément d'amortissement	2.753	4.655
PASSIF		
Capital	80.000	80.000
Obligations	123.285	116.273
Amortissements	37.363	40.526
Réserve statutaire	4.226	4.359
Créanciers	115.387	110.409

Les seules modifications notables, à l'actif, sont la diminution du matériel naval par suite de la mise hors de service d'un navire, et une légère réduction des débiteurs divers de 114 millions à 106 millions. Au total, l'ensemble des disponibilités, des débiteurs et des approvisionnements atteint 159 millions pour 110 millions de créanciers.

Quant aux amortissements, leur insuffisance est chiffrée au compte « complément d'amortissement » dont l'inscription à l'actif du bilan constitue, de la part du conseil, une mesure de loyauté dont il convient de le féliciter sans réserve. Cette insuffisance ne revêt pas, jusqu'à présent tout au moins, une importance telle que tout l'équilibre du bilan s'en trouve menacé. Mais la question se pose de savoir si les prochains résultats permettront de mettre un terme à son accroissement.

À s'en tenir à la situation reflétée par le bilan, on peut trouver excessive la dépréciation des actions Messageries maritimes, qui ne valent plus qu'une trentaine de francs pour un nominal de 250 francs. Il est, certes, bien difficile de dégager valeur intrinsèque de ces titres d'un inventaire comprenant, pour la majeure partie, des éléments dont la valeur liquidative est pratiquement impossible à connaître, tels que la flotte immeubles (31 millions nette d'amortissement) et les immeubles et agences (116 millions).

On remarquera toutefois que, sur le papier, les immobilisations accusent un excédent de 68 millions sur la dette obligataire propre de la compagnie. Celle-ci n'atteint, en effet, que 79 millions, la différence, soit 37 millions, représentant les emprunts pris en charge par les Services contractuels, c'est-à-dire, en fait, par l'État.

D'autre part, l'excédent des débiteurs et disponibilités sur les créances courantes ressort à 49 millions. On arrive ainsi à un total d'actif net d'engagement de 117 millions pour un capital-actions de 80 millions. Or, l'évaluation boursière actuelle n'est que de 9 ainsi.

C'est-à-dire que l'on peut volontiers croire le président des Messageries quand il déclare, comme il l'a fait à la dernière assemblée, que les actions ont une valeur bien différente que celle que leur attribue les cours actuels. Malheureusement, la notion de valeur intrinsèque ne joue ici qu'un rôle tout à fait secondaire dans l'esprit du capitaliste. Ce qu'expriment les cours dérisoires cotés sur l'action, c'est la crainte que l'on ne soit obligé à remanier un jour une armature financière qui ne correspond plus aux possibilités de rémunération de l'entreprise. Et là se pose une fois encore le problème de l'adaptation aux difficiles circonstances que nous traversons, de ces organismes subventionnés par l'État, dont l'exploitation, soumise à des dispositions contractuelles souvent périmées, n'a pas la souplesse qui permet aux entreprises libres de procéder aux réformes indispensables.

Explosion à bord d'un cargo
(*Le Temps*, 20 août 1934)

Une explosion s'est produite à Marseille, hier après-midi, vers 16 heures, à bord du vapeur *Rollon*, de la Compagnie des messageries maritimes. Trois personnes ont été tuées et trois blessées. L'accident s'est produit par suite de la rupture d'une porte de visite de la chaudière qui était sous pression. Les hommes qui travaillaient dans la machinerie furent brûlés.

Quand on vint à leur secours, Eugène Vion, 17 ans, demeurant à Fécamp, Émile Vuillet, 28 ans, demeurant au Havre, et Pierre Vaillant, 26 ans, demeurant à Groix, avaient cessé de vivre. Deux des blessés, Thomas Quère, 47 ans, demeurant à Keremet-Plougasnou (Finistère), et Roland Bagni, 37 ans, demeurant à Marseille, sont dans un état alarmant. Le vapeur *Rollon* a son port d'attache à Rouen; il devait le rejoindre aujourd'hui.

NÉCROLOGIE
Edmond Philippar
(*Le Journal des débats*, 10 octobre 1934)

On nous prie d'annoncer le décès, survenu le 6 courant, de M. Edmond-Valéry Philippar, vice-président du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, président de la Compagnie des Chemins de fer tunisiens, administrateur du Crédit foncier de France, vice-président de l'Association des anciens élèves de l'École nationale d'agriculture de Grignon, commandeur de la Légion d'honneur. [...]

MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Journal des débats*, 22 décembre 1934)

Le conseil d'administration de la Compagnie des Messageries maritimes a, au cours de sa dernière séance, appelé M. Manceron⁴⁷, ministre plénipotentiaire, ancien résident général de France à Tunis, à siéger au conseil d'administration en remplacement de M. Edmond Philippar, décédé.

⁴⁷ François Manceron (1872-1937) : résident général en Tunisie (1933-1936).

MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Journal des débats*, 15 juin 1935)

Comme nous l'avons déjà annoncé, l'exercice 1934 se solde par un excédent de recettes de 3 millions 520.334 francs contre 2.674.688 en 1933.

Le conseil proposera à l'assemblée du 28 juin d'affecter 5 % du bénéfice, soit 176.016 francs, à la réserve légale et le solde, soit 3.344.318 francs à l'amortissement du matériel naval. L'annuité normale d'amortissement sera encore complétée par l'imputation de 1.177.990 francs (contre 1.902.519 l'an dernier) au compte « Complément d'amortissement du matériel naval ». Ce compte sera ainsi porté de 4.655.640 à 5.833.639 francs. On sait qu'il devra être liquidé avec les premiers bénéfices réalisés par la Compagnie.

Le bilan montre une situation financière et une trésorerie saine. Il n'est pas douteux que la valeur réelle de l'action est, comme l'a fait remarquer le président à la dernière assemblée, supérieure au cours de 29 francs actuellement coté (nominal 250 francs). Toutefois, il faudrait une nette amélioration de la situation de l'armement pour que la Société fût en mesure de rémunérer son capital de 80 millions.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 80.000.000 de fr.
Siège social : 12, boulevard de la Madeleine à Paris
(*Les Annales coloniales*, 29 juin 1935)

L'assemblée générale ordinaire de la Compagnie des Messageries maritimes, tenue le 28 juin sous la présidence de M. Georges Philippar, a approuvé les comptes de l'exercice 1934.

Le rapport du conseil d'administration a rendu compte de l'activité de la compagnie au cours de cet exercice.

Dans son allocution, le président a fait un exposé sur les conditions dans lesquelles est appelée à jouer l'aide financière à l'armement libre instituée par la loi du 12 juillet 1934. Il a entretenu également ses auditeurs des efforts effectués par les armateurs, tant au point de vue national qu'au point de vue international pour remédier à la situation actuelle dont il a souligné la gravité,

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées.

Il a été décidé d'affecter le solde créditeur au 31 décembre 1931, à raison de 5 % à la réserve légale et le solde au « Fonds d'amortissement du matériel naval ».

MM. [Georges] Odinet et [Charles] Régismanset, dont le mandat venait à expiration, ont été réélus administrateurs. L'assemblée a ratifié, en outre, la désignation faite par le conseil en cours d'exercice de M. Manceron comme administrateur.

L'assemblée générale a élu commissaires aux comptes MM. [Robert] de Semallé et Julien Verly et a nommé commissaire adjoint M. du Rouret.

Une assemblée générale extraordinaire, tenue à l'issue de l'assemblée précédente, a décidé ensuite de modifier les articles 5 et 9 des statuts par l'adjonction, sur la demande du ministère des Finances et en vue de permettre à la Compagnie de bénéficier de l'article 6 de la loi du 13 novembre 1933, d'une clause précisant que tout titulaire, cessionnaire ou bénéficiaire d'actions B doit être de nationalité française.

Une modification de pure forme a été, enfin, apportée à l'article 17 des statuts.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 30 juin 1935)

L'assemblée du 28 juin a décidé d'affecter le bénéfice de l'exercice, soit 3.520.334 francs, à l'amortissement du matériel naval.

Dans son allocution, le président a analysé la loi du 12 juillet 1934 instituant une aide à l'armement libre. Elle n'a joué que pour le deuxième semestre. Si la compagnie avait encaissé ce qui lui revient, son bilan aurait été pratiquement équilibré tout en dotant les amortissements de façon normale. En fait, les premiers encaissements n'ont été effectués que depuis le début de l'exercice 1935 et c'est le prochain bilan qui reflétera les effets bienfaisants de la loi

Le statut du personnel sédentaire des Messageries maritimes
(*Le Journal des débats*, 24 décembre 1935)

M. William Bertrand, ministre de la marine marchande, a signé l'arbitrage qui fixe le statut du personnel sédentaire des Messageries maritimes.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 80.000.000 de francs
Siège social : 12, boulevard de la Madeleine, Paris
(*Les Annales coloniales*, 16 juin 1936)
(*Le Journal des finances*, 19 juin 1936)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes, tenue le 12 juin, sous la présidence de M. Georges Philippar, a approuvé les comptes de l'exercice 1935, qui ont été précédemment analysés.

Le rapport du conseil d'administration a rendu compte de l'activité de la compagnie au cours de cet exercice.

Dans allocution, le président, après avoir ajouté quelques précisions, aux renseignements déjà fournis aux actionnaires, concernant l'application de la loi sur l'aide à l'armement libre et les résultats qu'elle a donnés jusqu'ici, tant dans l'ordre général qu'en ce qui concerne spécialement l'exploitation de la compagnie, a rappelé les efforts entrepris par les armateurs, soit dans le domaine intérieur, soit dans l'ordre international, pour porter remède à la situation difficile de l'industrie des transports maritimes.

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées.

Il a été décidé d'affecter le solde créditeur au 31 décembre 1935 à raison de : fr. 4.444.332,12 à l'amortissement normal du matériel naval ; 5 % du solde à la réserve statutaire, et le reliquat au crédit du compte « Complément d'amortissement du matériel naval, ce qui ramène à fr. 3.551.949,55, le solde à liquider ultérieurement des amortissements non constitués et reportés des exercices 1932 à 1934 inclus.

MM. [Alexandre] Dreux et [Maurice] Pilliard, dont le mandat venait à expiration, ont été réélus administrateurs.

L'assemblée générale a élu commissaires aux comptes, MM. Julien Verly et du Rouret.



Coll. Olivier Galand

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de soixante-quinze millions de fr.

Siège social : 12, boulevard de la Madeleine, Paris (IX^e)

CERTIFICAT D'OBLIGATIONS 3 1/2 % NOMINATIVES

remboursables à 500 francs, conformément au tableau d'amortissement d'autre part
Intérêt annuel : 17 fr. 50, payable par semestre, les 1^{er} avril et 1^{er} octobre de chaque année
La Société se réserve le droit de rembourser au pair par anticipation, mais seulement après le 1^{er} avril 1906, tout ou partie des titres restant en circulation et s'engage à rembourser immédiatement, en cas de liquidation, les titres qui n'auraient pas été amortis antérieurement.

Madame Rouxel, Marie Suzanne, marquise de Rochambeau, épouse de monsieur Lacroix de Vimeur, René Jean Donatien Henri, marquis de Rochambeau, à Paris, 56, avenue Victor-Hugo, pour l'usufruit ; la nue-propriété à madame Lacroix de Vimeur de Rochambeau, Anne Donatienne, épouse de monsieur Couderc de Saint-Chamant Marie Jean Paul Robert, à Paris, 56, avenue Victor-Hugo. Les dites obligations forment emploi du montant du remboursement de 10 obligations de même nature n° 84.905 et 84.913 — amorties au certificat n° 18.110 n° 102.328 amortie au certificat n° 18111 — sont soumises à rempli dans les termes d'un acte de donation reçu par M^e André Oudard et Burthe, notaires à Paris, le 6 juillet 1923

Obligations nominatives, portant jouissance du 1^{er} avril 1937, coupon n° 62.
Paris, le 23 juillet 1937

E. Simon et Filius SC.

S. Farnetti D.I.
Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. Encres Lorilleux

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 80.000.000 de francs
Siège social : 12, boulevard de la Madeleine, Paris

(*Les Annales coloniales*, 4 juin 1937)

Les comptes au 31 décembre 1936, qui seront soumis à l'assemblée générale ordinaire du 18 juin, présentent un excédent des recettes sur les dépenses de 7.559.765 fr. 78.

Le conseil proposera à l'assemblée d'affecter cette somme à raison de 7.197.834 fr. 12 à l'amortissement du matériel naval ; 5 % du solde à la réserve statutaire et le reliquat au crédit du compte « Complément d'amortissement du matériel naval », ce qui ramènera à 3.208.114 fr. 47 le solde à liquider ultérieurement des amortissements non constitués et reportés des exercices 1932, 1933 et 1934.

Compte tenu de ces affectations, le bilan se totalise, tant à l'actif qu'au passif, par une somme de 304.032.768 fr. 05.

À l'Actif, le Matériel naval est inscrit pour 54.313.137 fr. 46, les Immeubles et établissements pour 114.450.918 fr. 92. Mobilier et matériel pour 699.043 fr. 77, les Approvisionnements pour 1.842.147 fr. 20.

Les Valeurs de caisse et de portefeuille sont portées pour 50.416.537 fr. 07.

Les Débiteurs divers effectifs et d'ordre se montent à 79.122.887 fr. 16.

Au Passif, figurent le Capital de 80 millions et les Obligations pour 93.274.000 fr.

Les amortissements de toute espèce et le fonds de réserve repentent, d'autre part, 46.282.292 fr. 38.

Les créanciers divers effectifs et d'ordre se montent à 84.499.493 fr. 67.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 80.000.000 de francs
(*Les Annales coloniales*, 25 juin 1937)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes, tenue le 18 juin sous la présidence de M. Georges Philippar, a approuvé les comptes de l'exercice 1936, qui ont été précédemment analysés.

Le rapport du conseil d'administration a rendu compte de l'activité de la Compagnie au cours de cet exercice.

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées.

Il a été décidé d'affecter le solde créditeur au 31 décembre 1936 à raison de : 7.197.834 fr. 12 à l'amortissement du matériel naval ; 5 % du solde à la réserve statutaire, et le reliquat au crédit du compte « complément d'amortissement du matériel naval », ce qui ramène à 3.208.114 fr. 47, le solde à liquider ultérieurement des amortissements non constitués et reportés des exercices 1932 à 1934 inclus.

MM. Carnot, Courcelle et Lallemand, dont le mandat venait à expiration, ont été réélus administrateurs.

L'assemblée générale a élu commissaires aux comptes MM. du Rouret et Monnier.

LE NAUFRAGE DU « BUCÉPHALE » AUX NOUVELLES-HÉBRIDES
(*Les Annales coloniales*, 13 août 1937)

Malgré tous les efforts, on n'a pu arriver à renflouer le *Bucéphale*, vapeur des Messageries maritimes assurant le service interinsulaire des Nouvelles-Hébrides, échoué depuis la nuit du 14 juin à 10 milles de Port-Vila, venant d'Erromango.

Les 140 tonnes de produits qui étaient à bord furent déchargées à l'aide de chalands, et après la récupération d'une partie du matériel, l'épave a finalement été abandonnée.

Le *Bucéphale*, qui s'appelait alors le *Saint-André*, était arrivé à Nouméa le 8 août 1926, venant d'Anvers après une traversée de 57 jours, construit pour les Comptoirs français des Nouvelles-Hébrides, qui le vendirent ensuite aux Messageries maritimes.

Tous les vieux colons hébridais isolés dans l'archipel, regretteront le petit vapeur auquel ils étaient habitués. et qui leur apportait, une fois par mois, le courrier, le ravitaillement et même de la bière fraîche, grâce à la glacière du bord.

Espérons que la Compagnie, qui n'a pas encore pris de décision, le remplacera par un bateau à moteurs alimentés au mazout, ce qui s'impose dans l'archipel.

En attendant, le service interinsulaire est en partie assuré par le *Pierre-Loti*, dérouté de son trafic normal Sydney-Nouméa.

Compagnie des Messageries maritimes
Soc. anon., capital de 80.000.000 de fr.
SIÈGE SOCIAL : 12, boulevard de la Madeleine, Paris
(*Les Annales coloniales*, 27 juin 1938)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des Messageries maritimes, tenue le 17 juin sous la présidence de M. Georges Philippar, a approuvé les comptes de l'exercice 1937, qui ont été précédemment analysés.

Le rapport du conseil d'administration a rendu compte de l'activité de la Compagnie au cours de cet exercice.

Les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées.

Il a été décidé d'affecter le solde créditeur au 31 décembre 1937, à raison de fr. 2.884.466, 78, à l'amortissement du matériel naval ; 5 % du solde à la réserve statutaire et, enfin, fr 3 millions 208.114, 47 au crédit du compte « Complément d'amortissement du matériel naval », qui se trouve ainsi liquidé. Le surplus, soit fr 2.056.673,392, a été reporté à nouveau.

MM. [Lucien] Lacaze, [Émile] Level et [Armand] de Matharel, dont le mandat venait à expiration, ont été réélus administrateurs.

L'assemblée générale a élu commissaires aux comptes MM. du Rouret et Monnier.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations 5 1931 que le coupon n° 14, à échéance du 1^{er} juillet 1938, sera mis en paiement à cette date aux taux nets ci-après :

Fr. 22,50 au nominatif,

Fr. 21,24 au porteur.

Ce paiement aura lieu à Paris, ainsi qu'en province, aux caisses des sociétés ci-après :

Banque nationale pour le commerce et l'industrie ; Banque de Paris et des Pays-Bas ; Banque de l'union parisienne ; Comptoir national d'escompte de Paris ; Crédit lyonnais ; Société générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France.

Ce paiement sera effectué en outre par le service des titres de la Compagnie, centralisé au Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, 43, rue Cambon, à Paris ; dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Marseille, Le Havre ; à Lyon, chez MM. Saint-Olive, Cambefort et Cie, banquiers ; à La Ciotat, à la caisse de la Société provençale de constructions navales.

NÉCROLOGIE
Joseph Courcelle

(Le Journal des débats, 11 décembre 1938)

On annonce la mort de M. Joseph Courcelle, ancien inspecteur des finances, officier de la Légion d'honneur.

MESSAGERIES MARITIMES
(Les Annales coloniales, 21 février 1939)

Les résultats obtenus en 1938 permettraient au moins de répartir l'intérêt statutaire de 5 % aux actions de priorité et aux actions ordinaires, soit 12 frs. 50 par titre, dont il y aurait à déduire les impôts arriérés, aucun dividende n'ayant été distribué depuis 1930. Ajoutons que le conseil ne prendra pas de décision avant quelques semaines.



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de soixante-quinze millions de fr.

Siège social : 12, boulevard de la Madeleine, Paris (IX^e)

CERTIFICAT D'OBLIGATIONS 3 1/2 % NOMINATIVES

remboursables à 500 francs, conformément au tableau d'amortissement d'autre part

Intérêt annuel : 17 fr. 50, payable par semestre, les 1^{er} avril et 1^{er} octobre de chaque année

La Société se réserve le droit de rembourser au pair par anticipation, mais seulement après le 1^{er} avril 1906, tout ou partie des titres restant en circulation et s'engage à rembourser immédiatement, en cas de liquidation, les titres qui n'auraient pas été amortis antérieurement

Paris le 1^{er} avril 1939

P. Forville imprimeur de titres Paris-Rodez

PREMIER DIVIDENDE DEPUIS 1930

MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 26 juin 1939)

L'exercice 1938 a été caractérisé par une amélioration marquée de la situation de la compagnie.

L'année 1938 n'a cependant pas été particulièrement favorable aux intérêts de l'armement mondial. Le renversement des tendances qui s'est manifesté vers la fin de 1937, a conduit à une dépression des taux de fret qui n'a pas cessé, depuis lors, de s'accroître lentement mais constamment. Ces fluctuations se trouvent reflétées d'une part, dans la baisse de l'indice général des frets du Lloyd's List (base 100 pour 1923), qui est revenu de 115,4 en 1937 à 91,4 pour 1938 et, d'autre part, dans la diminution du trafic du canal de Suez, lequel est en régression de 32 millions 776.000 tonnes à 28.779.000 tonnes d'un exercice à l'autre. Par voie de conséquence, on constate également une augmentation du tonnage désarmé, tant en France qu'à l'étranger.

Le conseil s'est attaché, comme dans le passé, à réaliser une exploitation économique de la flotte tendant à augmenter les recettes, tout en s'opposant, dans toute la mesure du possible, à l'accroissement continu des dépenses. Grâce aux efforts poursuivis dans ce sens depuis plusieurs années, il a été possible de compenser, jusqu'à un certain point, les effets de la crise économique dont la compagnie a si gravement souffert, et, pour la première fois depuis 1930, l'entreprise a été en mesure de proposer aux actionnaires la distribution d'un dividende.

Bien que l'exercice ait présenté une amélioration sensible par rapport aux précédents, la situation de la compagnie n'est pas exempte d'une certaine faiblesse, qui, dans les circonstances présentes, est commune à bien des entreprises. Il s'agit, en l'occurrence, de la question des amortissements du matériel qui, en raison de son importance, attire tout spécialement l'attention des pouvoirs publics. Les hausses de prix intervenues au cours de ces dernières années ont eu, en effet, pour conséquence de porter le coût d'achat du matériel de remplacement à un niveau très supérieur au coût de revient, exprimé en francs, du matériel remplacé. Il s'ensuit que les amortissements constitués sur le matériel ancien se trouvent insuffisants pour pourvoir à son renouvellement et doivent être complétés par des amortissements complémentaires ou des provisions, prévus d'ailleurs par des dispositions législatives ou administratives.

En vue de réaliser cet objet, le conseil a déjà pris les mesures qui s'imposaient relativement au matériel hors service au 31 décembre 1938, et — en ce qui concerne le matériel en service à cette époque —, il y aura lieu de constituer des amortissements plus importants que ceux pratiqués au cours des derniers exercices.

Pour ce qui est de l'exploitation des navires, indiquons tout d'abord que l'importance du tonnage à destination et en provenance de l'Extrême-Orient n'ayant pas justifié le rétablissement des deux lignes commerciales, l'une sur l'Indochine, l'autre sur l'Extrême-Orient, l'exercice 1938 a comporté, comme les années antérieures, des voyages mixtes Indochine-Extrême-Orient (avec touchées régulières à Alger, Oran et Casablanca), dont le nombre s'est élevé à 11, contre 15, en 1937.

Sur la ligne Marseille-ports du Nord, dont l'exploitation a été suspendue en avril 1938, il n'a été accompli, pour cette raison, que 8 voyages (contre 25), dont les résultats justifient la décision prise d'interrompre le service, ce qui a conduit le conseil à se défaire des unités utilisées sur cette ligne.

L'entreprise a, d'autre part, continué, comme les années précédentes, à participer au transport des laines d'Australie sur l'Europe et les résultats obtenus ont été sensiblement conformes à ses prévisions.

Enfin, l'exploitation des services coloniaux à Madagascar et au Tonkin s'est traduite, dans l'ensemble et comparativement à l'exercice 1937, par une amélioration des recettes réalisées. L'importance du trafic auquel doit faire face votre service annexe du Tonkin nous a même amenés à doubler celui-ci en affectant le Laos à la desserte de la côte indochinoise, avec prolongation, le cas échéant, de ses voyages sur Hong-Kong, d'une part, sur Manille, d'autre part.

Si on considère maintenant les résultats d'ensemble de l'exploitation, on constate que les recettes ont accusé une plus-value de 28 millions de francs environ, tandis que l'ensemble des dépenses marquait un accroissement de 22 millions environ.

Les comptes de 1938 se sont soldés, en conséquence, avant amortissement du matériel naval en service, par un excédent des recettes sur les dépenses de 14.309.172 francs, alors que, pour l'exercice antérieur, cet excédent avait été de 8.426.348 francs.

L'assemblée générale des actionnaires a décidé d'affecter cette somme à raison de 10.390.513 francs à l'amortissement du matériel naval qui se trouvera ainsi amorti à titre complémentaire pour 7 millions de francs, 5 % du solde (200.432 francs) sont allés à la réserve statutaire. Au solde, ensuite disponible (3.808.225 francs), il convient d'ajouter le report antérieur (2.056.673 francs), ce qui a donné un disponible total de 5.864.898 francs.

L'assemblée a fixé le dividende à 12 fr. 50, ce qui a permis de reporter à nouveau 1.864.898 francs.

Le rapport note que la situation de l'armement libre en France a continué à être l'objet des préoccupations des pouvoirs publics.

Les dispositions de la loi du 12 juillet 1934, qui avaient été l'objet de diverses prorogations, ont été finalement prorogées jusqu'au 31 décembre 1950, par un décret-loi du 21 avril 1939.

Depuis la dernière réunion des actionnaires, deux autres décrets ont successivement modifié les coefficients d'affectation des allocations aux différents trafics, sans que, d'autre part, la retenue de 10 % sur les paiements, prévue par les décrets-lois de 1935, ait été supprimée.

« Quoi qu'il en soit et si, négligeant les détails d'application, nous nous en tenons à l'incidence générale de cette réglementation sur notre marine marchande, nous devons vous indiquer que, comme précédemment, les encaissements réalisés au titre de la loi constituent une aide non négligeable, mais demeurent, cependant, insuffisants pour compenser les charges particulières qui grèvent notre seul armement national. »

La flotte, au cours de l'exercice écoulé, s'est augmentée d'une unité, par suite de l'acquisition faite d'un navire anglais, auquel il a été attribué, à son passage le pavillon de la compagnie, le nom d'*Anadyr*. Ce navire a été affecté à la ligne commerciale mixte d'Extrême-Orient-Indochine.

D'autre part, et bien que cet événement concerne l'exercice en cours, le conseil a indiqué que l'entreprise avait acheté le *Lamartine* à la Société des services contractuels*. Ce navire, auquel a été donné le nom de *Khai-Dinh*, remplacera, sur la ligne annexe du Tonkin, le *Claude-Chappe* arrivant à bout de carrière.

Le *Commandant-Mages* a été vendu au cours de l'exercice.

L'assemblée générale a ratifié la désignation faite par le conseil, en conformité de l'article 18 des statuts, de MM. Gabriel Lamaignère [Chargeurs réunis], Marcel Basire⁴⁸,

⁴⁸ Marcel Basire (1869-1946) : vice-amiral, commandant en chef des Forces navales d'Extrême-Orient (1928-1931), président de la Société des ateliers Duchesne et ateliers Boissière au Havre.

Antoine Fortoul [Chargeurs réunis], Francis C. Fabre [Chargeurs réunis] et Jules Aubrun ⁴⁹, comme administrateurs.

« La connaissance approfondie des questions d'armement, ainsi que la compétence financière, de nos nouveaux collègues, souligne le rapport du conseil, nous donnent la conviction que vous vous félicitez, comme nous mêmes, de voir votre compagnie bénéficier de leur concours. Celui-ci a, d'une part, pour effet de resserrer les liens qui, comme vous le savez, nous unissaient depuis longtemps à la Compagnie des chargeurs réunis et marque, d'autre part, le début de nos relations avec une des principales maisons de banque de la place, ce qui doit être considéré comme présentant un réel avantage pour votre compagnie. »

MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 22 décembre 1940)

L'assemblée générale ordinaire qui s'est tenue à Marseille, le 13 décembre, a fixé le dividende à 5 %, soit 12 fr. 50 brut par action.

Il est mis en paiement depuis le 16 courant, à raison de 10 fr. 25 ou 9 fr. 125 net pour les actions ordinaires et de priorité nominatives, de 8 fr. 926 pour les actions ordinaires au porteur et de 8 fr. 922 pour les actions de priorité au porteur.

[Torpillage du « Théophile Gautier »]
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 12 octobre 1941, p. 4)

MARSEILLE, 11 Octobre (Emission de France). — La Compagnie des Messageries Maritimes a fait célébrer un service religieux à la mémoire des victimes du torpillage, en mer Egée, du paquebot « Théophile Gautier » en présence des autorités. Mgr. Delay, évêque de Marseille, a donné l'absoute. (Arip)

Les réceptions du maréchal Pétain
(*L'Écho d'Alger*, 18 juillet 1942)

Vichy. — Le Maréchal de France chef de l'État, a reçu aujourd'hui en audience, MM. Le Baube, préfet d'Eure-et-Loir ; Daguerre, préfet délégué d'Angers ; Guinard recteur de l'Institut français de Madrid ; Lehideux, ancien ministre ; Jean Marie, président des Messageries maritimes ; Terrin, président des chantiers navals de La Ciotat, et le général Prioux.

MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Journal des débats*, 19 décembre 1942)

⁴⁹ Jules Aubrun (1881-1959) : X-Mines. Entré chez Schneider en 1916, il en devient directeur général de 1921, puis ingénieur-conseil de la Banque Lazard (1929), enfin administrateur (1944), puis vice-président (1950) de la Banque de Paris et des Pays-Bas, il représenta ces maisons dans un grand nombre de sociétés métallurgiques et minières.

Réunis en assemblée ordinaire le 11 décembre, à Marseille, sous la présidence de M. Georges Philippar, les actionnaires ont pris acte de l'impossibilité dans laquelle s'est trouvée le conseil d'arrêter les comptes de 1941. Ils ont, en outre, ratifié la mise en paiement d'un acompte de 5 francs effectuée le 1er juillet 1942.

M. Maurice Pilliard, administrateur sortant, a été réélu.

DEUILS

M. Émile Level

(*Le Matin*, 29 février 1944)

(*Parsi-Soir*, 1^{er} mars 1944)

M^{me} Émile Level, M. et M^{me} Max Pellequer, M. et M^{me} André Level, M. et M^{me} Maurice Level ont la douleur de faire part de la mort de M. Émile Level, officier de la Légion d'honneur, vice-président de la Société des Messageries maritimes, leur époux, père, frère et beau-frère ; pieusement décédé le 27 février 1944, à l'âge de 66 ans.

Les obsèques auront lieu demain mercredi 1^{er} mars, à 11 h. 30, en l'église Saint-François-de-Sales (rue Brémontier) où l'on se réunira.



[Coll. Serge Volper](#)

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 80.000.000 de fr.
divisé en 15 millions d'actions de priorité, 69 millions d'actions ordinaires et 5 millions d'actions B

Siège social à Paris, 12, boulevard de la Madeleine

CERTIFICAT D' ACTIONS NOMINATIVES (ACTIONS "A")

CAPITAL PORTÉ À
320.000 de francs
et divisé en

...

Paris le 9 juillet 1947

E. Simon et Filius SC.

S. Farnetti D.I.

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. Encres Lorilleux

1948 : NATIONALISATION

Scission entre la Compagnie des Messageries maritimes (transports subventionnés) et la [Compagnie de transports océaniques](#) (transports libres)

Gustave ANDUZE-FARIS, président (1948-1961)

Né à Toulouse, le 23 déc. 1892.

Polytechnicien.

Chevalier de la Légion d'honneur du 28 juillet 1921 : lieutenant de vaisseau à Toulon.

Administrateur de la Compagnie havraise péninsulaire (groupe Worms)(juin 1930),
de l'[Omnium colonial](#) (octobre 1930-1933),

président de la [Compagnie franco-malgache d'entreprises](#) (filiale de l'Omnium colonial),
administrateur de la [Régie Air Afrique](#) (1937).

Chef d'état-major de l'amiral Rioult, commandant de la Marine à Saint-Nazaire.

Attaché à la mission du ministère du Blocus à Londres. Participe à l'évacuation de
Dunkerque-Londres-Ramsagte (1939-1940).

Prisonnier de guerre (juin 1940-juillet 1941).

Attaché au cabinet de René Pleven, commissaire aux Colonies à Alger.

Directeur des transports maritimes et de la Marine marchande à Alger (6 août 1943).

Secrétaire général de la marine marchande (8 sept. 1944).

Président des Messageries maritimes (1948-1961)

Administrateur des [Transports aériens intercontinentaux](#).

Membre du conseil de surveillance de la Compagnie Chambon
et de la Société générale de remorquages et de travaux maritimes.

président de la Compagnie générale transatlantique (1962-1963),

Vice-président de la Compagnie générale d'armements maritimes [12 juin 1963]

Commandeur de la Légion d'honneur du 9 nov. 1950.

Membre de l'académie de marine.

Décédé à Paris V^e le 26 nov. 1965.

LES MESSAGERIES MARITIMES (*Le Monde des affaires*, SEDE, Paris, 1952)

À l'heure actuelle, les liaisons assurées sous pavillon des Messageries maritimes ont repris dans la majeure partie ; seul le tonnage dont dispose son armement n'a pas encore permis de revenir à l'ancienne périodicité ; mais de nouveau, les Messageries maritimes font le tour du monde : Marseille, Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Fremantle, Melbourne, Sydney, Nouméa, Java, Papeete, Colon, Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Marseille, telles sont les escales de leurs navires tout autour de la planète.

La nouvelle compagnie, fondée en application de la loi du 28 février 1948, est au capital de 4 milliards de francs (1952).

Conseil d'administration

MM. Gustave Anduze-Faris, présid. ; J. Tournier, vice-présid ; R. Cavenil, J. Bredin, E. Ehlers, M. Le Bihan, L. Bedout, R. Bouis, E. Delage, Le Hénaff, L. Pommery, Foulon ; direct. gén. : M. R[oger] Carour.



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 4 milliards de fr.
divisé en 1.600.000 actions de 2.500 fr. chacune

Statuts déposés chez M^e du Boys, notaire à Paris

Siège social : 12, boulevard de la Madeleine, Paris (9^e)
Registre de Commerce : Seine 340.811 B

ACTION DE DEUX MILLE CINQ CENTS FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée

Un administrateur : ?

Un administrateur ou par délégation du conseil d'administration : ?

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES [Desfossés 1956/441]

CONSEIL

Anduze-Faris (Gustave)[1892-1965][Polytechnique. Anc. adm. de la Havraise Péninsulaire (1930-1939)], 435 (TAI), 441 (pdt Messageries maritimes), 450 (Cie Chambon).
 Tournier (Jacques)(insp. gén. finances)(ép. Dlle Stephen-Ribes), 441 (v.-pdt Messageries mmes).
 Bédout (L.)[0‰], 441 (Messageries mmes).
 Bouis (R.)[0/00], 441 (Messageries maritimes).
 Bredin (J.), 441 (Messageries mmes).
 Cavenel (R.), 441 (Messageries mmes).
 Delage (E.), 441 (Messageries mmes), 2137 (Aux Fabriques françaises).
 Ehlers (E.), 441 (Messageries mmes).
 Le Bihan (M.), 441 (Messageries mmes).
 Le Henaff (G.), 441 (Messageries mmes).
 Poirier (L.), 441 (Messageries mmes).
 Pommery (Louis)[x /00][1893-1962. Ép. Louise Levé. Prof. HEC, 1930-40 fd pouv. Lazard, 1941 Chargeurs], 310 (Financ. de l'armement), 436 (dir. Chargeurs réunis), 439 (dg Cie navig. Sud-Atl.), 441 (Messageries maritimes).

DIRECTION GÉNÉRALE :

Carour (Roger), 29 (Séquanaise-Capitalisation), 441 (dir. gén. Messageries mmes).

COMMISSAIRES AUX COMPTES :

Cordebas (R.), 441 (comm. cptes Messageries mmes).
 Sabatier (Jean), 170 (comm. cptes CIC), 441 (comm. cptes Messageries mmes), 937 (comm. cptes Cie univ. d'acétylène et d'électro-métallurgie), 1374 (HGD), 1795 (Éts Bise).

SIÈGE SOCIAL Paris, 12, boulevard de la Madeleine. Tél. : OPE. 07-60.

CONSTITUTION : Société anonyme française constituée le 31 juillet 1948, en exécution de l'article 15 de la loi du 28 février 1948 portant organisation de la Marine marchande, par apports de l'État et de l'ancienne Compagnie des Messageries maritimes.

OBJET : Toutes opérations de transports maritimes, d'armement et d'affrètement, en particulier l'exploitation des services maritimes d'intérêt public concédés à la Compagnie.

CAPITAL SOCIAL : 4 milliards de fr., divisé en 4 millions d'actions de 1.000 fr., entièrement libérées, regroupées depuis le 12 novembre 1951 en 1.600.000 act. de 2.500 fr.

APPORTS : La différence entre la valeur des apports (6.955 millions) et le montant du capital est portée à un compte spécial appartenant aux actionnaires, dit « prime d'émission », s'élevant à 2.955 millions.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : Composée des actionnaires propriétaires d'au moins 4 actions regroupées ; convoquée à l'époque fixée par le conseil d'administration.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale. Sur le surplus disponible après les affectations déterminées par les conventions conclues entre l'État et la Compagnie, il sera payé aux actions un premier dividende de 5 %, le solde étant réparti à raison de 10 % au conseil et de 90 % à toutes les actions.

SERVICE FINANCIER : Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie.

TRANSFERTS : Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie.

COUPONS NETS AU PORTEUR : N° 2 (5 novembre 1951), 17 fr. ; 3 (2 août 1954), 123 fr. ; 4 (18 juillet 1955), 143 fr.

(E n 1.000 fr.)	Recettes	Charges financières	Amortis- sements	Résultats nets	Bénéfice distribué
1949	15.216.477	79.778	1.501.333	130.524	120.000
1950	16.965.659	59.209	1.043.869	80.782	80.000
1951	24.789.059	104.562	1.048.700	4.127	—
1952	30.672.660	120.469	1.430.498	39.066	—

1953	29.807.231	121.356	3.177.306	399.421	244.444
1954	32.964.250	129.840	4.676.275	487.191	288.888

BILANS AU 31 DÉCEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
PASSIF					
Capital	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000
Réserves et provisions	7.356.688	7.296.422	7.901.337	9.088.262	
Dettes à long terme	9.173.000	12.857.000	17.072.809	38.812.724	36.773.836
Dettes à court terme	5.273.724	4.633.466	6.942.501	7.540.997	8.573.015
Dividende	80.000	—	—	244.444	288.888
Report à nouveau	741	741	741	11.917	8.359
Comptes d'attente à régulariser	3.463.681	6.673.127	7.481.740	6.010.188	7.719.915
	<u>25.048.070</u>	<u>35.521.022</u>	<u>42.744.213</u>	<u>59.521.607</u>	<u>66.402.275</u>
ACTIF					
Immobilisé (net)					
Matériel naval	11.982.487	16.434.549	19.923.510	35.501.894	36.398.513
Immeubles, mobilier, matériel	1.420.808	2.387.010	2.779.111	4.133.430	4.769.467
Réalisable					
Approvisionnements	547.774	840.887	1.148.111	1.225.528	1.329.073
Débiteurs divers, participations, dépôts, cautionnements	7.790.291	8.482.948	9.629.016	9.832.332	10.659.755
Disponible	1.064.971	2.829.420	4.824.251	4.849.942	9.194.196
Comptes d'attente et à régulariser	2.241.744	5.046.708	4.440.214	3.978.481	4.051.271
	<u>25.048.070</u>	<u>35.521.022</u>	<u>42.744.213</u>	<u>59.521.607</u>	<u>66.402.275</u>

Guillaume Le Bigot, président (1961-1966)

Gilbert Grandval, président (1966-1972)

Roger Carour, président (1972-1974)

Who's who européen, 1967 :

BILHAUT Michel Eugène Henri. Officier de marine marchande, administrateur de société de navigation. Né au Havre, le 23.6.1924. F. : de Robert, intendant mil. e.r., et de Madeleine Savary. M. : le 28.2.1947, au Mans, avec Simone Minguet de Varenne.

Enf. : Jean-Pierre, Jean-Richard et Marie-France. Et. : Lycées Bourges, , Metz et Le Mans, Ec. nat. de navigation mar. Gr. : bach. ès math., brevet de cpt. au long cours. Carr. : off. de la marine marchande, 20 ans de navigation dont 15 aux « Messageries maritimes », depuis 1960 cdt de navires et adm. « Compagnie des Messageries maritimes » Paris. P.i. : trav. hydrogr. sur les Terres australes et antarctiques fr., e.a. sur l'archipel des Crozet. Décor. : Méd. col. (Extrême-Or.). Membre : Soc. philatélique fr.-brit., Golf Club de Diégo-Suarez (Madagascar). Récr. : philatélie, coquillages, golf, tennis. A. priv. : « La Tartane », 84, bd du Redon, 13 Marseille 8; prof. : Compagnie des Messageries maritimes, 12, bd de la Madeleine, 75 Paris 9, France.

1968 : rachat de la Compagnie de navigation d'Orbigny et de la Société commerciale Atlantique-Sud

1972 : création de Messigaz.

1973 : regroupement avec la Compagnie Générale Transatlantique

1977 : fusion dans la Compagnie Générale Maritime.

Suite :

<http://www.messageries-maritimes.org/p1mm.htm>