

— | —
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE (1930-1934)
filiale de la Société Lorraine
(Anciens Établissements De Diétrich et Cie, de Lunéville)
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Lorraine-Luneville.pdf

La Société générale aéronautique trouve son origine dans la production de voitures automobiles lancée par les usines de matériel ferroviaire de Diétrich, de Lunéville, à la fin du XIX^e siècle, production qui aboutit en 1905 à la scission d'avec la vieille maison mère alsacienne et, en 1907, à la construction d'une nouvelle usine à Argenteuil. Pendant la Première Guerre mondiale, cette usine se diversifie dans la fabrication de moteurs d'avion sous la férule de l'ingénieur Marius Barbarou.

À la fin des années 1920, la production de voitures, cantonnée à des modèles de luxe, décline et cède le pas à la production de véhicules utilitaires et militaires. Celle de moteurs d'avions, après de brillants succès, perd quant à elle du terrain face à la concurrence étrangère. Il est alors question d'une fusion avec Gnome et Rhône — qui sera réalisée à la Libération sous l'égide de la SNECMA — mais c'est finalement la voie de l'intégration verticale qui est choisie par le nouveau ministère de l'Air aux mains de Laurent-Eynac et de son directeur général technique, Albert Caquot. Choix effectué en plein accord avec Lorraine Diétrich, à direction française en apparence avec le baron de Turkheim à la présidence depuis le début du siècle, belge en réalité depuis la prise de contrôle de l'affaire en 1910 par le Trust métallurgique belge-français, représenté par les du Roy de Blicquy, les Steenhault de Waerbeck et l'administrateur-délégué, Charles Nicaise. Au demeurant, ce Trust possédait une expérience certaine en matière de concentration puisqu'avant de mettre la main sur Lorraine Diétrich, il avait notamment pris le contrôle d'un autre constructeur de matériel ferroviaire, les Ateliers du Nord de la France (ANF) à Blanc-Misseron, dans le Valenciennois ¹, et que Lorraine Diétrich avait, de son côté, mis la main, au début des années 1920, sur la branche ferroviaire du toulousain Latécoère (usine principale à Bagnères-de-Bigorre).

*
* *

Début 1930, Lorraine Diétrich apporte donc à une filiale, la Société générale aéronautique (SGA), d'une part son usine d'Argenteuil, d'autre part divers constructeurs d'avions et fournisseurs récemment rachetés : les avions-école Hanriot à Neuilly et Reims, puis Bourges ; les Chantiers aéro-maritimes de la Seine (CAMS), constructeur d'hydravions à Saint-Denis ; la Société d'Emboutissage de Constructions Mécaniques-SECM (Amiot) à Colombes et sa filiale Hydravions Latham ; Nieuport-Astra à Issy-les-Moulineaux et sa filiale la Société aérienne bordelaise (ex-Dyle et Bacalan)... Sur le papier, l'affaire est belle : le capital est considérable (400 MF) et la taille à l'échelle mondiale. Pour diverses raisons, l'affaire tourne très vite mal : la crise boursière

¹ Les ANF, dirigés par Désiré Pélabon, absorbent en 1930, les Ateliers des Mureaux (marteaux piqueurs et aviation), créés par Charles Pélabon, frère du précédent. Les Mureaux ne semblent pas avoir été intégrés dans la SGA. Ils s'allient en 1934 avec Farman-Blériot dans l'Union corporative et commerciale aéronautique et sont nationalisés en 1936.

empêche la firme de lever les capitaux qu'elle escomptait ; sa principale banque, la BNC, se retrouve rapidement au bord de la faillite ; des spéculations de la direction, semble-t-il, aggravent la situation ; les synergies se font attendre (plus de quarante modèles d'avions au catalogue !) ; les commandes militaires connaissent une baisse conjoncturelle ; et les concurrents jettent de l'huile sur le feu.

Mais la principale cause de l'échec paraît être l'attitude de l'administration dont, depuis l'origine de l'industrie aéronautique, les velléités rationalisatrices ont toujours cédé le pas à une politique du diviser pour régner, dans une ambiance autarcique, consistant à maintenir à flot quelques firmes moyennes, à faire vivoter quelques outsiders champion du prototype et à saboter toute tentative d'émergence d'une firme puissante, surtout si celle-ci cherchait à s'implanter à l'étranger pour accroître ses marchés et s'émanciper de la tutelle bureaucratique. Résultat : en 1940, l'armée allemande disposait de neuf modèles et l'armée française de trente-huit — en quarante-huit versions —, dont pratiquement aucun capable de rivaliser. Il faudra attendre les années soixante pour se résoudre enfin à entrer cahin-caha dans l'ère des coopérations internationales, non sans rechute sévère (le Rafale).

Fin 1931, le baron Nicaise démissionne de son poste d'administrateur délégué de Lorraine Diétrich. Début 1932, la Banque nationale de Crédit (BNC), gros soutien de la SGA, est à l'agonie. Fin 1932, Lorraine Diétrich retire leurs pouvoirs aux administrateurs délégués de la SGA, entraînant leur démission et celle de trois administrateurs. Les constructeurs d'avions reprennent alors leur indépendance les uns après les autres.

C'est le moment où Edmond Giscard d'Estaing, fort d'un début de réussite à la SFFC, est appelé à la présidence de la SGA² et entre au conseil de Lorraine-Diétrich. Sa mission réorganisatrice est facilitée par le maintien au ministère de l'Air, de février 1934 à janvier 1936, sous les gouvernements Doumergue, Flandin et Laval, du général Denain qui avait choisi comme chef de cabinet le propre frère d'Edmond Giscard d'Estaing, René, conseiller d'État, exalté pétainiste sous l'Occupation.

Nieuport est alors vendu aux Ateliers et chantiers de la Loire.

*
* * *

En juin 1934, la SGA, réduite pour l'essentiel à son usine d'Argenteuil et plombée d'une dette de 62 MF envers la BNCI (successeur de la BNC), adopte le nom de SMAL. L'année suivante, Marcel Bloch, Henry Potez, la CAMS (passée à Potez) et la Société aéronautique du Sud-Ouest (Bloch et Potez) achètent la participation majoritaire de Lorraine-Diétrich dans la SMAL³, laquelle dégage enfin quelques bénéficiaires. En mai 1937, l'usine d'Argenteuil (hors foncier et immobilier) est nationalisée et la SMAL devient un simple holding riche de biens immobiliers et d'indemnités à percevoir.

Henry Potez et Marcel Bloch sont vice-présidents de la SMAL, sous le magister d'Edmond Giscard d'Estaing⁴.

Curieusement, nous n'avons pas trouvé trace, dans les longs rapports annuels publiés par la SFFC dans la presse financière au cours des années 1930, de participations dans la SMAL et dans la Lorraine Diétrich. Mais d'après Verheyde, le capital de Lorraine-Diétrich est bien détenu au début de l'Occupation à 20 % par la SMAL, la SFFC et Louvroil, Montbard, Aulnoye (futur Vallourec).

² Dès août 1933, selon Georges Valance, *VGE, une vie*, 2011, qui se trompe en affirmant qu'Edmond Giscard d'Estaing a coiffé Lorraine-Diétrich et la SGA d'« une holding commune », la SMAL, alors que cette dernière n'est qu'une transformation de la SGA.

³ www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/fr/.../120aq-10b.html?

⁴ Philippe Verheyde, *Les mauvais comptes de Vichy. L'aryanisation des entreprises juives*, Paris, Perrin, 1999, 564 p.

À la rentrée 1940, Marcel Bloch est arrêté dans sa villa de Cannes et interné à Pellevoisin. De prison en résidences surveillées, il échouera en août 1944 à Buchenwald d'où, protégé par l'organisation clandestine communiste, il reviendra sous le nom de Marcel Dassault.

À la rentrée 1941, une augmentation de capital de Lorraine Diétrich (usines de matériel ferroviaire à Lunéville et Bagnères-de-Bigorre) est réservée à la SMAL qui devient ainsi actionnaire de son ancienne maison mère (ou y accroît sa participation ?).

En attendant, aryanisation oblige, il faut régler le sort des actions Bloch dans la SMAL. L'enjeu ? Ses biens immobiliers et ses participations dans Lorraine Diétrich et Motobloc à Bordeaux. Le service central des administrateurs provisoires propose qu'elles soient rachetées par la SFFC mais les Allemands, y sont hostiles. S'ensuivent de tortueuses tractations contées par Verheyde et dont on ne connaît pas l'issue.

À la Libération, forte de ses participations dans Motobloc, Lorraine Diétrich, Tubauto et la S.N. Gaumont, la SMAL survit encore quelques années, puis vote sa liquidation anticipée à la fin de 1951.

SOURCES :

- Emm. CHADEAU, L'Industrie aéronautique en France (1900-1950). De Blériot à Dassault, Paris, Fayard, 1987, 560 p.
- Schumpeter, l'État et les capitalistes : entreprendre dans l'aviation en France (1900-1980) par Emmanuel CHADEAU, professeur d'histoire contemporaine à l'Université de Lille III. (*Le Mouvement social*, décembre 1988).
- Le parcours de Marcel Dassault revisité par Michel VILLETTE, ENSIA (*Gérer et comprendre*, juin 2003) : article inspiré par Emmanuel Chadeau.

S.A., février 1930. : constitution de la Société Générale aéronautique (SGA) par filialisation de la branche spécialisée de Lorraine-Diétrich, de Lunéville, comprenant d'une part l'usine de moteurs et d'automobiles d'Argenteuil, d'autre part des constructeurs d'avions récemment rachetés : les avions-école Hanriot à Neuilly et Reims, puis Bourges ; les Chantiers aéro-maritimes de la Seine (CAMS), constructeur d'hydravions à Saint-Denis ; la Société d'Emboutissage de Constructions Mécaniques-SECM (Amiot) à Colombes et ses filiales Hydravions Latham et Motobloc ; Nieuport-Astra à Issy-les-Moulineaux et sa filiale la Société aérienne bordelaise (SAB)(filiale commune de Dyle & Bacalan et de Nieuport).

LORRAINE DES ANCIENS ÉTABLISSEMENTS DE DIÉTRICH ET C^{ie}, DE LUNÉVILLE (*Le Journal des débats*, 30 octobre 1929)

L'assemblée extraordinaire, tenue le 28 octobre, a autorisé le conseil à augmenter le capital social de 7.500.000 francs, par la création de 60.000 actions nouvelles, dont 12.500 en rémunération des apports faits à la Société Lorraine, par la Société des Forges et Ateliers de Construction Latécoère, et 47.500 en représentation de l'actif de la Société Hanriot. [...]

L'assemblée a également donné l'autorisation de faire apport à la société en formation, qui sera, en principe, dénommée Société Générale Aéronautique, de la division d'Argenteuil, qui comprend notamment la branche automobile et aviation de la Société Lorraine et les biens de la Société Hanriot.

Cet apport Lorraine-Hanriot se ferait sur la base de 210 à 230 millions de francs, contre remise d'un nombre d'actions au pair de la S.G.A. à créer, égal au montant des apports.

Les divers apports à faire à la S.G.A. représenteront 300 millions de francs, auxquels viendront s'ajouter 100 millions d'argent frais, portant le capital à 400 millions.

Les actionnaires de la Société Lorraine auraient un droit de préférence lors de cette augmentation de capital de la S.G.A. Les actions émises pour réaliser cette augmentation le seraient avec une prime sur le pair.

L'assemblée, enfin, a apporté des modifications à divers articles des statuts.

Société Générale Aéronautique
(*Le Journal des finances*, 10 décembre 1929)

La Société Lorraine des Anciens Établissements de Diétrich et Cie de Lunéville a voulu étendre à l'aéronautique la formule de la construction en grande série réunissant dans une seule fabrication les deux principaux éléments constitutifs de l'avion : le moteur et la cellule. En même temps, avec l'encouragement des pouvoirs publics, elle a procédé à un double travail de concentration et d'organisation rationnelle d'où est résultée la Société Générale Aéronautique.

Cet organisme nouveau reprend, d'une part, la branche Moteurs de la Société Lorraine, branche qui a fait ses preuves en fournissant à la Défense nationale et à l'industrie privée des moteurs bien étudiés et bien au point. Il s'intègre, d'autre part : la Société Hanriot, spécialisée dans les avions-école ; la Société Nieuport-Astra, la plus grande spécialiste du monde en avions de chasse et contrôlant elle-même la Société Aérienne Bordelaise ; la C. A. M. S. [Chantiers aéro-maritimes de la Seine], importante firme de construction d'hydravions ; et la S.E.C.M. [Amiot], spécialisée dans la construction des appareils gros porteurs et contrôlant la Société des Hydravions Latham.

Ainsi, la nouvelle Société est placée, dès sa création, à la tête d'un actif industriel considérable, et elle détient déjà en carnet plus de 300 millions de francs de commandes.

Elle voit donc le jour sous les meilleurs auspices ; elle constitue à la fois une grande affaire nationale et une affaire qui semble appelée à de brillants résultats financiers par le fait même qu'elle réalise la concentration et la rationalisation dans une industrie qui a déjà fait ses preuves et qui est à la veille d'entrer dans un complet épanouissement.

En dehors des apports — estimés à 300 millions de francs —, le capital comprend 340.000 actions de 500 francs nominal à souscrire en numéraire. Sur ce total, 140.000 sont réservées à la souscription de la Société Lorraine et 100.000 sont offertes par préférence et à titre irréductible aux actionnaires de la Société Lorraine, à raison d'une action de la Générale Aéronautique pour huit actions de la Lorraine.

Les 100.000 actions restantes sont offertes au public à titre réductible, la répartition se faisant au prorata du nombre d'actions demandées.

Le prix d'émission est fixé à 530 francs par action.

On peut souscrire, jusqu'au 14 décembre 1929, à la Banque Nationale de Crédit, 16, boulevard des Italiens, à Paris ; au Crédit Commercial de France, 20, rue Lafayette, et 103, avenue des Champs-Élysées, à Paris ; ainsi que dans toutes leurs succursales ou agences en France.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE
(*Le Journal des débats*, 13 février 1930)

La deuxième assemblée constitutive, tenue le 11 février, sous la présidence du baron [Charles] Nicaise, a entendu lecture du rapport des commissaires sur les apports en nature de la Société Lorraine des Anciens Établissements de Diétrich et Cie, de Lunéville, qu'elle a définitivement approuvés, ainsi que les avantages particuliers qui en sont la représentation. Un premier conseil d'administration a été nommé, qui se compose de M^{lle} Suzanne Deutsch de la Meurthe [Nieuport] ; MM. Félix Amiot [SEMS-Latham], René Aymard, Marius Barbarou [l'ingénieur motoriste de la Lorraine], Gustave Delage [Nieuport], Émile Delmar [CAMS], Émile Level [BNC], le baron Léon de Steenhault [Trust métallurgique belge-frs, Lorraine-Diétrich...], Henri Vigne, le baron Nicaise [Lorraine-Lunéville], Hubert Outhenin-Chalandre [Hanriot], Fernand du Roy de Blicquy [Trust métallurgique belge-frs, Lorraine-Diétrich...], le baron Eugène de Turckheim et le baron Adrien de Turckheim [patrons historiques de Lorraine-Diétrich...].

En conséquence, la société se trouve définitivement constituée au capital social de 400 millions de francs, divisé en 800.000 actions de 500 francs, dont 460.000 actions d'apport et 340.000 actions de numéraire, sur lesquelles 140.000 ont été souscrites au pair par la société fondatrice.

1930 (juin) : l'assemblée générale des Usines Motobloc
consacre la prise de contrôle par la Société générale aéronautique
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Usines_Motobloc.pdf

AU XII^e SALON DE L'AÉRONAUTIQUE
L'EFFORT DE CONCENTRATION DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE
(*Le Journal des débats*, 4 décembre 1930)

Quiconque visite actuellement le Salon de l'aéronautique ne peut pas ne pas être frappé par la présentation globale, sous le pavillon de la Société générale aéronautique, de sept grandes firmes, depuis longtemps célèbres, chacune dans sa spécialité : Cams, Lorraine, Hanriot, Nieuport-Delage, Seem [*sic* : Secm], Amiet [*sic* : Amiot] et Latham, Société aérienne bordelaise.

La S.G.A. — groupement que désignent ces initiales et qui n'est vieux que d'une année à peine apparaît comme le résultat d'un des plus puissants efforts de concentration financière et industrielle qui aient jamais été accomplis en France.

Il nous paraît utile de donner à son sujet, à nos lecteurs, les renseignements suivants

La genèse de l'affaire

L'idée de la fusion entre les sociétés indiquées plus haut ? Il faut en reporter l'honneur au baron Nicaise, président de la Lorraine, aujourd'hui président de la Société générale aéronautique elle-même. C'est lui qui, dès la création du ministère de l'air, saisi, par M. Laurent-Eynac, du danger que faisaient courir à l'aviation française, d'un côté l'insuffisance des capitaux y investis, de l'autre les rivalités entre marques, enfin son absence d'esprit « rationalisateur », ce fut, dis-je, le baron Nicaise, qui, à la suite de pourparlers, conférences et tractations infiniment délicats — au cours desquels lui fut de la plus grande aide le concours diplomatique de M. [Albert] Caquot — réussit à mettre sur pied le nouveau groupement dont nous aurons assez fait comprendre l'importance en signalant que, créé au capital de 400.000.000 de francs, entièrement

versés, il apparaît aujourd'hui comme la plus importante société d'aviation non seulement de France, mais du monde entier.

Grouper les firmes les plus sérieuses et les plus expérimentées en matière de construction, les unes de moteurs (d'automobiles et d'avions), les autres d'hydravions, celle-là d'avions légers, cette troisième d'appareils de grands raids, mettre en commun des trésors agrandis de ressources matérielles et de compétence technique, tel fut le but primordial des dirigeants de la Société Lorraine.

« Concentration verticale »

Des mois et des mois furent nécessaires, on le conçoit, pour la révision et la mise au point des formidables rouages, au fonctionnement desquels un sang nouveau devait communiquer une nouvelle vitalité. Mais d'une activité multiforme, où des centaines de collaborateurs dévoués travaillèrent efficacement dans l'ombre. Déjà, aux yeux des initiés, le nom de Société générale aéronautique prenait figure et relief. Aujourd'hui, à l'occasion du XII^e Salon, c'est le grand public qui, après le Président de la République, vient s'émerveiller devant ce que M. Doumergue a baptisé lui-même : « Une exposition dans l'Exposition. »

A l'heure actuelle, les nombreuses usines que possède et gère la S. G. A. à Paris, en banlieue et en province sont à même, dans le plus bref délai, de réaliser toutes commandes ressortissant à une quelconque des spécialités de l'aviation, qu'il s'agisse de tous moteurs, depuis le 100 CV pour avion de tourisme, jusqu'au monstrueux 1.000 CV, qu'il s'agisse d'un léger appareil, comme celui de Mlle Deutsch de la Meurthe, ou d'un énorme avion d'un type voisin de celui qui, équipé d'un Lorraine, permet actuellement à Goulette et Lalouette leur prodigieux raid à travers l'Asie.

Pas d'exemple, sous aucun ciel, d'une concentration verticale (il faut en revenir à cette expression) si complète, réalisée avec tant d'ampleur dans les grandes lignes, tant d'ingénieuse minutie, dans le détail. Il est agréable pour l'esprit de constater qu'un tel effort trouve déjà sa récompense.

Actuellement, on peut affirmer que, d'un bout à l'autre de l'Univers, dans l'air métropolitain comme dans celui de nos possessions coloniales, comme dans celui des nations amies ou alliées de la France ou encore neutres, des avions de la S. G. A. circulent, d'autres se construisent à une cadence d'une rapidité impressionnante, d'autres sont commandés et attendus.

L'avenir de la S. G. A.

On n'envisage pas, dans un si bref article, d'épuiser un sujet si riche ni d'entrer même dans la description technique des dizaines de moteurs et de types d'appareils que produit de façon déjà intensive et présente au Salon la S. G. A. Un mot seulement, de cette filiale de la Société générale d'aéronautique, la STAR, Compagnie de navigation exploitant avec succès, depuis plusieurs mois, les lignes Paris-Genève (où le pilote Ripault s'est, à diverses reprises, signalé à l'attention, en étant le seul à atteindre le Bourget par temps bouché) ; Paris-Deauville (qui fut l'objet, cet été, de maint reportage pittoresque) ; Paris-Cherbourg (la ligne de raccord indispensable à une grosse partie du trafic transatlantique).

SOCIÉTÉ LORRAINE
(*Le Journal des finances*, 8 janvier 1932)

[...] Au cours de son exposé à l'assemblée qui a approuvé les comptes et la réduction des apports à la S.G.A.*, le président a eu l'occasion de déclarer que [...] le sauvetage de la Société Générale Aéronautique* reste pour la société une question vitale.

SOCIÉTÉ LORRAINE
(*Le Journal des finances*, 15 janvier 1932)

[...] Pour comprendre ces difficultés, il faut remonter au début de l'année 1930, date de la création de la S. G. A. Celle-ci fut constituée au capital de 400 millions, en 800.000 actions de 500 francs, dont 460.000 furent remises à la Lorraine en rémunération de ses apports. Ceux-ci n'étaient pas seulement constitués par l'usine d'Argenteuil. La Lorraine avait préalablement à la constitution de sa filiale, réalisé une véritable concentration en s'assurant le contrôle d'un certain nombre d'entreprises de constructions aéronautiques dont elle céda les actions à la S. G. A. : la Société Hanriot, la Société Nieuport-Astra, la Société des Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine, la Société d'Emboutissage de Constructions Mécaniques [Amiot].

Cette concentration — si l'on en juge tout au moins par les déclarations qui furent faites au moment de la création de la S. G. A. — avait été conçue avec la pleine approbation, sinon même avec l'encouragement du ministère de l'Air, désireux de voir se réaliser une rationalisation de l'industrie aéronautique permettant la construction juxtaposée des cellules et des moteurs. La Société Lorraine était donc en droit d'espérer, en cas de difficultés, une aide directe du gouvernement ; il semble qu'elle ait subi quelques déceptions de ce côté, et les atermoiements du gouvernement paraissent constituer une des principales excuses que peut invoquer le conseil pour expliquer l'échec d'un projet grandiose qu'il avoue aujourd'hui avoir été une erreur.

Quoi qu'il en soit, la Société Lorraine avait, en outre des 460.000 actions d'apport, souscrit au pair 140.000 actions de la S. G. A. Sur les 200.000 actions restant, 100.000 avaient été offertes à 530 fr. aux actionnaires de la Société, les autres souscrites par le public.

La Société Lorraine disposait donc, à l'origine, de 600.000 actions de la S. G. A., sur les 800.000 qui composaient le capital, c'est-à-dire beaucoup plus qu'il ne lui en fallait pour s'assurer le contrôle de l'affaire. Elle pouvait espérer en réaliser une partie sur le marché, ce qui aurait notablement allégé l'effort financier fourni par la Société pour la création de sa filiale. Mais, en raison de la situation boursière, les actions S. G. A. ne furent jamais introduites sur le marché ; pour les mêmes raisons, elles ne tardèrent pas à être difficilement négociables sur le hors-cote. Aussi la Société Lorraine a-t-elle été obligée de conserver la plus grande partie de sa participation : au 30 septembre 1931, elle possédait encore 552.537 actions de la S. G. A.

Celle-ci envisageait, dès sa constitution, l'émission d'un emprunt obligataire de 100 millions de francs, dont le produit devait être destiné à assurer un fonds de roulement à la jeune entreprise. Toujours pour les mêmes raisons d'ordre boursier, cette émission ne put jamais être effectuée. La question peut être discutée de savoir si la Société Lorraine avait intérêt, en présence de cette situation, à abandonner sa filiale à ses propres forces — ce qui aurait sans doute entraîné une faillite — ou, au contraire, à lui fournir les moyens d'existence qui lui manquaient. C'est cette dernière politique, avec tous les risques qu'elle comportait, que le conseil a choisie. Il semble qu'il le regrette aujourd'hui, et la démission récente de M. Nicaise du poste d'administrateur délégué semble bien devoir être interprétée dans ce sens.

Mais il est trop tard maintenant pour revenir en arrière. La Lorraine s'est engagée à fond pour soutenir sa filiale, et ce sont les garanties données par la Société mère qui expliquent l'apparition à son bilan des comptes d'ordre auxquels nous faisons allusion plus haut.

Dans ces comptes d'ordre, figure une somme de 56 millions, sous la rubrique « débiteurs par acceptations » (garantie donnée par la Lorraine » pour des avances

consenties par les banques à la S. G. A.) et une autre somme de 28 millions et demi sous la rubrique « débiteurs par cautions » (garantie de bonne fin donnée par la Lorraine pour certains marchés conclus par la S. G. A.).

Si l'on ajoute que la S. G. A. figure, en outre, d'après les déclarations du président, dans les débiteurs divers pour 6 millions, on calcule que la Lorraine se trouve engagée dans les affaires de sa filiale pour un montant de 90 millions environ, qui a sans doute sensiblement augmenté depuis la clôture de l'exercice.

La Lorraine ne peut évidemment espérer rentrer dans ses fonds que quand la S. G. A. aura pu se procurer des capitaux frais. Celle-ci n'y peut songer tant qu'elle supportera la charge d'un capital de 400 millions qui, étant donné l'évolution de la situation économique — les commandes, en particulier celles de l'État, étant très inférieures aux prévisions faites il y a deux ans — est maintenant tout à fait disproportionné avec les perspectives bénéficiaires de l'affaire.

Une réduction du capital de la S. G. A. s'imposait donc comme mesure préalable à tout assainissement. Le conseil de la Lorraine a estimé qu'il était de son intérêt d'effectuer à elle seule cette réduction du capital de sa filiale : elle avait reçu, en 1930, pour 230 millions d'actions d'apport ; elle a décidé de réduire ses apports de 125 millions. Grâce à cette réduction — qui explique la diminution du poste portefeuille au dernier bilan de la Lorraine — le capital de la S. G. A. n'est plus que de 275 millions de francs : elle espère ainsi pouvoir aborder, dans des conditions plus normales, les négociations indispensables à son assainissement financier.

Au moment de la constitution de la S. G. A., il était apparu au bilan de la Lorraine une provision spéciale de 117 millions qui représentait « la marge entre l'estimation en valeur des usines d'Argenteuil, telle qu'elle ressortait des apports de la S. G. A. et la valeur pour laquelle elles étaient inscrites aux précédents bilans. »

C'est l'application de cette provision, complétée par un prélèvement de 7.587.896 francs sur les résultats de l'exercice, qui a permis d'effectuer l'abattement de 125 millions sur le portefeuille au bilan de la Lorraine.

Cette solution — bien qu'elle impose déjà de cruels sacrifices aux actionnaires de la Lorraine — n'est qu'une solution préliminaire. Il faut maintenant que la S. G. A. trouve les concours nécessaires pour assainir sa situation ; et, en attendant cet assainissement qui lui permettrait de se dégager, il faut que la société mère continue à trouver auprès de ses banquiers le soutien indispensable.

En ce qui concerne ce dernier point, il ne semble pas — malgré les 39 millions de dettes en banque, dont 15 à court terme, qui figurent au dernier bilan — que des craintes soient justifiées. Le président, par ailleurs très réticent dans ses déclarations, a été très rassurant à cet égard.

Quant aux perspectives de l'assainissement de la situation de la S. G. A., elles sont évidemment plus incertaines. Si les négociations engagées à ce sujet n'aboutissaient pas à une prompt solution très favorable, il est possible que les actionnaires de la Lorraine — dont le sort, de par la politique adoptée par le conseil, est maintenant lié à celui de la S. G. A. — se voient obligées de consentir à de nouveaux sacrifices.

Cette éventualité, le président ne l'a pas nettement écartée dans ses déclarations finales à l'assemblée du 30 décembre. Mais il faut avouer que les cours actuellement pratiqués sur l'action de la Société Lorraine en tiennent assez largement compte : à 75 francs, l'affaire n'est évaluée qu'à 60 millions — soit 60 % du capital — alors que les réserves figurent encore au passif du bilan pour ce même chiffre de 60 millions.

L'assemblée du 17 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1931, accusant un solde bénéficiaire de 6.703.900 francs, qui a été affecté comme suit : amortissement des frais de constitution, 3.306.038 fr. ; amortissements industriels. 3.397.871 francs.

Dans son rapport, le conseil indique que le bilan a été établi en appliquant à certains éléments d'actif le redressement exposé à l'assemblée du 29 décembre 1931, grâce à l'abandon de 125 millions consenti par la Société Lorraine sur la rémunération dont elle avait bénéficié du fait de ses apports.

Le président a précisé que la société devait 63 millions à la Banque Nationale de Crédit et 23 millions au Crédit Commercial [CCF]. Des négociations sont en cours avec la liquidation de la Banque Nationale de Crédit pour la consolidation de la créance envers cet établissement. On escompte arriver assez prochainement à un accord. Il y aura lieu ensuite d'entamer des pourparlers avec le Crédit Commercial.

Au 13^e Salon de l'Aéronautique
L'EFFORT
DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE
(*Le Journal des débats*, 24 novembre 1932)

L'important consortium que constitue la Sté Générale aéronautique peut se flatter d'avoir depuis deux ans galvanisé, en quelque sorte, toute notre industrie aéronautique de par l'ampleur de son effort et par l'exemple incessant qu'elle a donné.

Cams, Hanriot, Lorraine — La firme animatrice de tout le mouvement —, Latham, Nieuport, S. E. C. M., Société anonyme bordelaise, les sept marques amies et alliées ont chacune, dans leur domaine, qui va de la cellule au moteur, en passant par presque tous les accessoires, réalisé des merveilles.

Côté moteur, le nouveau Lorraine 600 CV type Courlis est une des réussites les plus accomplies du Salon.

On y retrouve les avantages des premiers Courlis, c'est-à-dire: grande légèreté, 650 gr. au CV, n'excluant pas une grande robustesse, et un encombrement réduit facilitant le centrage ; possibilité de transformation rapide du moteur à prise directe en moteur à réducteur, gros excédent de puissance, etc.

L'adoption du carburateur triple a permis, en plus :

1° D'établir les trois groupes de cylindres suivant un type unifié, ce qui facilite la construction, l'usinage et l'approvisionnement en rechanges ;

2° De gagner encore sur le poids ;

3° De simplifier la commande de gaz et donner une plus grande sécurité et une plus grande facilité de montage, tous les renvois étant supprimés, la commande ne comportant qu'une seule manette ;

4° De diminuer l'encombrement, ce qui facilite le profilage et l'accessibilité.

On en peut donc conclure que son emploi, grâce à son faible poids spécifique et à son endurance, peut être envisagé aussi bien sur avion de bombardement, de reconnaissance, de chasse et même de transport.

On voudrait s'attarder à étudier chacun des appareils groupés dans le large emplacement accordé au grand consortium. Mais, à l'heure où l'aviation de tourisme vient plus que jamais à l'ordre du jour, quelques détails sur le Hanriot 13, l'avion que vous piloterez demain, n'apparaîtront pas, en tout cas, superflus.

L'Hanriot 13, à un plus haut degré encore que ses prédécesseurs, est un avion d'apprentissage quasi automatique. Suivant l'expression des élèves eux-mêmes, il pardonne leurs fautes, et, cependant, les en prévient.

L'avion-école L. H. 13 est un monoplane à aile haute et à hélice tractive, biplace en tandem. Les deux postes étant rigoureusement identiques, dans leurs moindres détails,

l'élève et le moniteur peuvent occuper indifféremment l'un ou l'autre siège. Le train d'atterrissage à large voie assure une parfaite tenue au sol et au roulement ; les pneus à ballon dont il est muni augmentent la souplesse des atterrissages et permettent le roulement même dans les terrains mous et détremés.

Pour la construction, le but des ingénieurs qui ont réalisé l'appareil a été la simplification de toutes les structures.

On sait presque piloter un Hanriot sans avoir jamais appris.

LA VIE AÉRIENNE
L'activité de S. G. A.
(*Le Journal des débats*, 2 décembre 1932)

Le numéro spécial, consacré au Salon de l'aviation, de la revue trimestrielle de la Société générale aéronautique contient presque exclusivement le détail des diverses productions de cette firme. C'est dire qu'il représente un fort important document.

Toute la gamme des moteurs Lorraine, à refroidissement par air et à refroidissement par eau, ainsi que tous les appareils, avions et hydravions construits dans les différents ateliers du groupe S. G. A., y figurent avec leurs caractéristiques, leurs particularités de construction et leurs références. Entre les hydravions « Cams », les avions « Hanriot », « Nieuport-Delage », les avions et hydravions « S. E. C. M. » et les avions de la S. A. B., plus de quarante appareils témoignent de la remarquable activité déployée dans tous les domaines de l'aviation par la Société générale aéronautique.

Société Générale Aéronautique
(*Le Journal des débats*, 25 décembre 1932)

Au cours d'une séance du conseil d'administration, tenue le 23 décembre, la Société Lorraine, utilisant son droit d'actionnaire majoritaire de la Société Générale Aéronautique, a cru devoir retirer les pouvoirs des administrateurs délégués.

Cette mesure, pouvant présenter pour la Société les conséquences les plus graves, a entraîné la démission du représentant d'une banque très importante de la place [Level, de la BNC, en faillite], la démission de MM. Vigne et Outhenin-Chalandre, administrateurs délégués, et celle de MM. Delage et Delmar, administrateurs, membres du comité de direction.

Société Générale Aéronautique
(*Le Journal des débats*, 25 décembre 1932)

Au cours d'une séance du conseil d'administration, tenue le 23 décembre, la Société Lorraine, utilisant son droit d'actionnaire majoritaire de la Société Générale Aéronautique, a cru devoir retirer les pouvoirs des administrateurs délégués.

Cette mesure, pouvant présenter pour la Société les conséquences les plus graves, a entraîné la démission du représentant d'une banque très importante de la place [Level, de la BNC, en faillite], la démission de MM. Vigne et Outhenin-Chalandre, administrateurs délégués, et celle de MM. Delage et Delmar, administrateurs, membres du comité de direction.

Société Générale Aéronautique
(*Le Figaro*, 29 décembre 1932)

La Société Lorraine communique les précisions suivantes au sujet de la réorganisation technique de la Société Générale Aéronautique :

Sur la demande de la Société Lorraine, le conseil de la Société Générale Aéronautique a décidé de retirer aux administrateurs délégués de cette dernière société les pouvoirs qui leur avaient été précédemment conférés, pour les confier à son président, M. Eugène de Turckheim, lequel sera assisté pour l'administration de la société d'un comité de direction composé de MM. Chrétien, Barbarou (technique des moteurs), Amiot (technique des planeurs) et d'Estailleur-Chanteraine (partie commerciale).

LA VIE AÉRIENNE
A LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE
par G.-L. H.
(*Le Journal des débats*, 12 février 1933)

M. d'Estailleur-Chanteraine, le brillant aviateur dont on n'a pas oublié les récents raids en Afrique, et à qui vient d'être confiée la direction de la Société générale aéronautique, voulut bien faire part hier aux représentants de la presse sportive des importants remaniements qui viennent de se produire au sein de la S. G. A., et à la suite desquels certaines firmes associées, comme la C. A. M. S. et Hanriot, ont repris, on le sait, leur autonomie. M. d'Estailleur-Chanteraine précisa, en outre, que le pivot de la Société générale aéronautique restait La Lorraine dont l'ingénieur Barbaroux [*sic* : *Barbarou*] demeure l'animateur averti. Puis, avec la clairvoyance et l'autorité qu'on lui connaît, le nouveau directeur nous exposa ses vues sur l'avenir de l'aéronautique française, en souhaitant qu'une union nécessaire vienne, enfin, apporter à l'industrie spécialisée les possibilités que lui interdisent depuis quelques années les rivalités stériles dont, en fin de compte, profite, seule la concurrence étrangère.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE
Assemblée générale ordinaire du 30 juin 1933
(*L'Information financière, économique et politique*, 7 juillet 1933)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons réunis en assemblée générale ordinaire, conformément à l'article 31 de vos statuts, pour vous soumettre le bilan et les copies de l'exercice clos le 31 décembre 1932.

Dans le rapport du conseil à l'assemblée générale ordinaire de votre société, tenue le 17 juin 1932, et statuant sur les écritures de l'exercice clos le 31 décembre 1931, nous avons fait une simple allusion aux modifications intervenues dans l'organisation de votre société au mois de septembre 1931.

Nous sommes obligés d'y revenir aujourd'hui, car cette réorganisation portait en elle les germes de bien des difficultés qui ont pesé lourdement sur les résultats de l'exercice dont nous vous rendons compte.

En fait, pour satisfaire à des indications bancaires très nettes transmises à votre conseil, la Direction effective de la Société a passé en octobre 1931 des mains des représentants de la Lorraine à celle des représentants des sociétés de construction de planeurs : ceci s'est opéré par la nomination de deux nouveaux administrateurs délégués, et d'un comité de direction dont la majorité était prise parmi les représentants des filiales. Cette nouvelle organisation devait, dans l'esprit de ses auteurs, assurer un meilleur aménagement des deniers de la Société et leur utilisation avec la plus stricte économie, par une réduction des frais généraux ; il n'en fut rien.

Notre trésorerie se trouvait fort à l'étroit, la crise économique n'ayant pas permis la création d'obligations reconnue indispensable, d'accord avec la Banque nationale de crédit, dès la création de la S. G. A.

Nos disponibilités, nos prévisions de trésorerie ne devaient pas permettre d'alimenter à la fois, dans des conditions suffisantes, nos deux départements moteurs et cellules,

Par les dispositions qui furent prises alors, on affecta de plus en plus nos ressources au développement des services des Sociétés de planeurs, au grand détriment de l'usine d'Argenteuil.

Certains éléments dirigeants, en étaient arrivés à créer à l'égard de nos moteurs, une atmosphère de scepticisme, aussi déprimante pour nos collaborateurs les plus importants que pour les plus modestes, et effectivement dangereuse pour la réputation de notre maison. Les services commerciaux envisageaient une réduction importante des commandes du ministère de l'Air et des gouvernements étrangers, qui, peu à peu, se fermaient à notre activité, alors que la société Lorraine y avait occupé pendant tant d'années une situation de tout premier ordre.

On en vint à penser, et même à dire, que si l'on voulait sauver la société et assurer son avenir, il était indispensable de se séparer le plus rapidement possible de l'homme qui y avait créé le moteur d'aviation, et à qui la Lorraine devait ses plus belles années de prospérité et de gloire.

Les représentants de la Lorraine déclarèrent qu'ils ne s'associeraient jamais à pareille politique, et la plus regrettable des scissions se fit ainsi jour dans les organismes directeurs de la société. Cette dualité de vues ne pouvait que porter le plus grand préjudice à la S. G. A. : les malaises grandissant, les membres du comité décidèrent de proposer au conseil une transformation radicale de la société.

Diverses propositions furent mises en avant. Elles comportaient toutes le maintien de la responsabilité de la Lorraine, mais sans contrôle sur les entreprises qui en auraient été séparées.

Ces projets étaient ... inacceptables par la Lorraine : celle-ci n'avait-elle pas donné à sa filiale pour 57 millions d'avaux, 51 millions de cautions et sa vie n'était-elle pas étroitement liée à l'avenir de la S. G. A. ?

Voyant qu'il était impossible de s'entendre avec leurs interlocuteurs, et la situation devenant de plus en plus dangereuse, usant des droits que leur conférait leur situation majoritaire, les représentants de la société décidèrent, au conseil du 23 décembre 1932, de reprendre entièrement en mains la direction de tous les services de la S. G. A. et retirèrent aux administrateurs délégués les pouvoirs qui leur avaient été conférés.

Cette décision provoqua, séance tenante, la démission du représentant de la Banque qui, toujours, avait accordé son appui à ces deux administrateurs. Cette démission entraîna celle des quatre administrateurs-directeurs, qui représentaient la minorité du conseil.

Celui-ci se trouva à ce moment réduit aux représentants de la Société Lorraine et à M. Amiot, au titre de S.E.C.M.

Sur l'heure, le conseil se complétait en appelant au poste d'administrateur M. d'Estailleur-Chanteraine, dont nous vous demandons de ratifier la nomination.

Les exploits de M. d'Estailleur-Chanteraine, ses missions en Afrique, tous exécutés avec moteurs Lorraine, sont connus de vous. Il n'avait cessé, depuis la formation de la S.G.A., de lui rendre, bénévolement d'ailleurs, les plus grands services en portant au loin le renom de vos moteurs.

En même temps, un nouveau comité de direction était constitué, comprenant :

M. Barbarou, pour la direction technique moteurs ;

M. Amiot, pour la direction technique planeurs ;

M. d'Estailleur-Chanteraine, pour la direction commerciale générale.

M. Chrétien, pour la direction administrative et financière.

Ce comité est placé sous la présidence de M. Eugène de Turckheim, président du conseil.

Le choix de M. Chrétien nous a paru particulièrement heureux, étant donné sa grande connaissance des affaires, les résultats qu'il a pu obtenir dans beaucoup de sociétés très éprouvées, elles aussi, par la crise.

Le nouveau comité se mettait aussi à l'œuvre, et dès la première semaine, opérait une réduction massive des frais généraux.

Il supprimait :

Les quatre directeurs généraux.

L'ingénieur en chef du service technique du siège social et les vingt-deux ingénieurs et dessinateurs de ses services.

Le directeur du contentieux, le secrétaire général des agents commerciaux et un certain nombre d'employés.

Le nouveau comité se trouva en face d'une situation bancaire très grave.

Une encaisse dans les banques de 300.000 fr. environ et un découvert de 75.000.000 environ.

Dans ce découvert, les crédits ouverts par le Crédit commercial de France venaient à échéance le 31 janvier 1933, et notre conseil ne devait pas tarder à être informé que ces crédits ne lui seraient pas renouvelés. Il y avait donc des mesures à prendre de toute urgence, la société ne pouvant envisager de faire aucun remboursement par ses propres moyens.

Cette situation, vis-à-vis des banques, devait diriger toute la politique que votre conseil allait suivre à partir de ce moment, dans le but de rembourser une partie de son découvert et d'en transformer le solde en dettes à long terme. Votre conseil estimait, en effet, qu'il n'était pas possible, en tout état de cause, de rester plus longtemps dans la situation incertaine dans laquelle on se trouvait.

Les opérations qui furent la conséquence de cette politique ont été toutes réalisées après la clôture de l'exercice dont nous vous rendons compte.

Le bilan que nous vous présentons, et qui se solde au crédit par un compte de profits et pertes de 4.920896 fr. 89, est établi sur les mêmes bases que celui arrêté au 31 décembre 1931. Comme vous pouvez le constater, nous n'avons fait subir aucun amortissement aux différents postes de l'actif.

D'autre part, il ne tient aucun compte des résultats des filiales, celles-ci n'ayant pas distribué de dividende.

Nous aurons à vous présenter ultérieurement un nouveau bilan qui tiendra compte de toutes les opérations actuellement réalisées ou en cours de négociations.

Le bilan au 31 décembre 1932 s'établit de la façon suivante :

.....

RAIDS ET VOYAGES S. G. A.

1932 :

Janvier-février. Capitaine Wauthier (Farman-Lorraine-Mizar) avec l'écrivain américain Seabroock : Paris-In Salah-Gao-Bamako-Oran-Paris, 12.500 kilomètres.

15 avril. — Goulette-Salel (Farman-Lorraine-Algol) : Paris-Le Cap en 3 jours 18 h. 15 et retour, 23.000 km.

Avril. — Mission d'Estailleur-Chanteraine (Farman-Lorraine-Mizar) : Paris-Djibouti-Dakar-Paris (Djibouti-Dakar en 3 jours 14 heures = 8.800 km.), 22.700 km.

Mars-avril. — Ionnet Ghika (seul à bord). (E.E.T.-Lorraine-Mizar) : Bucarest-Saïgon et retour. 11 jours, 25.000 km.

Juin. — Haegelin (Hanriot-Lorraine 230 CV) : Coupe Michelin-Tour de France en 10 h. 20.

Juillet. — Haegelen (Hanriot-Lorraine 230 CV) record du monde de vitesse sur 2.000 km. ; record du monde de vitesse sur 500 km. avec 500 kilogrammes.

Mai. — Circuit de Syrie par 61 Potez-Lorraine 450 CV (colonel Antoinat) du 35^e régiment, 2.550 kilomètres.

Pendant tout le cours de l'année 1932, comme d'ailleurs au cours des années précédentes, les régiments d'aviation des théâtres d'opérations extérieures et qui sont entièrement équipés de Potez-Lorraine 450 CV ont fait preuve de la formidable activité aérienne dont ils sont coutumiers.

Il n'est pas possible de donner ici, ni un résumé ni un détail de ces déplacements quotidiens à moins d'être entraîné à écrire une véritable plaquette.

Il faut noter également l'activité des régiments de la métropole équipés en matériel construit par la S.G.A. (avions S.E.C.M.-Amiot, moteurs Lorraine 600 CV) :

Moteurs Lorraine :

3^e régiment de Châteauroux ; 12^e régiment de Reims ; 31^e régiment de Tours ; 33^e régiment de Metz, ; 34^e régiment du Bourget ; 36^e régiment de Pau.

Avions S. E. C. M.-Amiot : 33^e régiment de Metz.

Dans la marine également, de nombreux hydravions C.A.M.S. de Cherbourg, Brest, Bizerte, Kenifra, Berre, de même que la plupart des avions du navire porte-avions « Béarn », sont équipés de moteurs Lorraine.

Enfin, nous tenons à vous indiquer quels sont les points sur lesquels s'est portée tout particulièrement l'activité de l'usine d'Argenteuil ;

1^o Moteur Pétrel. — Moteur à refroidissement par eau 600-900 CV avec compresseur Lorraine pour rétablir la puissance à haute altitude.

Homologué et ayant subi toutes les épreuves au régime de 2.200 tours pour 500 CV de puissance nominale à l'altitude de 3.500 mètres.

Il vient de subir avec succès les épreuves de 2.600 tours pour une puissance nominale de 600 CV à 3.500 minutes.

2^o Moteur Algol. — Moteur à refroidissement par air de 300 CV. avec commande de génératrice débrayable pour avions coloniaux.

3^o Moteurs marins de 1.100 CV., destinés aux vedettes lance torpilles.

4^o Moteurs Diesel destinés à l'industrie et à la marine nationale.

5^o Vedette porte-torpilles de 2.200 CV., dont la vitesse supérieure à celle des unités les plus rapides, qui vient de faire ses premiers essais avec un plein succès et a, par ses performances, vivement impressionné toutes les personnalités qui ont assisté à son lancement.

Les nouveaux moteurs que M. Barbarou a mis à l'étude, dont certains seront réalisés dans le courant de la présente année : Aviation, Diesel, moteurs spéciaux,

maintiendront les moteurs Lorraine à la tête de la construction aéronautique, et doivent vous donner confiance dans l'avenir de votre société.

Vous aurez, Messieurs, à ratifier la nomination de M. d'Estailleur-Chanteraine, faite à titre provisoire par le conseil d'administration de votre société dans sa séance du 23 décembre 1932 ; ainsi que celle de M. René Delor ⁵, nommé par le conseil dans sa séance du 13 juin 1933.

M. Delor représente au conseil les intérêts si importants du groupe d'actionnaires bordelais. Par sa grande connaissance des affaires, par la haute situation qu'il occupe à Bordeaux, il a déjà su apporter à votre Société un concours très précieux.

Conformément à l'article 20 des statuts, le mandat de ces deux administrateurs prendra fin à l'assemblée générale ordinaire qui délibérera sur l'approbation des comptes du cinquième exercice social, et qui renouvellera le conseil tout entier.

Vous aurez ensuite à nommer vos commissaires aux comptes et à fixer leurs émoluments.

Enfin, conformément à la loi, nous vous demandons de ratifier les transactions que nous aurions été amenés à faire aux diverses sociétés dont certains membres de votre conseil sont également administrateurs, et de donner aux administrateurs pour l'exercice en cours, la même autorisation prévue par la loi.

Nous passons à présent la parole à MM. les commissaires aux comptes, pour la lecture de leur rapport.

*
* *

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et le rapport des commissaires aux comptes, approuve en toutes leurs parties les comptes et le bilan de l'exercice 1932, tels qu'ils ont été présentés, ainsi que les affectations proposées.

L'assemblée donne aux membres du conseil *quitus* de leur gestion pour l'exercice 1932.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité, moins trois actionnaires.

Deuxième résolution

L'assemblée générale donne à MM. Émile Level, Charles Nicaise, M^{lle} B. Deutsche de la Meurthe, René Aynard, Gustave Delage, Émile Delmar, Outhenin-Chalandre et Henri Vigne acte de leur démission, qu'elle déclare accepter.

Troisième résolution

L'assemblée nomme pour remplir les fonctions de commissaires aux comptes pour l'exercice 1933, M. Neyrière et la Société Fiduciaire Franco-suisse, avec faculté d'agir ensemble ou séparément, et fixe leur allocation à 2.500 francs pour chacun d'eux.

Quatrième résolution

L'assemblée générale ratifie les nominations de MM. Philippe d'Estailleur-Chanteraine et René Delor aux fonctions d'administrateurs, lesdites fonctions devront prendre fin lors de l'assemblée générale qui ratifiera les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1934.

⁵ René Delor : négociant en vins à Bordeaux, président des Usines Motobloc. Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/empire/Usines_Motobloc.pdf

Cinquième résolution

L'assemblée générale, connaissance prise des opérations traitées par la Société avec les sociétés ayant des administrateurs communs, donne acte à ces administrateurs de l'accomplissement des prescriptions du paragraphe 2 de l'article 10 de la loi du 24 juillet 1867 et renouvelle l'autorisation exigée par le premier paragraphe du même article
Ces résolutions sont votées à l'unanimité.

Edmond GISCARD D'ESTAING,
administrateur délégué de la SFFC,
www.entreprises-coloniales.fr/empire/SFFC_1930-1949.pdf
devient administrateur de Lorraine-Dietrich
et président de la Société générale aéronautique

À la S. G. A.

(*L'Information financière, économique et politique*, 21 septembre 1933)

Le nouveau comité de direction unique S G.A. et Lorraine est ainsi composé : baron Turckheim, MM. Barbarou, d'Estailleur-Chanteraine, Amiot et Giscard d'Estaing.

Parlementaires et financiers
par Roger Mennevée

ELBEL, Paul

Député des Vosges

Adresse : 69, avenue de Ségur, à Paris (VII^e).

Fondateur : Comité d'action économique et douanière (octobre 1925), Association nationale du bois (1926), Société lorraine (ancienne Dietrich), janvier 1934, aurait démissionné en novembre 1934 (?), Société générale aéronautique (nommé en janvier 1934).

(*Les Documents politiques*, février 1936)

— || —
SOCIÉTÉ DES MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
(SMAL)(1934-1951)



Coll. Peter Seidel
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Peter_Seidel.pdf
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE
Société anonyme française
au capital de 400.000.000 de francs
Divisé en 800.000 actions de 500 francs

Droit de timbre acquitté par abonnement
Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel de l'Indochine*
du 14 mars 1930

NOUVELLE DÉNOMINATION
SOCIÉTÉ DES MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
CAPITAL RÉDUIT DE 275 À 56 MILLIONS DE FRANCS
SUIVANT DÉCISION D EL'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
EXTRAORDINAIRE DU 7 JUIN 1934
ACTION DE 100 FRANCS NOMINAL

Statuts déposés à M^{es} J. Bourdel et J. Dufour, notaires à PARIS, le 10 janvier 1930

Siège social à Paris

ACTION DE CINQ CENTS FRANCS AU PORTEUR

entièrement libérée

Un administrateur : Ch. Nicaise

Par délégation du conseil : ?

Paris, avril 1930

Imprimerie Robaudy, Cannes

Société générale aéronautique
(*La Journée industrielle*, 8 juin 1934)

Les actionnaires se sont réunis hier en assemblée ordinaire et extraordinaire sous la présidence de M. Giscard d'Estaing, président du conseil d'administration.

Pendant l'exercice écoulé, le conseil a poursuivi le plan d'assainissement et de réorganisation qu'il avait exposé dans son rapport lors de l'assemblée générale ordinaire du 30 juin 1933, et que celle-ci avait approuvé.

Ce plan visait notamment le remboursement d'une partie des crédits bancaires et la transformation du solde en dette à long terme.

Le bilan qui a été présenté, compte tenu des pertes sur les opérations et réalisations qui ont été effectuées dans le cours de l'année 1933, se solde, d'une part, par une perte d'exploitation de 3.936.270 fr. 97 et. d'autre part, par une perte sur cessions, aménagements sur portefeuille et débiteurs divers, s'élevant à 45.973.526 fr. 26, y compris l'aménagement de la participation dans la S. E. C. M.

Pour permettre à cette société de trouver elle-même le financement nécessaire à l'exécution des importantes commandes qu'elle a prises, le conseil a accepté de procéder à l'aménagement de sa créance sur la S. E. C. M. partiellement en obligations et partiellement en actions, au moyen des deux opérations suivantes :

Souscription par la S. G. A. à l'augmentation du capital S. E. C. M. porté de 700.750 fr. à 5 millions en compensation à due concurrence de sa créance sur la S. E. C. M.

Remise à la S. G. A. à due concurrence de 10.000 obligations hypothécaires de 1.000 fr. chacune S. E. C. M.

L'assemblée a approuvé les résolutions qui lui étaient présentées, comportant :

L'approbation des comptes et du bilan de de l'exercice 1933, le report à nouveau de la perte de 3.936.270 fr. et l'affectation des comptes réserves par primes d'émission (6 millions de francs) et fonds général d'amortissement (22 millions 766.999 fr.) à la diminution des immobilisations ;

La ratification de l'accord conclu avec la Banque Nationale de Crédit les 3 et 8 août 1933 ; .

La ratification de la nomination de MM. Giscard d'Estaing et Elbel, représentant la B.N. C., en qualité d'administrateurs.

Au point de vue technique, signale le rapport, nous avons à souligner l'achèvement de la mise au point du moteur Lorraine « Petrel » à compresseur, qui s'est imposé comme le meilleur moteur de sa catégorie.

Ce moteur, d'une formule tout à fait nouvelle, établi en vue des programmes futurs, est appelé à un grand avenir ; il équipe l'avion Nieuport et va être monté sur l'avion Dewoitine, présentés tous deux au concours français d'avions de chasse. Sa valeur est déjà consacrée par les aviations étrangères : en Hollande, avec les avions Fokker de chasse ; en Yougoslavie, en Pologne, en Belgique, où il se classe avant les meilleurs moteurs étrangers.

L'année 1933 marquera dans les annales de la S. G. A. par le succès sans précédent de la croisière africaine de escadre du général Vuillemin, dont les 28 avions Potez, tous équipés du moteur « Lorraine » 450 CV, ont réalisé l'admirable randonnée que vous savez, sans aucun incident mécanique.

Dans l'aviation privée, nous avons à enregistrer le succès du moteur « Lorraine » 110 CV, à air. qui équipe de nombreux avions Farman et Caudron.

Enfin, M. Barbarou a présenté aux essais officiels devant le service technique, un moteur Diesel d'aviation, et il poursuit l'étude de nouveaux moteurs qui répondront aux exigences nouvelles des services utilisateurs. Citons, notamment, un nouveau moteur de même formule que le Lorraine « Pétrél », mais dont la puissance sera supérieure à 1.000 CV, dont la mise au point s'annonce tout à fait prochaine et qui pourra vraisemblablement, dès cette année, équiper des appareils dont l'aviation militaire française doit être largement dotée.

Dans le domaine automobile, nous avons à l'étude et en cours de réalisation une gamme complète de véhicules lourds pour tous terrains, qui ont déjà reçu l'approbation des services officiels de l'armée.

Une assemblée extraordinaire a eu lieu, qui a décidé de changer la raison sociale, laquelle sera désormais Société des Moteurs Lorraine, et de ramener le capital de 275 millions à 56 millions.

Société générale aéronautique
(*Le Journal des débats*, 9 juin 1934)

L'assemblée ordinaire du 7 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1933.

Ceux-ci font apparaître un déficit de 49 millions 909.797 francs, dû, à concurrence de 3.936.270 francs, aux résultats d'exploitation, et pour le solde aux pertes sur cessions (département Hanriot, C. A. M. S., Nieuport-Astra) et sur l'aménagement du portefeuille et des débiteurs divers.

Une assemblée extraordinaire a ensuite apuré la situation. La réduction du capital de 275 à 55 millions, par abaissement du nominal des actions de 500 à 100 francs, et l'affectation des fonds de prévoyance à l'amortissement direct des usines ont permis, d'une part d'effacer le déficit, d'autre part de ramener la valeur comptable des immobilisations de 125,3 à 56,9 millions, et celle du portefeuille de 93,4 à 37 millions. Les découverts bancaires ont été remboursés, sauf en ce qui concerne la dette envers la B. N. C. (62 millions) qui a été aménagée, le paiement en ayant été échelonné partie sur quatre, partie sur vingt-cinq ans.

Le conseil a été autorisé à porter le fonds social de 55 à 86 millions. A cet égard, le président a indiqué que si la société a besoin de trésorerie et cherche des moyens de

financement pour réaliser son programme industriel, il n'entre pas dans les intentions du conseil d'effectuer une augmentation de capital.

Enfin, la raison sociale a été modifiée. Elle devient Société des Moteurs et Automobiles Lorraine, dénomination qui convient mieux à l'activité de l'affaire, limitée à la fabrication de moteurs d'avions et d'autos, ainsi qu'à la construction de véhicules poids lourds d'un type nouveau.

La réorganisation qui vient d'être effectuée évite les risques que faisait courir à la société son endettement excessif. Néanmoins, les charges restent lourdes (amortissement de la dette envers la B. N. C.).

Comme, d'autre part, la concurrence est sévère dans la branche d'activité de l'affaire, les perspectives immédiates paraissent devoir demeurer très limitées.

Le séjour des aviateurs soviétiques à Paris
(*Le Journal des débats*, 11 août 1934)

[...] Puis ils furent conduits aux usines Hispano-Suiza et Lorraine. Dans les célèbres usines d'Argenteuil de la Société des moteurs et automobiles Lorraine, les membres de la mission furent reçus par MM. Barbarou, d'Estailleur-Chanteraine et Treillard, où, vivement intéressés par ce qu'ils virent, ils ne manquèrent pas de féliciter chaleureusement les dirigeants de cette grande société. [...]

La visite du Président de la République
au Salon de l'Aviation
(*Le Petit Parisien*, 18 novembre 1934)

M. Lebrun a été reçu au stand des moteurs LORRAINE par MM. Giscard d'Estaing, président ; Barbarou, le célèbre ingénieur, et d'Estailleur-Chanteraine, administrateur de la Lorraine. À côté du réputé moteur Pétrek 12 à compresseur commandé en grande série par l'État, le Président put admirer les moteurs Mizar, Algol à refroidissement par eau et le nouveau Lorraine-Diesel de 200 CV à refroidissement par air.

LORRAINE DES ANCIENS ETABLISSEMENTS DE
DIETRICH ET Cie, DE LUNEVILLE*
(*Le Journal des débats*, 12 février 1935)

Une assemblée extraordinaire sera convoquée dans le courant de mars pour statuer sur une proposition de diminution du capital. Bien que le pourcentage de réduction ne soit pas encore fixé, il ne semble pas qu'il puisse être inférieur aux trois quarts, en raison notamment de la dépréciation des actions Moteurs Automobiles Lorraine que la société détient en portefeuille.

Quand l'historien Emmanuel Chadeau confond la SGA et Lorraine Diétrich

Ensemble, [Bloch et Potez] créèrent, en mai [1934], une Société des moteurs et automobiles Lorraine (S.M.A.L.) [ce n'est qu'une nouvelle dénomination de la SGA] qui,

grâce aux avances de Potez et à l'entregent de Marcel Bloch, obtint de ses créanciers — le ministère des Finances, les banques liquidatrices de l'ex-B.N.C. —, d'absorber Lorraine-Dietrich [traduire la Société générale aéronautique] en perdition. [...] 85 % des actions Lorraine-Dietrich [dans la SGA] furent acquis contre la reprise d'une créance du Trésor de 30 millions sur S.G.A., créance soldée à 15 millions en remboursement différé. (L'industrie aéronautique en France 1900-1950. De Blériot à Dassault, Paris, Fayard, 1987, p. 225)

Confusion également manifeste dans son article de décembre 1988 pour *le Mouvement social* : Potez et Bloch « finirent par reprendre Lorraine [traduire la Société générale aéronautique, qui fabriquait les moteurs *Lorraine*] en 1935, qu'ils réorientèrent peu à peu hors de l'aviation ».

Même erreur chez Michel VILLETTE, *Le parcours de Marcel Dassault revisité, Gérer et comprendre*, juin 2003, qui s'inspire de l'ouvrage de Chadeau.

MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
(*L'Information financière, économique et politique*, 16 avril 1935)

La société avait reçu, au début de l'année, une commande de moteurs d'aviation qui a été doublée depuis ; toutefois, le marché n'est pas définitivement passé. Les Moteurs Lorraine avaient également reçu la commande de 150 véhicules pour la motorisation de l'armée et cette commande a été elle-même augmentée récemment.

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

.....
Dans son rapport, le conseil rappelle que le capital engagé dans la Société générale aéronautique, devenue depuis Société des moteurs et automobiles Lorraine, atteignait 92.030.786 fr. et fut ramené à 30.254.700 fr, à la suite de la réduction de capital de cette participation. La Société Lorraine, ne pouvant continuer le financement de sa filiale, a dû accepter les propositions faites par le groupe Potez, ce groupe faisant sien le financement de la Société des moteurs et automobiles Lorraine et de ses filiales.

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

La S. M. A. L. s'engageait à rembourser à la Lorraine la créance que cette dernière avait sur elle, s'élevant à 16.883.003 francs contre remise de 10 millions d'obligations hypothécaires Société d'emboutissage et de constructions mécaniques, et 7.925 actions de la même société, formant le solde des actions S. E. C. M. en possession de la S. M. A. L.

La valeur attribuée à ces actions fut celle résultant de la vente faite peu de temps auparavant par la S. M. A. L. au groupe Amiot, de 12001 actions S. E. C.M., soit 750 fr, valeur justifiée par l'évaluation de l'actif de cette société ainsi que de son carnet de commandes. Les actions S. E. C.M. étant d'un nominal de 250 fr, la Société Lorraine est

obligée de constituer au passif, du bilan une provision de 4.901.813 fr, pour parer à toute moins-value éventuelle.

.....

SOCIETE LORRAINE
(*Les Annales coloniales*, 18 mai 1935)

.....
La perte sur les actions Société des moteurs et automobiles Lorraine s'élève à 61.777.086 fr.

.....
Le carnet de commandes accuse une augmentation importante et peut être évalué avec certitude à plus de 40 millions, et cela sans tenir compte d'une série d'affaires en négociation avec les services de la défense nationale, seuls ou avec la collaboration de la S. M. A. L.

.....

MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
(*Le Journal des débats*, 18 juin 1935)

Les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1934 font état d'un solde créditeur brut de 4.032.802 fr., tandis que l'exercice 1933 s'était soldé par une perte globale de 49.909.797 fr.

.....

MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
(*L'Information financière, économique et politique*, 2 juillet 1935)

L'assemblée générale ordinaire du 29 juin a approuvé les comptes de l'exercice au 31 décembre 1934 qui se soldent par un bénéfice de 4.932.802 fr. 95 qui a été intégralement affecté au compte « Fonds général d'amortissement ».

M. Chasseriau⁶ a été nommé administrateur, et le mandat de l'ancien conseil a été renouvelé en entier.

Dans son rapport, le conseil indique que l'assemblée générale extraordinaire qui s'est tenue le 7 juin 1934 a approuvé le plan de réorganisation financière de la société, ramenant son capital à 55 millions, et ratifié les modifications transformant la Société générale aéronautique en Société des moteurs et automobiles Lorraine.

Au cours du dernier exercice, le conseil a continué son œuvre de redressement financier et industriel, en poursuivant notamment le remboursement de créances importantes exigibles à court ou à moyen terme, et l'allégement de la trésorerie, parallèlement à la cession des deux dernières participations que la société avait encore dans des affaires de cellules : la Société d'emboutissage et de constructions mécaniques et la Société aérienne bordelaise.

Comme l'exposait en détail le rapport de l'assemblée générale du 7 juin 1934, la Société d'emboutissage et de constructions mécaniques a été assainie financièrement

⁶ René Chasseriau (1876-1969) : inspecteur des finances, directeur de la Banque française pour le commerce et l'industrie (1913), puis de la Banque nationale de crédit (1922). Officier de la Légion d'honneur.

en 1933. Les mêmes raisons qui avaient incité à vendre les participations dans des affaires de cellules ont conduit à continuer l'exécution de ce programme. Les perspectives même d'avenir que l'on pouvait espérer pour S.E.C.M. auraient conduit la société à faire, pour sa filiale, un effort de trésorerie épuisant qui l'eût empêchée de trouver les concours bancaires dont elle avait elle-même besoin pour ses fabrications normales. Le conseil décida donc de vendre 60 % des actions de la Société d'emboutissage et de constructions mécaniques, à condition que le groupe acheteur s'engageât à financer lui-même les commandes de cette société, et à libérer par conséquent les titres que nous avons dû déposer en garantie des avances dont elle bénéficiait déjà. En même temps, la S.M.A.L. obtenait que S.E.C.M. prenne à sa charge une somme de 6 millions sur la dette non garantie de 10.105.349,99 de S.M.A.L., vis-à-vis de la B. N. C. en liquidation. Cette dette est, en effet, exigible en 1938, 1939 et 1940 ; et le conseil se préoccupe déjà d'en préparer l'apurement. Ultérieurement, la S.M.A.L. a enfin cédé à la Société Lorraine des Anciens Etablissements de Dietrich et Cie de Lunéville, pour annulation complète du compte courant dont elle était débitrice (18 millions environ) les actions de la Société d'emboutissage et de constructions mécaniques (8.000) qu'elle avait encore en portefeuille, ainsi que la totalité des obligations S.E.C.M. qu'elle détenait (10 millions). Au total, la S.M.A.L. a vendu entièrement une participation que des raisons industrielles l'incitaient à ne pas conserver pour se concentrer sur ses fabrications à Argenteuil, et, en même temps, elle a remboursé toute sa dette à vue, et diminué de 6 millions sa dette à moyen terme.

Le rapport du conseil termine en indiquant qu'au cours de l'exercice 1934, tous les efforts ont tendu à consolider et à étendre le redressement de la société au point de vue financier, technique et commercial. L'aide qui a été apportée à la S. M. A. L. par les nouveaux administrateurs qui sont entrés dans son conseil, a eu déjà les plus heureux effets. Mettant à profit leur expérience précieuse en matière de constructions aéronautiques et leurs puissants moyens, la société a pu réaliser, grâce à une étroite collaboration technique, l'adaptation rapide de ses moteurs sur des cellules commandées actuellement en grande série par les services de l'Air. Sans doute reste-t-il beaucoup à faire.

L'assemblée générale extraordinaire qui s'est tenue à l'issue de l'assemblée ordinaire a voté quelques modifications aux statuts, le transfert du siège social à Argenteuil et la réduction du nombre des administrateurs.

MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
(*Le Journal des débats*, 18 juin 1936)

Le bilan de l'exercice 1935 fait ressortir un solde bénéficiaire brut de 2 millions 526.112 fr. contre 4.932.802 fr. pour l'exercice précédent.

SOCIÉTÉ DES MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE

Assemblée générale ordinaire du 25 juin 1936.

EXERCICE 1935

(*Les Assemblées générales*, 1936)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Conseil d'administration : MM. Edmond Giscard d'Estaing, président ; H. Potez et M. Bloch, vice-présidents ; Marius Barbarou, administrateur-délégué ; René Delor, R. Chasseriau, administrateurs.

Commissaires : MM. Roger Neyrière et E. Berlot.

Siège social : 204, rue de Saint-Germain, à Argenteuil (Seine-et-Oise).

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire conformément à l'art. 31 de vos statuts, pour vous soumettre le bilan et les comptes de l'exercice clos au 31 décembre 1935.

L'exercice 1935 a été d'abord marqué par la réalisation des opérations conclues dans les derniers jours de 1934 et dont votre conseil vous a rendu compte à l'assemblée générale du 29 juin 1935 ; au point de vue administratif, une gestion désormais simplifiée a permis le transfert du siège social de votre société, de Paris à l'usine d'Argenteuil ; au point de vue financier, votre conseil a poursuivi l'apurement, des comptes provenant des opérations de la Société Générale Aéronautique et existant encore avec d'anciennes filiales de votre Société, telles la Société Aérienne Bordelaise et les Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine. Votre Société aura ainsi complètement apuré l'héritage du passé, mais sa dette obligataire, à long terme, lui impose encore de lourdes charges vis-à-vis du Trésor français qui a succédé comme créancier à la Banque Nationale de Crédit.

Désormais libérée de ce souci de réorganisation, votre Société a pu consacrer le principal de son activité à son objectif essentiel, l'exploitation industrielle aussi complète que possible de vos usines d'Argenteuil et l'utilisation des filiales de Bordeaux et de Roumanie : il a fallu pour cela apporter la plus grande attention à la trésorerie de votre Société, afin de lui redonner l'aisance et le crédit exigés pour la réalisation des études techniques indispensables, et pour le financement des marchés obtenus. La mise en fabrication d'un matériel nouveau exigeait un effort financier soutenu afin de constituer des stocks de matières premières et de créer des outillages importants d'approvisionnements ou de fabrication. Ces efforts ont porté principalement sur le lancement des fabrications de séries concernant nos moteurs Petrel, nos véhicules industriels et nos moteurs Diesel.

Nous tenons à vous rappeler, comme nous le faisons chaque année, les faits saillants de notre activité industrielle au cours de l'exercice et les résultats acquis par le matériel construit par votre Société.

Au point de vue technique, nous avons poursuivi les perfectionnements du moteur à compresseur Lorraine-Petrel ainsi que son adaptation sur des appareils de construction française ou étrangère.

Ce moteur définitivement adopté par le ministère de l'Air pour l'équipement en série de ses avions de bombardement et de reconnaissance, bimoteurs Potez 542, contribue à la satisfaction générale des utilisateurs, à la défense de nos territoires. Des épreuves très dures ont précédé ou accompagné sa mise en service et en particulier 200 heures de vol d'endurance ont été réalisées sur un avion sélectionné par le Service Technique, sans le moindre incident.

À l'étranger également, lors d'un concours qui mettait en présence de nombreux moteurs à compresseur, français et étrangers, le moteur Petrel a réalisé 200 heures de vol par des épreuves successives en utilisation pratique, ceci dans les conditions d'emploi extrêmement sévères.

Notons que, seuls, le moteur Lorraine-Petrel et un moteur américain ont été capables de subir la série des épreuves.

Des avions prototypes de formule très moderne, tel l'avion hollandais Koolhoven, ont adopté notre moteur pour la réalisation de leur premier appareil.

Poursuivant l'amélioration et le rendement des moteurs Lorraine à refroidissement par air, nous avons réalisé l'homologation du moteur Algol, primitivement établie pour 300 CV., à la puissance de 420 CV. et nous faisons de même pour le moteur Mizar 240 CV., qui va passer ainsi à la puissance de 320 CV.

Cette augmentation de puissance, due aux travaux et aux efforts constants de nos techniciens, s'est effectuée en conservant au moteur la résistance et la longévité qui sont une des caractéristiques des fabrications de votre Société.

Dans le domaine des Etudes, nous poursuivons l'achèvement et l'élaboration de moteurs nouveaux et particulièrement puissants, réclamés par les Services intéressés du ministère de l'Air :

— Le moteur Lorraine Petrel Major, perfectionnement du Petrel qui donne alors la puissance de 820 CV. et conserve dans son ensemble les caractéristiques heureuses du Petrel initial.

— Le moteur Lorraine Eider, moteur à refroidissement par eau de 1.000 CV. dont les essais actuellement en cours promettent les meilleurs résultats.

— Le moteur Lorraine Sirius, 18 cylindres, à refroidissement par air de 1.000 CV., bénéficie de toutes nos études et des résultats acquis dans les moteurs à refroidissement par air ; il apporte en outre d'heureuses solutions nouvelles au problème si complexe des moteurs à refroidissement par air de grandes puissances.

Dans un autre ordre d'idées, nous avons conclu un accord avec la Société Potez, pour la fabrication et la vente du matériel moteurs de cette firme, tant pour les groupes de servitude destinés aux avions et hydravions de gros tonnage, que pour les moteurs d'avions.

Des commandes ont d'ailleurs déjà sanctionné cette nouvelle fabrication dont les perspectives d'avenir paraissent favorables ; nous construisons ainsi en série, toute la gamme des moteurs Potez de 60 à 230 CV. :

- 3 B. — 60 CV.
- 6 Ba. — 120 CV.
- 9 Ab. — 220 CV.
- 9 C. — 230 CV.

et les groupes spéciaux :

- 2 C. — Groupe électrogène.
- 2 D. — Groupe compresseur.

En outre, un moteur Potez d'une formule nouvelle, à refroidissement par air à compresseur et à réducteur, est déjà en cours d'essais. Ce moteur de 12 cylindres en 2 rangées horizontales de 6, de cylindrée totale de 17 litres environ, est susceptible de donner une puissance de 480 CV. à l'altitude de 4.000 mètres ; deux exemplaires nous ont été commandés par l'État à titre de prototypes.

En moteurs Diesel, en dehors des commandes de la Marine Nationale, nous avons poursuivi le montage des moteurs Lorraine Diesel 130 CV. sur automotrices destinées aux Réseaux des Chemins de fer de l'Est et de l'État, et dont après essais satisfaisants, nous espérons une extension importante. Le succès de ce moteur d'ailleurs, ainsi que la demande de la clientèle, nous ont amenés à lancer la fabrication d'un moteur Diesel plus puissant de 170 CV. 8 cylindres, également destiné aux automotrices.

Dans la catégorie des Véhicules Tous terrains, nous continuons la livraison des commandes du Ministère de la Guerre. Nous avons reçu également des commandes de série du Ministère de l'Air, notamment pour assurer le ravitaillement en combustible de nombreuses escadrilles de l'Armée de l'Air. Le développement de la motorisation des Armées de Terre et de l'Air laisse prévoir une prospérité réelle pour le Département « Véhicules Tous Terrains » de votre société.

Les essais faits par notre vedette lance-torpilles de 2.200 CV. ont montré l'intérêt primordial de ce matériel pour la Marine nationale et ouvert ainsi à cette construction de nombreuses possibilités pour la création en série du matériel de défense de nos frontières maritimes.

Parallèlement à ces efforts industriels et commerciaux de votre Société, les utilisateurs de notre matériel obtiennent de leur côté des résultats d'exploitation tout à fait remarquables. Air Afrique, en particulier, qui relie bihebdomadairement Alger au Congo Français, emploie des avions Bloch, trimoteurs Lorraine Algol 300 CV. sur un parcours inévitablement très dur et surtout aggravé par des conditions climatiques très diverses et souvent défavorables.

Malgré cela, 500.000 kilomètres ont été réalisés par notre matériel en 9.000 heures de vol au cours d'une utilisation toujours égale à elle-même et qui nous a valu de la part des dirigeants de cette Société, les références les plus élogieuses.

Cette heureuse manifestation de notre activité vous indique que votre Société ne néglige aucun effort pour se maintenir au faite des diverses branches industrielles qui l'intéressent et que la concurrence rend particulièrement difficile, dans un domaine où la qualité de la technique est l'élément le plus important.

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

Les relations de votre Société avec la Société Roumaine Industria Aeronautica Romana, se sont poursuivies normalement et votre conseil s'est activement préoccupé d'obtenir le règlement de nos fournitures rendu difficile par les mesures de protection financières prises par l'État Roumain ; les résultats de cette action ont répondu à nos efforts au début de 1936.

Poursuivant enfin la réalisation de nos engagements avec la Banque Nationale de Crédit, en liquidation, nous avons remboursé par anticipation 154 obligations de 1.000 francs en réalisant un immeuble devenu inutile à l'activité de votre Société et dont le paiement final nous permettra le remboursement total de 600.000 francs.

Votre bilan au 31 décembre 1935 se présente de la façon suivante (voir tableau) :

Le compte de Profits et Pertes, créateur de Fr. 2 millions 526.112,50, se présente comme suit (voir tableau) :

.....

Ce solde provient, d'une part, des résultats de l'exploitation qui accusent, avant amortissements industriels, un bénéfice de 2.660.986 fr. 25, et, d'autre part, de diverses récupérations de créances qui atteignent la somme de 288.591 fr. 50, soit un total de 2.949.577 fr. 75 dont il est déduit 423.465 fr. 25, montant de pertes sur diverses cessions.

Nous vous proposons d'affecter intégralement la somme de 2.520.112 fr. 50 au compte « Fonds Général d'Amortissements ».

Vos commissaires aux comptes vont vous communiquer le détail des différents postes du Bilan au 31 décembre 1935.

Conformément à l'article 20 des statuts modifiés par l'Assemblée générale extraordinaire du 29 juin 1935, le mandat de M. H. Potez, administrateur, vient à expiration, et nous vous proposons son renouvellement.

Vous aurez à nommer vos commissaires aux comptes et à fixer leurs émoluments.

Enfin, conformément à la loi, nous vous demandons de ratifier les transactions que nous avons été amenés à faire avec les diverses sociétés dont les membres de votre Conseil sont également administrateurs et dont nous vous rendons compte verbalement, ainsi que de donner aux administrateurs pour l'exercice en cours, la même autorisation prévue par la loi.

Les résolutions, conformes aux propositions du conseil d'administration, ont toutes été adoptées à l'unanimité par l'assemblée.

MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
(*L'Information financière, économique et politique*, 9 juillet 1936)

Pour trouver un emploi aux sommes qui restent bloquées en Roumanie, cette entreprise a souscrit, la presque totalité du capital d'une Société nouvelle « Franco-Dunareana », au capital de 15 millions de lei, qui a pour objet la préparation de produits alimentaires et la fabrication d'emballages métalliques.

Annuaire Desfossés, 1937, p. 823-824 :

Moteurs et automobiles Lorraine

Conseil : E. Giscard d'Estaing, pdt ; H. Potez, v.-pdt ; M. Bloch, v.-pdt ; M. Barbarou, adm.-d. ; R. Chasseriau ; R. Delor.

Commissaires des comptes : MM. R. Nerrière, A. Grégoire.

Participations : S.E.C.M., Société aérienne bordelaise, Société Motobloc, Industrie aeronautica romana, Yassenitza (Yougoslavie), Franco-Dunareana (Roumanie).

1937 (24 mai) : nationalisation de la branche aéronautique de la SMAL (usine d'Argenteuil)

MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
(*Le Journal des débats*, 15 juillet 1937)

L'assemblée ordinaire du 12 juillet a approuvé les comptes de 1936, faisant apparaître un solde créditeur de 3.334.191 francs. Étant donné la nationalisation intervenue en 1937, qui interrompt l'activité industrielle propre de la Société, ce bénéfice a été reporté à nouveau.

L'assemblée extraordinaire a entendu l'exposé des mesures d'exécution du décret du 20 mai 1937, nationalisant les usines et expropriant les machines, l'outillage, les stocks, y compris les produits en cours d'usinage ou de montage et le mobilier existant. Un inventaire a été dressé, mais la société n'est pas fixée sur le montant des sommes qui lui seront allouées à titre d'indemnité.

SOCIÉTÉ DES MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
ET BANQUE NATIONALE DE CRÉDIT
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 décembre 1937)

Un article de la loi de finances, que vient de voter le Sénat, autorise le ministre des Finances à se faire attribuer, à titre définitif, les créances que la liquidation de la Banque Nationale de Crédit détient sur les Moteurs et automobiles Lorraine. Le ministre des Finances pourra se libérer, au moyen de ces créances, des sommes dont l'État est redevable envers les Moteurs et automobiles Lorraine, pour l'exécution de la loi sur la nationalisation des fabrications de guerre. Les éléments d'actif de la société, acquis par l'État, pour la partie correspondant à ces créances, pourront faire l'objet d'un apport dans les conditions qui seront arrêtées entre les ministre des Finances et de l'Air et la Société nationale de construction de moteurs.

Annuaire industriel, 1938 :

MOTEURS et AUTOMOBILES LORRAINE (Soc. des), 200, r. de St-Germain, Argenteuil (S.-et-O.). T. Carn. 98-10 et Wagr. 99-77. Soc. an. cap. 65.000.000 de fr.

Construction de moteurs Diesel et à essence. Moteurs pour automobiles, aviation, automotrices, vedettes marines. Automobiles et véhicules industriels. (46697).

MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE

(*L'Information financière, économique et politique*, 19 juillet 1938)

Le rapport du conseil, présenté a rassemblée du 7 juillet, de la Société des Moteurs et automobiles Lorraine, relate comment la société a été dans l'impossibilité d'établir son bilan de fin d'exercice 1937. Voici les principaux passages de ce rapport :

« La nationalisation des établissements fabriquant du matériel de guerre, découle de la loi du 11 août 1936, qui précise que les maisons expropriées seront désignées par décrets pris avant le 31 mars 1937. Bien que l'industrie des cellules de l'aviation ait été, dans son ensemble, nationalisée durant l'hiver 1936-1937, la date du 31 mars arriva sans qu'aucune officielle la concernant n'ait été faite à notre Société.

Le 11 mai 1937, le *Journal officiel* publiait le décret daté du 31 mars 1937, que nous avons communiqué dans notre précédent rapport, et qui expropriait, au profit de l'État, les actifs mobiliers de votre société existant dans les usines d'Argenteuil, « tels qu'ils seront fixés par un inventaire contradictoire ».

Le 21 mai 1937, le *Journal officiel* publiait un arrêté ministériel du 20 mai, pris en application du décret précédent, que nous vous avons également communiqué et qui précisait que la prise de possession des actifs expropriés de la S.M.A L. dans ses suines d'Argenteuil, aurait lieu le 24 mai.

Constitution de la Société nationale de construction de moteurs

Effectivement, le 24 mai 1937, une nouvelle société : la Société nationale de construction de moteurs, qui venait de se constituer au capital de 100.000 fr, et avait été chargée par l'État d'exploiter les usines d'Argenteuil, prit possession non seulement des actifs mobiliers expropriés mais aussi des immeubles et de tout ce qu'ils contenaient. Au moment de cette prise de possession, notre société ignorait alors quel serait son futur régime et comment se ferait le règlement des innombrables questions soulevées par la nationalisation, non seulement de celles se rapportant directement à l'expropriation, mais encore de toutes celles résultant du nouvel état de choses ; c'est ainsi que :

— Notre société était, liée par des contrats de travail avec tout le personnel qu'elle employait, ces contrats supposaient des prestations de services de la part de ce personnel, lesquelles ne pouvaient plus nous être fournies puisque toute activité

industrielle nous avait été rendue absolument impossible à la suite de la prise de possession générale du 24 mai 1937 ; notre société estimait donc qu'elle devait être dégagée de ses contrats et qu'il appartenait soit à l'État, soit à la Société nationale, à partir du jour de la prise de possession, de prendre également en charge tout le personnel de la S M A L.

— Le décret d'expropriation a laissé en dehors des immeubles et installations fort importantes que notre Société possède à Argenteuil et qu'elle utilisait pour l'exercice de sa profession industrielle ; cependant, l'intégralité de ses propriétés fut occupée en fait par la Société nationale. Sans doute ne pouvait-il en être autrement, l'usine d'Argenteuil formant un tout qu'il eut été absolument impossible de sectionner : Il n'en reste pas moins que, sans aucune mesure d'expropriation et sans aucune mesure amiable comportant un bail, nous nous trouvions en fait, et hors de toute légalité, privés de la jouissance de nos installations immobilières en même temps que nous l'étions par décret pour ce qui est de la jouissance de nos machines-outils, travaux en cours, etc.

— L'expropriation ne portait, pas sur les brevets dont notre société était propriétaire. et cependant, la Société nationale poursuivait les fabrications intéressées par ces brevets. Il importait donc de préciser dans les délais les plus réduits le régime sous lequel devaient être utilisés par la Société nationale ses droits aux brevets, dessins, marques de fabrique, etc., qui constituaient une partie essentielle de l'actif de notre société.

— La prise de possession intégrale de nos usines d'Argenteuil ayant contraint notre société de cesser la poursuite de ses diverses fabrications et l'exécution des engagements qu'elle avait contractés soit envers les administrations françaises ou étrangères, soit envers les tiers, ceci devait entraîner pour la Société nationale la stricte obligation de remplacer la S. M. A. L. pour l'exécution de tous les engagements que l'expropriation du 31 mars l'empêchait matériellement de tenir.

Pour régler toutes ces questions d'importance vitale pour notre société, aucune prise de contact entre l'État et la S. M. A. L. n'eut. lieu avant la publication au *Journal officiel* du décret du 31 mars ; aucune ne précéda in prise de possession du 24 mai ; tout était donc à régler au jour de l'expropriation.

Soucieuse de réserver tous ses droits, votre société, le jour même (21 mai) où paraissait au *Journal officiel* l'arrêté fixant la prise de possession au 24 mai, adressait à M. le ministre de l'Air deux lettres. Dans l'une, elle réclamait le versement de l'indemnité prévisionnelle prévue par la loi avant la prise de possession des usines ; dans l'autre, elle faisait toutes réserves sur les conditions anormales l'ayant précédée, et demandait expressément, conformément à la loi : la désignation du représentant responsable de l'État, en vue de la rédaction des inventaires contradictoires, la détermination des éléments expropriés, de ceux qui devaient être simplement loués, enfin la nomination des représentants responsables de l'État, habilités pour dresser l'état des lieux des locaux occupés et discuter le bail concernant leur location.

Aucune réponse ne fut faite à ces deux lettres.

En ce qui concerne la matérialité des actifs expropriés, l'article premier du décret du 31 mars précise qu'un inventaire contradictoire définira les limites de l'expropriation ; en réalité, le 24 mai. la prise de possession fut complète et sans restrictions. Nous n'avons pu que constater cette situation de fait qui est, d'ailleurs, conforme à l'intérêt de l'État, puisque la variété que nous avons donnée à nos fabrications avait pour but d'équilibrer la production dans les meilleures conditions possibles, et que ce but ayant été atteint, l'État avait un intérêt évident à maintenir cet équilibre, d'autant plus que la totalité de nos fabrications intéressait la Défense nationale (Air, Guerre et Marine).

En ce qui concerne la valeur du matériel exproprié, la loi du 11 août précise dans son article premier qu'à défaut d'accord amiable conclu dans un délai d'un mois, a compter

de la notification du décret prononçant l'expropriation, l'indemnité sera fixée par deux arbitres désignés, l'un par le ministre, l'autre par l'exproprié.

Dès le 21 mai, comme nous vous l'avons indiqué, S. M. A. L. écrivit à M. le ministre de l'Air pour attirer son attention sur l'application des deux prescriptions précédentes. À son grand étonnement, notre société n'obtint rien. Elle ne cessa depuis, de réclamer au ministre ou à ses services, en se mettant d'ailleurs à la disposition de l'État pour offrir sa collaboration pour l'exécution des travaux pour la communication des renseignements indispensables.

Protestations de la société

Nous notons à ce sujet, et en dehors de notre lettre du 21 mai déjà visée :

— Notre lettre 4151 du 2 juin, qui confirme la précédente et réclame l'exécution des inventaires ;

— Notre lettre 4371 du 21 juillet, qui confirme à nouveau celle du 21 mai, rappelle les termes de la loi du 11 août 1936 et demande la désignation de l'expert chargé d'évaluer les indemnités dues à la S. M. A. L. ;

— Notre lettre 4589 du 7 septembre, qui confirme la lettre 4371 du 21 juillet ;

— Notre lettre 4652 du 4 octobre, qui rappelle qu'aucun accord n'avait été signé, que S. M. A. L. n'avait pas encore reçu d'inventaires, qu'aucun arbitre n'avait été désigné ; S. M. A. L. confirme à nouveau ses nombreuses réclamations et adresse un état des différents postes de l'inventaire général à établir et à chiffrer.

— Notre lettre 4796 du 25 novembre (recommandée avec accusé de réception) ; S. M. A. L. refait l'historique de toute la question depuis le 21 mai, confirme ses réclamations précédentes, précise les objets de ses demandes, requiert de l'État la mise en action de la procédure d'arbitrage pour les questions de nationalisation, demande la rédaction d'un bail sous peine de se voir dans l'obligation de saisir la justice compétente de cette situation illégale.

— Notre lettre 5090 du 14 janvier 1938 (recommandée avec accusé de réception) dans laquelle S. M. A. L. confirme toutes ses précédentes lettres et s'étonne de ne recevoir aucune réponse.

— Notre lettre 5270 du 10 février 1938

Aucune de ces lettres posant des problèmes capitaux pour la vie de notre société, n'a été honorée d'une réponse quelconque.

Aussi S. M. A. L., en plein accord avec ses conseils Juridiques, adressa alors, le 23 février 1938, à M. le ministre de l'Air, sommation d'effectuer et de lui communiquer sous quinzaine, les inventaires contradictoires prévus par la loi, des actifs expropriés et spécialement l'usine d'Argenteuil ou de ses dépendances, ainsi que de tout le matériel et objets mobiliers trouvés par la Société nationale. le 24 mai 1937, dans les usines de la S. M. A. L.

Le ministre de l'Air n'ayant pas répondu à la lettre du 25 novembre, ni à la sommation par huissier, votre société décida de déférer, pour excès de pouvoir, au Conseil d'État, la décision implicite de refus de désignation d'un arbitre résultant de ce silence persistant, ce qui fut fait le 30 avril 1938. Nous attendons le résultat de cette action.

Tels sont les faits principaux qui ont intéressé votre société depuis le 24 mai 1937. En résumé, la S. M. A. L., qui a été expropriée le 24 mai 1937, n'a pas encore obtenu, le 24 mai 1938, date à laquelle le présent rapport a été établi, soit après un an, et en violation de la loi :

1° La remise des inventaires contradictoires chiffrés destinés à fixer la matérialité de l'expropriation ;

2° La désignation de l'arbitre de l'État ayant pour mission de fixer, en collaboration avec l'arbitre de l'exproprié, la valeur de l'indemnité d'expropriation.

Afin de ne pas compromettre la rentrée des matières premières dont la Société nationale avait un besoin urgent, S. M. A. L. fit un effort considérable pour réunir les crédits nécessaires au paiement intégral et sans retard de son échéance du 31 mai, bien que celle-ci fut postérieure à la prise de possession de ses usines, mais elle se trouva dans l'incapacité de faire celle du 30 juin. Elle signala à M le ministre de l'Air sa situation paradoxale. Privée de ses usines, S. M. A. L. devait régler ses fournisseurs des matières livrées à elle-même, mais utilisées par la Société nationale, et sans que cette dernière ou l'État les eut payées. Il faut même ajouter que, par la suite, l'État a dû verser à la Société nationale des acomptes importants basés sur la détention de ces marchandises impayées par elle.

Impossibilité d'établir les comptes de l'exercice 1937

La situation que nous venons de vous exposer a mis votre société dans l'impossibilité absolue d'établir le bilan de fin d'exercice 1937. En effet, la loi du 11 août 1936 précise les conditions dans lesquelles doivent être fixées les valeurs à attribuer aux actifs expropriés, devant figurer au bilan de la S. M. A. L. ; or, nous n'avons pas reçu d'inventaires chiffrés et, d'autre part, l'État ne nous a fait aucune offre, ce qui nous oblige à faire toutes réserves pour les valeurs de ces actifs ; toutes indications arrêtées par votre société seraient vraisemblablement entachées d'erreurs et il n'est pas possible de courir le risque d'établir un bilan qui pourrait être inexact, par excès ou par défaut. Votre conseil regrette cette situation, il a tout fait pour l'éviter et il en a signalé, en vain, à diverses reprises, l'éventualité à M. le ministre de l'Air. Il vous propose donc de vous réunir à nouveau en assemblée générale, dès qu'il pourra soumettre les comptes définitifs de l'année 1937.

Nous vous signalons que la présentation d'un bilan s'impose aussi bien à la Société nationale de construction de moteurs qu'à nous-mêmes, et ses statuts prévoient que les comptes doivent être soumis aux actionnaires avant le 30 juin 1938. À la date à laquelle ce rapport est rédigé, aucune convocation n'a encore paru. Il nous aurait intéressé de savoir comment la Société nationale entendait, en ce qui la concerne, et en dehors de notre accord, prendre en charge nos actifs, puisque l'État ou elle les détient.

Nous ne pouvons, pour notre part, que faire les réserves les plus expresses sur le fait que c'est l'État qui, par ses interventions, rend impossible, à notre vif regret, l'application de la loi.

Nous vous avons donné une description complète de vos propriétés lors de votre dernière assemblée générale. L'État ayant occupé les immeubles de notre société, sans aucun accord ni aucune négociation, nous vous avons signalé nos véhémentes protestations. L'État n'a, jusqu'à présent, donné aucune suite à nos réclamations, et ne paraît pas être gêné par une violation aussi flagrante du droit de propriété.

Nous avons continué à réclamer, soit à l'État, soit à son mandataire, la Société nationale, l'établissement d'un bail dont le projet établi par nos soins, a été remis dès le mois d'août 1937 au ministère de l'Air et à la Société nationale. Nous avons complété ce projet par toutes les indications nécessaires pour faciliter le travail le concernant, ainsi que pour activer l'établissement de l'état des lieux réclamé par nous dès le 24 mai. Ces démarches n'ayant pu aboutir, nous avons finalement sommé, le 15 décembre 1937, l'État et la Société Nationale d'avoir à régulariser dans les délais les plus rapides, l'occupation de nos usines d'Argenteuil effectuée sans titre ni droit ; mais cette action, qui a attiré l'attention des pouvoirs publics sur la situation invraisemblable de la Société nationale pour cette affaire, n'a pas donné, à ce jour, de résultats pratiques. Nous sommes néanmoins entrés à nouveau en rapport avec les représentants des occupants.

Nous ne pouvons, dans ces conditions, que vous présenter le compte de « profits et pertes » au 24 mai 1937, dont la position comptable nous est connue et qui se présente comme suit :

Compte de profits et pertes au 24 mai 1937. — Au débit : solde créditeur. 2 millions 632.868 fr. 72; au crédit : résultat de l'exploitation, 2 363 923 fr. 06 ; récupération de créances, 268.945 fr. 66; soit: 2.632.868 fr. 72.

Nous avons essayé de vous refléter aussi exactement que possible, au cours de cette assemblée générale ordinaire, la situation dans laquelle se trouve actuellement votre société. »

MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE

(L'Information financière, économique et politique, 23 septembre 1939)

Voici de nouvelles précisions au sujet des résolutions qui seront présentées à l'assemblée extraordinaire du 6 octobre. La deuxième résolution dit qu'après avoir constaté, d'une part, l'impossibilité dans laquelle se trouve la société de présenter un autre bilan complet et exact que celui approuvé par l'assemblée du 12 juillet 1937, et, d'autre part, le fait que la société a remboursé à ses divers créanciers l'intégralité des sommes qu'elle leur devait, l'assemblée décide d'affecter à un premier remboursement de capital une somme de 75 fr. brut par action nouvelle de 500 francs.

Elle autorise, en outre, le conseil à réduire à nouveau le capital (déjà ramené de 55 à 46 millions 3/4), jusqu'à concurrence de 11 millions par restitutions successives. La troisième résolution précise qu'avant toute distribution de dividende, les bénéfices nets seront obligatoirement affectés au versement aux actionnaires du capital annulé par l'effet de la réduction du capital décidée par l'assemblée extraordinaire du 7 juin 1934.

MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE

(L'Information financière, économique et politique, 4 novembre 1939)

L'assemblée extraordinaire tenue le 3 novembre a, sur la proposition du conseil, et afin de permettre la réduction du capital sans que les actions tombent au-dessous d'une valeur nominale de 100 francs, décidé de fixer à 500 fr. cette valeur nominale en procédant à l'échange de 5 actions actuelles contre une nouvelle de 500 fr. ayant des droits identiques.

Après avoir entendu le rapport du conseil et celui des commissaires aux comptes, l'assemblée a constaté, d'une part, l'impossibilité dans laquelle se trouve la société de présenter un bilan complet et exact autre que celui approuvé par l'assemblée ordinaire du 12 juillet 1937 ; et, d'autre part, que la société a remboursé à ses divers créanciers l'intégralité des sommes qu'elle leur devait, et que, de ce fait, les seules dettes actuelles de la société sont réduites à celles correspondant à son fonctionnement courant et très largement couvertes par les sommes que l'État reste lui devoir. En conséquence, l'assemblée a décidé d'affecter à un premier versement partiel à valoir sur le capital social une somme de 75 fr. brut par action nouvelle de 6500 fr. et de ramener en conséquence le capital de 52 millions à 46 750.009 francs, et a autorisé le conseil à réduire à nouveau le capital par restitutions successives jusqu'à concurrence de 11 millions de francs.

Enfin, l'assemblée extraordinaire a décidé qu'avant toute distribution de dividendes, les bénéfices nets seront obligatoirement affectés au versement aux actionnaires du capital annulé par l'effet de la réduction de capital décidée par l'assemblée extraordinaire du 7 juin 1934. Les statuts ont été modifiés en conséquence de ces décisions. Une refonte générale a été reportée à une date ultérieure, la législation en

vigueur s'appliquant au surplus de plein droit, quelles que soient les dispositions statutaires qui pourraient lui être contraires.

Le président a annoncé que la société espère arriver à une solution du litige pendant entre elle et l'État. Le mandat des arbitres a été prolongé jusqu'à fin novembre, l'État lui-même ayant fait savoir qu'il pensait que, pour cette date, ceux-ci seraient en mesure d'avoir terminé leur travail. Depuis l'établissement du rapport soumis à la présente assemblée, la Société a reçu de l'État des propositions globales évaluant tous les actifs expropriés en vertu de la loi de nationalisation qui a frappé les usines d'Argenteuil.

SOCIÉTÉ DES MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
(*L'Information financière, économique et politique*, 12 décembre 1939)

Conformément aux résolutions votées par l'assemblée extraordinaire du 3 novembre 1939, MM. les actionnaires de la Société des moteurs et automobiles Lorraine sont informés que l'échange des actions anciennes et qu'un versement relatif à la réduction de capital envisagée aura lieu à dater du 20 décembre 1939.

Ces opérations s'effectueront :

1° Pour les actions nominatives : aux caisses de la société, 46, avenue Kléber, à Paris, par échange de 5 actions anciennes contre une action nouvelle de 425 fr. nominal et versement, à l'actionnaire de 75 francs ;

2° pour les actions au porteur : aux guichets de la Banque Nationale pour le commerce et l'industrie ; aux caisses de la la Société, par échangé de 5 actions anciennes contre 1 action nouvelle de 425 fr. nominal et versement à l'actionnaire de 56 fr. 45.

Annuaire Desfossés, 1940, p. 1151 :
Moteurs et automobiles Lorraine
Conseil : E. Giscard d'Estaing, pdt ; H. Potez, v.-pdt ; M. Bloch, v.-pdt ; M. Barbarou, adm.-d. ; R. Chasseriau ; R. Delor.
Commissaires des comptes : MM. R. Nerrière, A. Grégoire.

SOCIÉTÉ DES MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
(*L'Information financière, économique et politique*, 27 mars 1940)

Conformément aux résolutions de l'assemblée générale extraordinaire du 3 novembre 1939 et à la décision du conseil d'administration du 10 janvier 1940, MM les actionnaires de la Société des moteurs et automobiles Lorraine sont informés qu'une nouvelle réduction du capital social de la société, de 46.750.000 francs à 11.000.000 de francs, sera effectuée à dater du 1^{er} avril 1940. par remboursement aux actionnaires de 325 francs par action nouvelle de 425 francs.

Cette opération s'effectuera sur présentation des actions nouvelles de 425 fr. ou des certificats nominatifs correspondants.

1° Pour les actions nominatives :

Aux caisses de la société, 46, avenue Kléber, à Paris ;

2° Pour les actions au porteur :

Aux caisses de la société ;

Aux guichets de la Banque nationale pour le commerce et l'industrie.

L'estampillage de chaque titre présenté précisera la nouvelle valeur du capital social et la nouvelle valeur nominale de l'action

Il est rappelé par ailleurs que, depuis le 20 décembre 1939, la société procède à l'échange des actions anciennes d'un nominal de 100 francs et au remboursement d'une première tranche du capital social, en remettant une action nouvelle d'un nominal de 425 francs et une somme de 75 francs (actions nominatives) ou de 56 fr. 45 (actions au porteur), en échange de cinq actions anciennes de 100 francs.

En conséquence, à dater du 15 avril 1940, pour les porteurs d'actions anciennes ;

1° Contre cinq actions, nominatives anciennes, d'un nominal de 100 francs, ou sur présentation du certificat nominatif correspondant, il sera remis à l'actionnaire une action nouvelle ou nominal de 100 francs et une somme de 400 francs ;

2° Contre cinq actions au porteur anciennes, d'un nominal de 100 francs, il sera remis à l'actionnaire une action nouvelle au nominal de 100 francs et somme de 381 fr. 45.

SOCIÉTÉ LORRAINE [de Lunéville]
(*Le Journal des débats*, 30 septembre 1941)

[...] Les actionnaires auront à statuer, en assemblée extraordinaire, sur la renonciation à leur droit de souscription dans une augmentation de capital de 7,5 à 10 millions, à réaliser par émission au pair de 125.000 actions de 100 francs, qui seront réservées à la société des Moteurs et Automobiles Lorraine, à condition que le produit net de l'opération soit entièrement utilisé à un remboursement partiel de la dette vis-à-vis de la B.N.C. (en liquidation). Le conseil se fera, en outre, autoriser à porter ultérieurement le capital à 50 millions.

SOCIÉTÉ LORRAINE [de Lunéville]
(*Le Journal des débats*, 30 septembre 1941)

[...] Les actionnaires auront à statuer, en assemblée extraordinaire, sur la renonciation à leur droit de souscription dans une augmentation de capital de 7,5 à 10 millions, à réaliser par émission au pair de 125.000 actions de 100 francs, qui seront réservées à la société des Moteurs et Automobiles Lorraine, à condition que le produit net de l'opération soit entièrement utilisé à un remboursement partiel de la dette vis-à-vis de la B.N.C. (en liquidation). Le conseil se fera, en outre, autoriser à porter ultérieurement le capital à 50 millions.

Société financière française et coloniale
Assemblée générale ordinaire du 8 décembre 1944.

Exercice 1943

(*Les Assemblées générales*, 1944, p. 447-451)

www.entreprises-coloniales.fr/empire/SFFC_1930-1949.pdf

.....
Vous verrez figurer pour la première fois parmi les sociétés auxquelles nous sommes intéressés la Société des Moteurs et Automobiles Lorraine, dans laquelle nous avons pris une importante participation.

.....
Société des moteurs et automobiles Lorraine. — Constituée en 1930, cette société, par la qualité des fabrications de ses usines d'Argenteuil, s'était fait une place importante dans le domaine aéronautique.

À partir de 1937, privée de son exploitation principale dont le matériel et l'outillage ont été réquisitionnés, elle se consacra à l'administration des usines dont elle est restée propriétaire et à la gestion d'un portefeuille de valeurs industrielles important.

L'usine dont la société est propriétaire à Argenteuil n'a subi aucun dégât. Une partie en a été vendue en 1944 à la Société Million-Guiet-Tubauto pour 11.200.000 fr. en espèces et 25.550 actions d'apport.

Le portefeuille de la Société comprend une participation considérable dans la Société des Usines Motobloc qui exploite une usine de mécanique à Bordeaux et une usine de bois à Mont-de-Marsan. Il comprend aussi une part importante du capital de la Société Lorraine des Anciens Établissements de Dietrich et Cie de Lunéville, qui exploite une usine de métallurgie à Bagnères-de-Bigorre et usine de wagons de chemins de fer à Lunéville. Ces diverses installations industrielles ont très peu souffert lors des combats qui ont amené la libération de la France.

Comme l'an dernier, l'assemblée du 30 mars 1944 a décidé de répartir, à titre de restitution d'apport, une somme de fr. 20 par action.

Annuaire Desfossés, 1945, p. 1163 :

Moteurs et automobiles Lorraine

Conseil : M. Barbarou, P.-D.G. ; E. Giscard d'Estaing, H. Potez, R. Chasseriau ; R. Delor, Bouvier⁷.

Commissaires des comptes : MM. R. Nerrière, A. Grégoire.

Participations : Société Motobloc (Bordeaux), Lorraine-Dietrich, Société de constructions ouvrières d'Argenteuil, Franco-Danubienne.

Annuaire Desfossés, 1948, p. 1265 :

Moteurs et automobiles Lorraine

Conseil : M. Barbarou, Pdt ; E. Giscard d'Estaing, H. Potez, R. Chasseriau ; R. Delor, Bouvier, M. Bloch.

Commissaires des comptes : MM. R. Nerrière, A. Grégoire.

Participations : Société Motobloc (Bordeaux), Lorraine-Dietrich, Société de constructions ouvrières d'Argenteuil, Franco-Danubienne.

MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE (*L'Information financière, économique et politique*, 15 juin 1950)

Après affectation de 7 millions 580.633 fr. à divers amortissements, l'exercice 1949 se solde par une perte nette de 79.523 fr., contre un bénéfice net de 2.661.002 fr. en 1948.

Le conseil proposera à l'assemblée du 28 juin d'imputer cette perte sur la réserve de réévaluation qui sera ainsi ramenée de 47.929.523 fr. à 47.850.000 fr., après l'avoir été de 52.737.130 à 47 millions 929.523 fr. en conséquence d'une réévaluation du

⁷ René Bouvier (1883-1954) : administrateur délégué de la Société financière française et coloniale et président des Papeteries de l'Indochine. Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Papindo.pdf

portefeuille-titres, et de virer la provision pour éventualités diverses (1.644.317 fr.) à la réserve spéciale.

Million-Guiet-Tubauto
(*L'Information financière, économique et politique*, 23 juin 1951)

.....
L'assemblée a réélu MM. Félix Camerman, François de Nervo et la Société des moteurs et automobiles Lorraine, administrateurs sortants.

.....
MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
(*L'Information financière, économique et politique*, 6 juillet 1951)

Les résultats de l'exercice 1950 se traduisent par un bénéfice, alors que ceux de 1949 s'étaient soldés par une légère perte.

La société continue à bénéficier du loyer de ses usines d'Argenteuil, louées à la S.N.E.C.M.A.

MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 décembre 1951)

L'assemblée ordinaire du 18 décembre a approuvé les comptes de 1950.

À l'assemblée extraordinaire, le liquidateur a indiqué qu'il avait l'intention de commencer les opérations de liquidation dans le plus bref délai.

Le rapport du conseil rappelle que la S.N.E.C.M.A., qui louait l'usine d'Argenteuil, a interrompu son activité industrielle en août 1949. Le bail vient à expiration le 30 septembre 1953 et il semble certain que la S.N.E.C.M.A. ne le renouvellera pas. Faute d'entretien, les usines se détériorent. Dans ces conditions, le conseil se demande si le maintien de la société reste le moyen le plus efficace de sauvegarder les intérêts des actionnaires. L'assemblée a voté la dissolution anticipée immédiate de la société et a nommé liquidateur M. Henry Forez

Société des Moteurs et Automobiles Lorraine
[Desfossés 1956/1085]

S.A., février 1930 sous le nom de Société générale aéronautique.

Siège de la liquidation : Paris, 46, av. Kléber.

Potez (H.), 986 (Lorraine-Lunéville), 1085 (liquid. Moteurs et automobiles Lorraine), 2233 (S.N. Gaumont).

Capital : 400 millions réduit en 1931 à 275 (annulation d'act. d'apport) et en 1934 à 55 (réduc. valeur nominale act. de 500 à 100 fr.). 1939 : regroupement act. 100 fr. en titres de 500 fr. et remboursement de 75 fr. sur les act. nouvelles ramenant le capital de 55 à 46,75 millions. Réduc. à 11 millions en 1940 par remboursement de 325 fr. par act. et augm. à 33 millions en 1941 par incorporation de réserves et élévation du nominal de 100 à 300 fr. Porté en 1946 à 66 millions par élévation du nominal à 600 fr. Porté en 1950 à 113.847.930 fr. par élévation du nominal à 1.035 fr.

Participations : Motobloc (Bordeaux), Lorraine Diétrich, Société de constructions ouvrières d'Argenteuil, Million Guiet Tubauto, S.N. Gaumont.

18 décembre 1951 : dissolution anticipée.

en milliers de fr.	Bénéfice nets	Divid. et tantièmes
1945	7.498	—
1946	- 1.749	—
1947	530	—
1948	2.661	—
1949	- 79	—
1950	7.098	—
1951	- 791	—
1952	—	—
1953	—	—
1954	—	—