

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CABOTAGE DES MERS DE CHINE (1901-1909) fondée par Lucien Launay et Victor Ascoli

René *Lucien* Auguste Launay

Né à Troyes, 23 janvier 1871.

École navale (1887).

Enseigne de vaisseau démissionnaire de la Marine (juin 1900).

Mandataire des frères Durand dans l'affaire des [tramways électriques d'Hanoï](#) (1899).

Fondateur, avec Victor Ascoli, Adolphe Vignon, Robert de Vogüé...,
de la Compagnie française de cabotage des mers de Chine (mai 1901).

Administrateur délégué à Paris de la [Compagnie d'armement colonial](#) (1907-1909)
basée à Madagascar

et de la [C.C.N.E.O.](#) (1909-1938).

Son représentant à la [Société du domaine de Kebao](#),
au [Crédit foncier de l'Indochine](#),
etc.

Administrateur de la [Compagnie industrielle du Platine](#).

Chevalier (1912), puis officier (1923) de la Légion d'honneur.

Décédé à Paris VII^e, le 20 juin 1941.

Constitution

Compagnie française de cabotage des mers de Chine
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 juillet 1901)

Suivant acte reçu par M^e Fleury, notaire à Paris le 17 avril 1901, M. René Launay, officier de marine démissionnaire, demeurant à Paris, 61, rue de Rennes, agissant tant en son nom personnel qu'en celui de M. Adolphe Vimont ¹, lieutenant de vaisseau en retraite, demeurant à Marseille, 347, rue Paradis, a établi les statuts d'une société anonyme régie par les lois des 24 juillet 1807 et 1^{er} août 1893.

La société aura pour objet : la construction, l'armement, l'affrètement, l'achat et la vente de navires à voile et à vapeur pour l'exploitation de tous services maritimes ou fluviaux, de transports ou de remorquage dans les mers de Chine. Elle pourra également entreprendre, dans toute autre partie du monde, cette exploitation de navires à vapeur et à voiles. La société a également pour objet la commission, le transit, la création et l'exploitation d'agences, de comptoirs de commerce en France, aux

¹ Adolphe Vimont (1851-1916) : lieutenant de vaisseau en retraite. Fondateur de l'Est-Asiatique français (1902), administrateur de la CCNEO (1909). Chevalier de la Légion d'honneur du 5 juillet 1883.

colonies et à l'étranger et généralement toutes opérations commerciales, industrielles, mobilières et immobilières, se rattachant à une entreprise de navigation.

La société prendra la dénomination de : Compagnie française de cabotage des mers de Chine.

Le siège de la société est établi à Paris, 7, rue d'Athènes.

La durée de la société sera de 55 années à compter du jour de sa constitution définitive.

MM. Vimont et Launay font apport à la Compagnie française de cabotage des mers de Chine, de leurs études, travaux, plans, projets pour la construction, l'armement et la mise en service de navires à vapeur dans les mers de Chine, pour l'organisation de la société et pour assurer la marche des affaires sociales.

En représentation et pour prix de cet apport, il est attribué à MM. Vimont et Launay 480 parts bénéficiaires dites de fondateurs et dont il sera parlé ci-après.

Le capital social est fixé à 600.000 fr., divisé en 120 actions de 5.000 fr. chacune entièrement souscrites et libérées du quart. Il est créé, en outre, 600 parts bénéficiaires sur lesquelles 480 sont attribuées aux fondateurs. Les 120 de surplus sont remises aux premiers souscripteurs du capital.

Sur les bénéfices nets annuels, il est prélevé : 5 % pour la réserve légale ; La somme nécessaire pour servir aux actionnaires un intérêt de 5 % des capitaux par eux versés sur leurs actions. Le surplus sera réparti de la manière suivante : 10 % aux administrateurs délégués ; 5 % aux autres membres du conseil d'administration. L'assemblée pourra ensuite, si elle le juge convenable, voter tous prélèvements pour créer des réserves ou fonds de prévoyance spéciaux, le solde définitif étant distribué à concurrence de 75 % aux actions et 25 % aux parts de fondateurs.

Édouard-Marie-Pierre HOÛITTE DE LACHESNAIS dit LA CHESNAIS,
administrateur de sociétés

Né à La Salle (Saône-et-Loire), le 12 juin 1871.

Fils de *Edmond-Marie Houïtte de Lachesnais* (1847-1929) et de *Misel Antoinette Pierrette Bonnardel*, fille de *Francisque Bonnardel*, patron de la Compagnie de navigation Havre-Paris-Lyon-Méditerranée, et sœur de *Jean Bonnardel*, président de la Compagnie industrielle du Platine. Voir [encadré](#).

Établi à Marseille, 401, bd de la Corniche, en son château du Roucas blanc où il avait constitué de belles collections botaniques, *Edmond de Lachesnais*, catholique bon teint, figure de la droite des Bouches-du-Rhône, partageait avec son beau-frère *Jean Bonnardel* le contrôle de la HPLM et était, en outre, administrateur des Mines de la Grand-Combe, de la Brasserie et malterie Le Phénix, de l'Immobilière Marseillaise, de la Cie de navigation Fraissinet et de la Société industrielle et commerciale de la Côte d'Afrique (CICA).

Édouard, docteur en droit, installé d'abord à Marseille, villa Castelamarre sur la Corniche, monte très vite à Paris, tout en s'occupant de courses hippiques dans le Mâconnais et à Évian. Il épouse en 1921 Mme veuve Charles Gratry, née Lambert-Destailleurs.

Comme administrateur de la Compagnie française de cabotage des mers de Chine (mai 1901),

nous le retrouvons à la [Compagnie de commerce et de navigation et d'Extrême-Orient](#) (1909)

et dans ses filiales :

le [Domaine de Kebao](#)

et la [Société agricole et industrielle de Cam-Tiêm](#),

puis, après absorption, à la [Société indochinoise de plantations d'hévéas](#).

2/2

En outre, administrateur de la Compania Azucarera de Resistencia (Argentine)(déc. 1900)
de la Société « Le Verre gravé moderne » (septembre 1906),
des Automobiles Grégoire (déc. 1906),
de la Société générale des films (1907) : fabricant de pellicules,
de la [Compagnie lyonnaise des gisements aurifères en Guinée](#) (1908),
des Forges et aciéries de la Kama (Russie), présidées par son oncle Jean Bonnardel,
de la Société française d'études industrielles (son liquidateur en 1919),
de la [Compagnie générale d'Abyssinie](#) (juin 1921),
de la Société foncière du Nord de la France,
vice-président des Mines et agglomérés de Voglans (Savoie),
administrateur du [Crédit foncier de l'AEF](#) (1928),
de la HPLM (au décès de son père),
président de l'Union générale pour la participation aux grandes valeurs d'assurances
(1930),
administrateur des Ciments français,
etc.

Croix de guerre.

Chevalier de la Légion d'honneur du 12 juillet 1919 comme lieutenant territorial.

Décédé le 1^{er} avril 1954 à Paris Ve, en son domicile, rue de Lisbonne, 42. Obsèques à La Salle.

Ont été nommés administrateurs : MM. Adolphe Vimont, demeurant à Marseille, rue Paradis, 347 ; Édouard Houitte de La Chesnais, demeurant à Marseille, villa Castellamare (Corniche) ; Jean-Henri-Auguste Hoffet ², demeurant à Lyon, place Puvis-de-Chavannes, 2 ; Robert-Ursin-Adrien comte de Vogüé, demeurant à Paris, rue Fabert, 4, et M. Launay. — *Affiches parisiennes*, 1^{er} juin 1901.

Convocations en assemblées générales
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} mars 1902)

Cie française de cabotage des mers de Chine. — Au siège social. 7, rue d'Athènes, Paris. — Ordre du jour : Augmentation du capital. — *Affiches parisiennes*, 1^{er}.

Syndicat des employeurs
(*Annuaire illustré de la Cochinchine*, 1905, p. 504-506)

Bureau
Trésorier : M. Ascoli, directeur de la la Cie de cabotage.

Eugène Jung, ancien vice-résident de France au Tonkin,
L'avenir économique de nos colonies, Flammarion, Paris, 1908

[25] La Compagnie française de cabotage des mers de Chine, dont l'agent général à Saïgon est M. [Victor] Ascoli [dir. Allatini & Cie], est une société anonyme au capital de 1.100.000 fr. par actions de 5.000 fr. Le siège social est à Paris, 21, rue Vignon. La Compagnie a deux vapeurs de 2.000 et 2.500 tonnes de charge ; elle a surtout pour but de réunir l'Indo-Chine à la Chine, au Japon, aux Philippines, à Java. Elle fait un service côtier sur l'île de Haïnan (12.000 fr. de subvention) et touche 150.000 fr. pour les primes accordées à la navigation française en Extrême-Orient.

Elle assure le transport du charbon de Hone-Gay à Saïgon pour la marine de l'État, charge du riz de Cochinchine pour les pays voisins, le sucre de Java pour Hong-Kong ; mais, sauf le charbon, ne prend pas de fret de retour. Le manque de magasins d'entrepôts du port de Saïgon en est [26] cause et obligerait de conserver les marchandises dix à quinze jours à bord.

(*Les Archives commerciales de la France*, 18 janvier 1908)

² Jean-Henri-Auguste Hoffet (Paris IV^e, 19 déc. 1865-Crest, Drôme, 10 mai 1955) : frère aîné de Georges Hoffet, qui fit carrière dans l'industrie textile lyonnaise et devint administrateur délégué de la Société commerciale française au Maroc.

Associé d'agent de change à Lyon, administrateur des Éts J.-B. Torrilhon (Caoutchouc manufacturé) à Chamalières (1905-1910) et de Gris et Cie, transports terrestres à Lyon (1907). On le retrouve à la CCNEO et dans ses filiales, les Charbonnages de Kébao et la Nouvelle Compagnie forestière du Mékong.

Paris. — Modifications aux statuts. — Société dite Cie FRANÇAISE DE CABOTAGE DES MERS DE CHINE, 21, Vignon Capital réduit de 1.100.000 fr. à 550.000 fr. — 19 déc. 1907. — *Affiches Parisiennes*.

Cie française de cabotage des mers de Chine
Transfèrement du siège social. — Réduction du capital social
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 10 février 1908)

Aux termes d'une délibération en date du 13 juin 1906, le conseil d'administration a décidé de transférer à Paris, 21, rue Vignon, le siège social précédemment 23, rue de la Chaussée-d'Antin.

Aux termes d'une délibération en date du 19 décembre 1907, l'assemblée extraordinaire des actionnaires a décidé que le capital social de 1.100.000 fr. serait réduit à la somme de 550.000 francs, divisé en 1.100 actions de 500 francs chacune, entièrement libérées, lesquelles remplaceront les 220 actions de 5.000 fr qui seront échangées à raison d'une action ancienne contre 5 nouvelles

Les articles 7, 24, 39 et 47 des statuts ont été modifiés en conséquence. — *Affiches Parisiennes*, 16 janvier 1908.

LES GRANDS PORTS EXTRA-EUROPÉENS ET LE COMMERCE INTERNATIONAL SINGAPOUR.

par Émile CHANTRIOT
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1908)

.....
Il est particulièrement avantageux pour la France d'avoir, dans le voisinage immédiat de l'Indo-Chine, un entrepôt aussi puissamment organisé que celui de Singapore, où est expédié chaque année, de Saïgon, pour plus d'un million de francs de riz, trafic assuré par la surproduction normale de la Cochinchine. Notre Compagnie de cabotage des mers de Chine, ainsi que celle des Chargeurs réunis y trouvent leur compte. Les exportations croissantes de la Cochinchine et de l'Annam à destination du marché de Singapore compensent les maigres envois d'articles de lingerie, bonneterie, parfumerie, vins et spiritueux, qui figurent modestement les principales importations françaises.

(*Les Archives commerciales de la France*, 20 octobre 1909)

Paris. — Dissolution. — 29 sept. 1909. — Soc. dite : CIE FRANÇAISE DE CABOTAGE DES MERS DE CHINE, 21, Vignon. — Liquid. MM. Vimont et Launay. — 8 oct. 1909. — *Affiches Parisiennes*.

Compagnie française de cabotage des mers de Chine
(*Annuaire général de l'Indo-Chine française*, Hanoi, 1910, p. 146)

Siège social : 23, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris.

Agent général à Saïgon : M. [Victor] ASCOLI. Bureaux : 11, rue Vannier

Service de marchandises sur Hongkong, les Philippines, Java ou le Japon, suivant chargement.

Les dates de départ sont variables.

Les navires de cette Compagnie peuvent prendre quelques passagers de 1^{re} classe à raison de 10 piastres par jour et 700 à 800 passagers de pont, à des prix variant entre 5 piastres et de 10 piastres par voyage suivant itinéraire.

FLOTTE DE LA COMPAGNIE

Quang-nam 1.500 tonnes ;

Phu-yen 2.200 tonnes [repris par la CCNEO] ;

Binh-thûan 1.850 tonnes [repris par la CCNEO] ;

Hai-nam 1.850 tonnes.

Ces navires, qui datent de 1901, sont entièrement construits en acier, munis d'entreponts, et éclairés à l'électricité. Leur vitesse est de 10 à 11 nœuds.

Arnaud de Vogüé,
Ainsi vint au monde... la S.I.P.H. (1905-1939),
Amicale des anciens planteurs d'hévéas, Vichères, 1993

[23] Vers 1901 ou 1902, un jeune officier de marine, Lucien Launay, affecté à la division navale d'Extrême-Orient, avait rapidement reconnu sur place l'intérêt qu'il pourrait y avoir à y créer une activité de cabotage maritime entre les ports de la mer de Chine s'échelonnant de Singapour jusqu'au Japon.

Mis en congé de la « Royale », il avait constitué, avec le concours financier de quelques camarades de promotion (dont mon père [Robert de Vogüé]), la Société de cabotage des mers de Chine, dotée à sa naissance de trois petits vapeurs, de 2.000 à 3.000 tonneaux chacun, baptisés d'après les noms de diverses provinces d'Annam, le « Binh-Thuan », le « Phu-Yen »... Quant au nom du troisième, je ne m'en souviens plus.

Les premières années d'existence de la nouvelle société furent assez mouvementées. La guerre russo-japonaise (1904-1905) lui avait à la fois procuré d'assez sérieux bénéfices (ravitaillement de la flotte russe) et la perte d'un de ses cargos, coulé par les Japonais.

Une fois la paix revenue en Extrême-Orient, les affaires s'étaient cependant à nouveau développées, entraînant l'établissement de relations étroites avec l'établissement cochinchinois d'une importante maison de négoce de Marseille, Allatini et Cie, dont le directeur à Saïgon s'appelait [Victor] Ascoli.

Ce fut lui qui eut l'idée, en 1909, de séparer l'agence saïgonnaise de sa maison-mère, Allatini (qui, victime, en France, de dissensions intestines n'allait pas tarder de son côté à disparaître) pour la fusionner avec la Société de cabotage des mers de Chine, sous le nom de Compagnie de commerce et de navigation d'Extrême-Orient (C.C.N.E.O.).

Suite :
1909 : [CCNEO](#).