

Mise en ligne : 9 septembre 2016.
Dernière modification : 7 février 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT (alliance franco-belgo-américaine) (1918-1932)

Société an., f. le 7 févr. 1918.

CONSTITUTION CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT (*L'Information financière, économique et politique*, 19 janvier 1918)

Sous cette dénomination. vient d'être constituée une société dont l'objet social comporte : la construction ; l'achat, la vente, l'armement, l'affrètement et l'exploitation de tous navires, pontons, chaluts, etc. ; la création et l'exploitation-de lignes de navigation et de services maritimes.

Le capital, a été fixé à 9 millions de franc représenté par 18.000 actions de 500 francs.

La Compagnie générale d'Extrême-Orient a apporté à la nouvelle société le bénéfice de contrats et d'accords qui ont été conclus relativement à l'acquisition de deux navires et de l'obtention du concours d'établissements financiers. En rémunération de ces apports, il est attribué à la Compagnie générale d'Extrême-Orient 14.400 parts bénéficiaires sur les 18.000 qui ont été créées.

Les administrateurs sont MM. Audinet ¹, Capel, Charbonnel ², la Société de Constructions de Batignolles, M. Devisscher ³, M. Girod ⁴, M. Hailaust, la Société des Hauts Fourneaux et fonderies de Pont-à-Mousson, M. Jeancard ⁵, M. Langlois ⁶,

¹ Jean-Baptiste Audinet (1882-1946) : administrateur-directeur général de la Compagnie générale d'Extrême-Orient. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Cie_generale_Extreme-Orient.pdf

² Eugène Henri dit Henry Charbonnel (1874-1961) : lieutenant-colonel d'artillerie en retraite, ingénieur-conseil, directeur de la Compagnie française d'études et entreprises coloniales (voir encadré) :

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Etudes+entrep._coloniales.pdf

Représentant ici la Compagnie générale d'Extrême-Orient.

³ Jean Devisscher (et non Devischer ou Dewischer) : représentant de la Compagnie française d'études et entreprises coloniales dans une dizaine de sociétés. Il tente sa chance à partir de 1924 au Soudan français.

⁴ Girod (Pierre)(1862-1951) : associé-gérant de la Banque Neufelize :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Qui_etes-vous-1924-IC.pdf

⁵ Paul Jeancard (1869-1948) : descendant d'une lignée de parfumeurs de Cannes, ingénieur ECP, grand voyageur, il est nommé en 1916 par Clémentel membre du commission des matières colorantes à laquelle succédera la Cie nationale éponyme, puis envoyé par lui en mission en Indochine : administrateur délégué de la Cie générale d'Extrême-Orient (puis de la Cie générale française pour le commerce et l'industrie), administrateur de la Compagnie minière et métallurgique de l'Indo-Chine, du Syndicat d'études des chemins de fer du Sud de l'Indochine, concessionnaire de quelques mines tonkinoises avec René Daurelle. Président de l'Agence Radio (1919) et administrateur de diverses sociétés en France. Chevalier (1915), puis officier (1928) de la Légion d'honneur. Créateur à cette date, avec son fils Robert, de plantations en Guinée.

⁶ André Langlois (Paris, 1874-Paris, 1975). Ingénieur civil des Mines. Administrateur de la Compagnie française d'études et entreprises coloniales. Son représentant dans une demi-douzaine de sociétés. Voir :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Qui_etes-vous-1924-IC.pdf

[Théodore] Laurent, Meignan [Forges de la Marine], la Société Olivier et Cie ⁷ et la Société des Rizeries françaises ⁸.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(Cote de la Bourse et de la banque, 2 février 1918)

Cap. : 9.000.000 fr. en 18.000 act. de 500 fr. Siège à Paris, 21, rue Auber. Conseil : MM. Audinet, Capel, Charbonnel, Devisscher, Girod, Hilaust, Jeancard, Langlois, [Théodore] Laurent, [Jean] Meignan, Société de Constructions des Batignolles, Société des Hauts Fourneaux et Fonderies de Pont-à-Mousson, Société Olivier et Cie, Société des Rizeries françaises. Statuts chez M^e Moyne, Paris. — *Petites Affiches*, 17 janvier 1918.

⁷ Olivier & Cie : comptoirs en Chine, à Java et en Italie :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Compagnie_Olivier.pdf

⁸ Rizeries françaises : www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Rizeries_frses_Havre.pdf



Coll. Olivier Galand
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Olivier_Galand.pdf
CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT

Société anonyme

Statuts déposés en l'étude de M^e Moyne, notaire à Paris, le 7 novembre 1917

Timbre français 9 c. pour 100 fr.
ABONNEMENT

Capital social : neuf millions de fr.
divisé en 18.000 actions de 500 fr. chacune
Siège social à Paris

ACTION DE CINQ CENTS FRANCS
AU PORTEUR

entièrement libérée

Paris, le 1^{er} avril 1918

Un administrateur (à gauche) : Audinet

Un administrateur (à droite) : Théodore Laurent

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. Encres Lorilleux

À propos du débat sur la marine marchande
(*Le Journal des débats*, 12 août 1918)

On nous communique la lettre suivante

Paris, le 7 août 1918.

À M. le ministre du commerce, de l'industrie et de la marine marchande (cabinet).

Monsieur le ministre,

Le 2 août, M. le commissaire à la marine marchande, qui relève de votre haute autorité, m'a mis directement en cause à la tribune de la Chambre. Il a déclaré

« M. Charbonnel, administrateur délégué des Chargeurs d'Extrême-Orient, était venu me demander une faveur qui consistait à laisser le *Lieutenant-Jean-Laurent* faire un voyage libre entre Marseille et Salonique, voyage libre qui, de son propre aveu, devait lui rapporter une somme variant entre deux millions et demi et trois millions. Et, me disait-il, lorsque nous aurons fait ce voyage, nous accepterons la charte-partie telle que l'aura approuvée le Comité central des armateurs. »

Et plus loin :

« On a distribué un certain nombre de brochures, anonymes d'ailleurs, où l'on traite de la réquisition. Ce papier en fait partie. Je sais qui a fait ce papier et je vous dirai le nom de l'auteur. C'est M. Charbonnel. »

Que j'aie été mis ainsi en cause par M. Bouisson, vous ne pouvez l'ignorer, Monsieur le ministre ; vous étiez présent.

Or, quand j'ai cherché mon nom au compte rendu du *Journal officiel* du 3 août, j'ai eu la surprise de ne l'y pas trouver.

Entre la séance de la Chambre et l'impression du *Journal officiel*, il s'était évanoui. Ce demi-aveu ne me donne pas satisfaction. Si les propos tenus à mon sujet par M. Bouisson expriment la vérité, pourquoi le *Journal officiel* ne les reproduit-il pas ? Si ces affirmations de M. Bouisson sont contraires à la vérité, pourquoi les a-t-il produites ?

Pour moi, j'oppose à ces affirmations un démenti formel.

Jamais je n'ai fait auprès de M. Bouisson la démarche qu'il a mentionnée. Jamais je n'ai rédigé de brochure anonyme sur la réquisition ni sur tout autre sujet. Sur votre demande même, Monsieur le ministre, j'ai écrit une étude sur la charte-partie du 15 mars 1918. Je vous l'ai remise le 26 avril 1918.

Ce travail reproduisait d'ailleurs, mot pour mot, une première étude moins complète, sur le même sujet, qui portait la signature de mon collègue, M. Jean Meignan, et la mienne. Cette première étude avait été remise par nous à M. Bouisson lui-même dès le 4 mars en attirant son attention sur les principes qui doivent être à la base de toute charte-partie équitable. Qu'ont de commun ces travaux dont je revendique la responsabilité avec une brochure anonyme ?

Les autres déclarations de M. Bouisson relatives aux Chargeurs d'Extrême-Orient ne sont pas plus exactes.

Il dit : « J'ai appris plus tard par une lettre de cette compagnie qu'elle n'était pas du tout disposée, même après le voyage, à accepter la réquisition, c'est-à-dire à signer la charte-partie. »

Voici le texte de cette lettre qui dit exactement le contraire :

« Paris, le 9 mars 1918.

Monsieur le commissaire,

Nous avons l'honneur de vous confirmer l'engagement verbal pris par M. Jean Meignan, notre administrateur délégué, vis-à-vis de vous, de traiter, pour la réquisition amiable du navire *Lieutenant-Jean-Laurent*, après le voyage qu'il va effectuer et pour lequel il a commencé son chargement, sur la base de la charte-partie-type qui aura été définitivement arrêtée d'accord avec le Comité des armateurs de France.

Il est bien entendu que, comme vous avez bien voulu nous le promettre, lorsque viendra la discussion des clauses de la charte-partie nous concernant, le taux d'amortissement qui nous sera accordé sera le taux le plus élevé accordé au navire le plus favorisé.

D'autre part, il devra être tenu compte, pour le remplacement de notre navire en cas de torpillage, de la situation toute particulière de notre compagnie qui, comme nous l'avons exposé, a été amenée à acheter à un prix très élevé un navire transférable sous pavillon français et ce, en plein accord avec le gouvernement et après que l'engagement formel eut été pris par le sous-secrétaire d'État des transports maritimes de ne pas réquisitionner ce navire.

Enfin, vous avez bien voulu envisager de nous confier la gérance de plusieurs navires ; nous insistons auprès de vous pour que cet avantage, qui sera une faible contrepartie des sacrifices consentis, nous soit accordé le plus tôt possible.

Veillez agréer, Monsieur le commissaire, l'expression de notre haute considération.

Le président : Théodore LAURENT.

Un administrateur délégué : Jean MEIGNAN. »

M. Bouisson ajoute :

« Pour gagner ses deux millions et demi à trois millions, le *Lieutenant-Jean-Laurent* avait embarqué des marchandises du commerce, des marchandises de luxe, absolument inutiles pour la guerre ou pour le ravitaillement de Salonique. Sachant quelles étaient ces marchandises, je les ai fait débarquer purement et simplement, et j'en prends la responsabilité, pour charger à la place des canons, des avions, des automobiles et du ravitaillement destiné à notre armée d'Orient. »

Or, voici la vérité sur ce point :

Pour ce premier voyage à Salonique, le commissaire de la marine marchande s'était réservé de disposer de toute la capacité du *Lieutenant-Jean-Laurent* qui était chargé, d'après ses instructions, de marchandises désignées par lui.

Le 11 mars, le navire est réquisitionné, les marchandises déjà à bord sont débarquées. Le navire est donné, le 12 mars, en gérance à la Compagnie des messageries maritimes. Quelques jours après, le chargement est repris. Tout nous porte à croire que les mêmes marchandises furent rechargées puisque le même service effectuait le chargement.

En tous les cas, si des marchandises de luxe pour le commerce furent embarquées à un moment donné, seuls les services de M. Bouisson sont responsables, les armateurs ayant toujours ignoré la nature des marchandises qui devaient être chargées.

Vous connaissez, Monsieur le ministre, la situation faite aux Chargeurs d'Extrême-Orient et la gravité des questions qu'elle soulève.

À votre demande même, industriels, commerçants et banquiers s'unissent pour travailler à l'expansion économique de la France en Extrême-Orient. Ils fondent en mai 1917 la Compagnie générale d'Extrême-Orient. Aussitôt, ils reconnaissent que leurs efforts seront vains si exportateurs et importateurs n'ont pas directement à leur disposition une flotte moderne, homogène, libre d'entraves. Mais acquérir des navires en 1917 est difficile et coûteux. Faut-il le tenter cependant ?

Le sous-secrétaire d'État à la marine marchande, consulté, répond : « Oui, dans l'intérêt de la France, il faut nous engager dans cette voie. Nous vous aiderons de de tout notre pouvoir en vous indiquant les navires à acheter, en vous aidant à les franciser, en vous donnant des navires en gérance, enfin en vous donnant la garantie que les navires achetés par vous ne seront pas réquisitionnés et pourront être amortis dans des conditions satisfaisantes C'est avec ces garanties que sont créés à la fin de 1917 les Chargeurs d'Extrême-Orient.

Un navire anglais neuf de 10.000 tonnes est amené en avarie grave à Marseille. Il nous est signalé comme pouvant être francisé. Nous rachetons avec l'autorisation du sous-secrétaire d'État, à un prix tel, que, réparé, il nous reviendra à 1.900 francs la tonne, c'est-à-dire beaucoup moins cher que les navires moins intéressants achetés récemment par M. Bouisson.

Pour acquérir ce navire, le *Lieutenant-Jean-Laurent*, les Chargeurs d'Extrême-Orient contractent, auprès d'un groupe composé de vingt de nos principales banques, un emprunt de douze millions dont le remboursement était garanti par les engagements mêmes de l'État vis-à-vis de la société. Nos bailleurs de fonds nous demandent que l'engagement général de non-réquisition pris par l'État en faveur des navires francisés pendant la guerre (lettre du 16 février 1916 de M. Nail, sous-secrétaire d'État de la marine, au Comité des armateurs de France) soit précisé par son successeur pour le *Lieutenant-Jean-Laurent*. M. de Monzie y consent, et par lettre, le 9 novembre 1917, il nous confirme que le navire ne sera pas réquisitionné.

M. Lémery remplace M. de Monzie ; il nous déclare spontanément qu'il tiendra tous les engagements de son prédécesseur.

M. Bouisson remplace M. Lémery. Nous lui expliquons, par écrit et verbalement, la situation de notre compagnie. M. Bouisson ne reconnaît pas les engagements de ses prédécesseurs.

Soucieux d'éviter, en temps de guerre, tout conflit avec les pouvoirs publics, nous allons à la limite des concessions possibles et comme M. Bouisson nous somme, le 9 mars, d'accepter la charte-partie-type avant même qu'elle soit arrêtée, nous y consentons par la lettre du même jour citée plus haut, qui formule une seule réserve : « Il sera tenu compte, notamment en cas de perte du navire, de la situation particulière de notre société et des engagements pris vis-à-vis d'elle par l'État. »

Le 11 mars, par mesure administrative, notre navire est réquisitionné le premier de la flotte française, sous le régime de la loi de 1877. C'est précisément de cette forme de réquisition que M. de Monzie nous avait formellement garantis.

Quel est ce régime ? M. Bouisson en a dit à la tribune : « Il s'applique mal à la navigation moderne ; il a créé depuis le début des hostilités de grandes difficultés entre l'armement et les différents ministres de la marine. »

M. Guernier, président de la commission de la marine marchande, en dit : « La réquisition maritime de la loi de 1877 était un accident, correspondant à des fins militaires et non au régime de droit commun établi pour un temps assez long. »

Pour nous, ce régime se résume à ceci : depuis cinq mois, notre navire, le *Lieutenant-Jean-Laurent*, qui nous revient à dix-neuf millions, nous a été pris par l'État. Malgré toutes nos démarches, nous n'avons pas encore encaissé un franc, et aux charges individuelles de notre société ne correspond encore aucune recette.

Nous avons demandé instamment qu'un versement à valoir nous fût consenti à titre de provision. Nous vous avons adressé à vous-même, il y a trois mois, une demande d'indemnité. Nous n'avons pas même obtenu de réponse.

Comme conséquence, l'État, manquant à ses engagements vis-à-vis de nous, nous avons été dans l'impossibilité de tenir nos engagements vis-à-vis de nos banquiers.

L'iniquité est flagrante. Vous en avez convenu vous-même et vous nous avez promis votre concours pour la faire cesser. Vous nous avez, en particulier, déclaré que le *Lieutenant-Jean-Laurent* nous serait rendu à son retour de Salonique. Mais vous avez dû ensuite nous avouer que tous vos efforts pour amener M. Bouisson à se rallier à une solution équitable avaient été vains,

M. Bouisson s'obstine à nous donner à choisir entre la réquisition sous le régime de la loi de 1.877., qui entraîne la ruine de notre société, et l'acceptation de sa charte-partie du 15 mars. Comment pourrions-nous signer cette charte-partie ? L'article XII oblige l'armateur, en cas de perte du navire et de remplacement en nature, à rapporter la totalité des sommes reçues à titre d'amortissement. Il nous faudrait donc choisir entre deux solutions : conserver ces sommes par devers nous et manquer à l'engagement pris de rembourser nos bailleurs de fonds ou bien rembourser ces derniers, et alors être dans l'impossibilité, le cas échéant, de tenir notre engagement vis-à-vis de l'État. Faillite certaine envers nos banquiers ou faillite éventuelle envers l'État. Voilà l'alternative que M. Bouisson entend nous imposer.

Vous savez, Monsieur le ministre, que, soucieux de pratiquer des maintenant une politique de collaboration économique avec nos Alliés, nous avons réservé à des Belges la souscription d'une part importante du capital des Chargeurs d'Extrême-Orient. En outre, parmi nos bailleurs de fonds figure une des principales banques américaines.

Actionnaires et bailleurs de fonds français, belges et américains ont fait confiance à un engagement de l'État français. Vont-ils en être punis par la perte de leurs capitaux ? Ils viennent de poser la question à M. le président du Conseil.

Et si, aujourd'hui, l'État n'agit pas en honnête homme, qui respecte sa signature, quelle valeur dans l'avenir pourra-t-on accorder à un engagement du gouvernement français ?

J'ai tenu, Monsieur le ministre, à vous résumer à nouveau ce que M. Bouisson appelle la question des Chargeurs d'Extrême-Orient. Je vous demande de relire à l'*Officiel* en quels termes M. Bouisson l'a exposée à la tribune et de décider vous-même si un pareil procédé fait honneur au gouvernement et est digne de la Chambre.

Depuis cinq mois, nous demandons sans nous lasser que la situation faite à notre société soit examinée avec toute l'attention qu'elle mérite. Nous vous avons déclaré que nous étions disposés à envisager toute offre d'arbitrage soumis à une autorité gouvernementale, administrative ou parlementaire. Vous-même, vous nous avez engagés à chercher une solution dans cette voie. M. Bouisson s'y refuse.

Il préfère tenter de justifier les mesures prises contre nous en essayant de jeter le discrédit sur notre société et sur nos personnes. À la commission de la marine marchande, à la tribune de la Chambre, il nous dénonce comme des spéculateurs qui poussent à la hausse des frets et veulent s'enrichir en transportant des produits de luxe. Il ajoute que nous menons contre lui une campagne violente parce qu'il veut s'opposer patriotiquement à la réalisation de nos desseins. Avec une persévérance inlassable, nous ferons justice de ces calomnies en rétablissant les faits dans leur entière exactitude. Réussirons-nous ainsi à faire reconnaître notre bon droit ? En douter serait faire injure à notre pays.

Les accusations de M. Bouisson ayant bénéficié de la double publicité de la tribune et du *Journal officiel*, je suis obligé de réserver mon droit de faire usage de cette lettre. Veuillez agréer, Monsieur le ministre, les assurances de ma haute considération.
HENRY CHARBONNEL,
administrateur délégué des Chargeurs d'Extrême-Orient.

À propos du débat sur la marine marchande
(*Le Journal des débats*, 14 août 1918)

Nous recevons la lettre suivante

Commissariat des transports maritimes
et de la marine marchande.

Paris, le 12 août 1918.

Le commissaire à M. le directeur du *Journal des débats*, à Paris.
Monsieur le directeur,

Dans la longue lettre qu'il a adressée à M. Clémentel, ministre du commerce, que vous avez publiée, M. Charbonnel, administrateur délégué de la Société des chargeurs d'Extrême-Orient, me met en cause.

Je vous demande l'hospitalité de vos colonnes pour la brève réponse que voici :

Tout d'abord, je maintiens intégralement tout ce que j'ai dit à la tribune concernant les Chargeurs d'Extrême-Orient ; des documents irréfutables établissent l'authenticité des faits. J'avais, d'ailleurs, pris la précaution de faire venir mes chefs de services chaque fois que j'avais une conversation importante avec les armateurs concernant la réquisition, simplement afin d'éviter de fausses interprétations des déclarations que je faisais et des engagements que je prenais.

Il faudra donc que M. Charbonnel inflige un démenti aux témoins qui assistaient à notre conversation.

J'ai respecté tous les engagements pris par l'État ; c'est ainsi que les chartes parties de 24 mois sont exclues de la réquisition jusqu'à leur expiration. M. Charbonnel pouvait, comme les autres armateurs, bénéficier d'une charte partie de 24 mois. M. de Monzie la lui avait offerte ; il l'a refusée, spéculant sur la hausse toujours croissante des frets.

Enfin, la Société des chargeurs d'Extrême-Orient s'est pourvue devant le Conseil d'État, contre mon décret de réquisition : le Conseil d'État a rendu son arrêt et il lui a donné tort.

Je n'ai aucune raison d'être désagréable à M. Charbonnel, ni à sa société que je ne connaissais pas avant mon arrivée au commissariat. J'ai fait tous mes efforts, au contraire, pour concilier les intérêts en jeu ; mais il ne m'est pas possible d'établir un régime de faveur pour un armateur, né de la guerre et qui n'a qu'un bateau, alors que toutes les compagnies de navigation françaises se sont inclinées devant la loi.

Veuillez agréer, Monsieur le directeur, l'assurance de mes sentiments distingués.
Bouisson.

À propos du débat sur la marine marchande
(*Le Journal des débats*, 18 août 1918)

On nous communique la lettre suivante :

16 août.

Monsieur le ministre du commerce et de l'industrie
101, rue de Grenelle, Paris.

Monsieur le ministre,

M. Bouisson a cru devoir répondre à la lettre que j'ai eu l'honneur de vous adresser le 9 août dernier par une note adressée à différents journaux.

Je suis dans l'obligation de maintenir en tous points mes affirmations. Je n'ai jamais fait auprès de M. Bouisson la démarche qu'il a mentionnée à la tribune de la Chambre. Pour le surplus, ma lettre précitée démontre que je n'ai rédigé aucune brochure anonyme, que loin d'avoir refusé de signer la charte partie de M. Bouisson, les Chargeurs d'Extrême-Orient étaient prêts à s'y engager sous une seule réserve qui s'imposait ; enfin, que nous avons chargé sur le *Lieutenant-Jean-Laurent* non pas des marchandises de luxe et inutiles, mais les marchandises qui nous avaient été désignées par les services de M. Bouisson.

Sans répondre en rien aux graves questions posées, M. Bouisson avance de nouvelles allégations contre lesquelles nous sommes obligés de protester.

Il nous reproche d'avoir spéculé sur la hausse du fret en refusant de louer le *Lieutenant-Jean-Laurent* pour deux ans à l'État français. Nous nous sommes déjà justifiés de cette allégation. La flotte que nous voulions constituer, et dont le *Lieutenant-Jean-Laurent* était la première unité, devait être employée à développer les relations économiques de la France avec l'Extrême-Orient en important pendant la guerre les matières premières indispensables à la défense nationale utilisées par les industriels que nous avons groupés. Dès après la guerre, nos navires devaient faciliter, à la demande de M. le ministre des affaires étrangères, l'exécution de travaux publics et de chemins de fer en Extrême-Orient, en transportant à bon marché des produits fabriqués français et, en particulier, du matériel de chemins de fer.

Tel était le programme des Chargeurs d'Extrême-Orient. Pouvaient-ils louer à l'État français et pour deux ans un navire qu'ils achetaient pour satisfaire à leurs besoins immédiats ? La vérité est que M. de Monzie et nous-mêmes avons reconnu que du fait de la guerre, l'utilisation envisagée pour nos navires pouvait se trouver impossible et M. de Monzie nous avait déclaré que, dans ce cas, il serait toujours prêt à louer pour deux ans nos navires à des conditions fixées à l'avance et satisfaisantes pour notre société. Avant même que le *Lieutenant-Jean-Laurent* ait été en état de prendre la mer, M. Bouisson l'a réquisitionné et nous a refusé cette faculté de location pour deux années qui nous avait été formellement accordée par son prédécesseur.

Comment M. Bouisson peut-il déclarer qu'il a respecté tous les engagements pris par l'État ? Deux sous-secrétaires d'État de la marine marchande avaient pris des engagements formels garantissant le *Lieutenant-Jean-Laurent* de la réquisition et M. Bouisson l'a cependant réquisitionné.

H. Bouisson ajoute que le Conseil d'État nous a donné tort. La Haute Assemblée n'a encore eu à se prononcer que sur une question préalable : la légalité du décret de réquisition du 15 février 1918. Nous étions tenus de poser cette question car une réponse négative aurait réglé toutes les difficultés pendantes.

La réponse du Conseil d'État a été affirmative sur la question de légalité du décret mais il n'a pas abordé — et n'avait d'ailleurs pas à aborder — le fond du débat en cours qui reste le même : un ministre a-t-il le droit de ruiner des particuliers en faisant litière des engagements de ses prédécesseurs ?

M. Bouisson nous qualifie d'« armateurs nés de la guerre ». Il serait plus exact de dire que nous sommes une société de l'après-guerre, née sous l'impulsion du gouvernement

lui-même et avec sa directive à une époque où, dans un but d'intérêt national, il apportait tous ses efforts à susciter des initiatives privées et à les aider à se développer.

Si les Chargeurs d'Extrême-Orient ne sont propriétaires que d'un seul navire, qui est d'ailleurs une des plus belles unités de la flotte de commerce française, la faute en est à M. Bouisson, qui, quelques semaines après la création de notre Compagnie, l'a, par les mesures prises contre elle, complètement paralysée et ce pour des raisons qui nous échappent, puisqu'il veut bien rappeler lui-même qu'il n'a aucun motif d'hostilité contre nous.

Comment en serait-il autrement, alors que nous lui avons apporté tout notre concours pour faciliter sa tâche, formulant une seule réserve que, sur un point de sa charte partie, il devrait être tenu compte de notre situation toute spéciale et des garanties formelles qui nous avaient été données par les prédécesseurs de M. Bouisson.

Enfin, M. Bouisson nous reproche de ne pas nous incliner devant la loi. Mais nous ne sommes actuellement que sous le régime d'un décret qui laisse, malheureusement, une trop large place à l'arbitraire.

Le projet de loi sur la réquisition de la flotte de commerce est seulement déposé devant les Chambres. Il n'est pas encore rapporté et la commission de la marine marchande de la Chambre a formulé publiquement sur ce projet des réserves expresses qui nous permettent d'espérer que la loi qui sera prochainement votée par le Parlement sera équitable pour tous les armateurs sans exception.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, l'expression de nos sentiments de haute considération.

Un administrateur délégué,
Signé: Henry CHARBONNEL.

LES NAVIRES de COMMERCE RÉQUISITIONNÉS Comment on les utilise (*Le Journal des débats*, 10 novembre 1918)

Dans le rapport qu'il a présenté à la Chambre, au nom de la commission de la marine marchande, M. Bergeon, député de Marseille, n'a pas hésité, ainsi que nous l'avons exposé, à déclarer que le système de la réquisition appliqué, depuis sept mois, à notre flotte commerciale, a abouti à une faillite complète et qu'il constitue un grave péril pour l'avenir économique du pays.

Le rapporteur de la commission de la Chambre, dans des chapitres tout remplis de détails précis et circonstanciés, montre dans quelles conditions déplorables les navires réquisitionnés sont utilisés par les fonctionnaires du Commissariat de la marine marchande, qui dictent souverainement les ordres que les armateurs doivent exécuter sans qu'ils soient consultés et sans qu'il leur soit laissée aucune espèce d'initiative.

M. Bergeon expose, à ce sujet, quelques cas vraiment typiques.

Ainsi, au cours de la séance du 2 août dernier, M. Bouisson, commissaire de la marine marchande, avait entretenu la Chambre des raisons qui l'auraient conduit, après avoir autorisé la Société des Chargeurs d'Extrême-Orient à faire un voyage libre entre Marseille et Salonique, à revenir sur cette décision, à réquisitionner le navire le *Lieutenant-Jean-Laurent*, à faire débarquer des marchandises de luxe inutiles pour la guerre ou pour le ravitaillement de Salonique et à faire charger à leur place du ravitaillement destiné à notre armée d'Orient.

Or, la Compagnie des chargeurs d'Extrême-Orient a fait savoir à la commission de la Chambre que le commissariat de la marine marchande s'était réservé de disposer de toute la capacité du *Lieutenant-Jean-Laurent* et que c'est sur les instructions et ordres des services du commissariat que les marchandises incriminées avaient été mises à bord.

Et M. Bergeon ajoute :

Cette divergence a invité votre commission à connaître toute la vérité sur ce voyage du *Lieutenant-Jean-Laurent*, au moyen du tableau de chargement de ce cargo de 10.000 tonnes. Il dénote de là des autorités responsables une telle méconnaissance de leurs devoirs envers la pays en guerre qu'il doit être porté devant vous.

Le *Lieutenant-Jean-Laurent* est inscrit en chargement en douane, à Marseille, le 7 mars 1918.

Son chargement commence le 9 ; le 11, le navire est réquisitionné; le 13, ordre de décharger la marchandise à bord.

Le 20, reprise du chargement. Le navire quitte enfin le port le 11 avril, à destination de Salonique, ayant mis trente-quatre jours à charger une cargaison de 3.695 tonnes en lourd, ce qui représente une moyenne de chargement de 120 tonnes par jour. Il a perdu ainsi plus de vingt jours, soit, à 22.000 fr. par jour, une dépense improductive de 440.000 fr.

Parti le 11, il arrive le 24 à Salonique, où il reste 18 jours, ce qui représente une moyenne de déchargement de 200 tonnes par jour environ.

Reparti le 12 mai, après avoir chargé 700 tonnes de minerai comme lest, il rentre à son port de départ le 20 du même mois.

Avant d'effectuer son deuxième voyage, il reste à quai du 27 mai au 14 juin, soit dix-neuf jours, à attendre sa nouvelle destination.

Et il s'agit là d'une des belles unités de notre flotte de commerce. [...]

Une entente entre les Chargeurs d'Extrême-Orient et le Lloyd Royal Belge
(*La Journée industrielle*, 18 mars 1919)

On annonce qu'à l'assemblée du 19 mars, le conseil proposera de porter le capital de 9 à 20 millions de francs ; 10 millions sont pris fermes par le Lloyd Royal Belge.

Le conseil proposera, en outre, une émission de 20 millions de francs de bons 6 % nets, remboursables en trente ans, et qui seraient offerts, en mai, à 485 francs.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 21 mars 1919)

Les actionnaires de la Compagnie des chargeurs d'Extrême-Orient, réunis en assemblée extraordinaire, viennent d'approuver le contrat à intervenir avec le Lloyd Belge ; l'augmentation du capital qui sera porté de 9 à 20 millions ; la création de 22.000 parts de fondateur complémentaires ; enfin, l'émission d'obligations dont le total est porté à 40.000.

La société se trouvera, grâce aux nouveaux arrangements, propriétaire de 40.000 tonnes de fret.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 2 avril 1919)

Les actionnaires de cette société se sont réunis hier en assemblée générale extraordinaire.

Lecture est donnée du rapport des commissaires aux apports. Le Lloyd Royal Belge, indépendamment de la souscription en espèces de 20.000 actions nouvelles sur les 22.000 décidée à l'assemblée générale du 13 mars dernier, assure à la société un tonnage immédiat de 30.000 tonnes environ en mettant à sa disposition quatre vapeurs dont le prix, si l'on considère le coût actuel des constructions navales, doit être considéré comme très avantageux. Il ressort à environ 720 fr. la tonne, contre 1.600 fr., coût du vapeur « Lieutenani-Jean-Laurent ».

Les avantages qui en découlent pour les Chargeurs d'Extrême-Orient sont très appréciables, puisqu'ils leur permettront d'avoir, dans un délai assez court, un tonnage important.

L'assemblée, à l'unanimité, a ratifié la création des parts bénéficiaires dont le principe a été décidé par la précédente assemblée.

CAPITAL PORTÉ DE 9 À 20 MF

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 14 mai 1919)
(*La Vérité*, mai 1919)

Usant de l'autorisation donnée par l'assemblée du 19 mars 1919, le conseil a décidé : 1° de porter le capital de 9 à 20 millions, par l'émission de 22.000 actions nouvelles de 500 francs ; 2° de créer 22.000 parts à remettre aux souscripteurs des 22.000 actions ; 3° d'émettre 40.000 obligations 6 % nets de 500 francs, amortissables au pair en 15 annuités, à partir de 1924 ; toutefois, la Société pourra procéder à des remboursements anticipés à partir de 1929, et elle pourra, à toute époque, procéder à des rachats en Bourse.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Le Figaro*, 13 mai 1919)
(*Le Journal des débats*, 14 mai 1919)

Cette société procède à l'émission de 40.000 obligations de 500 fr. 6 % nets de tous impôts présents ou futurs.

Ces obligations sont émises au prix de 490 francs, jouissance du 15 mai 1919. Les demandes sont reçues à la Société Générale et à la Banque nationale de crédit.

La notice exigée par la loi a été publiée au *Bulletin des annonces légales obligatoires* à la charge des sociétés financières du 12 mai 1919.

Les formalités exigées par la loi du 31 mai 1916 ont été remplies.

MODIFICATIONS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 17 juillet 1919)

Chargeurs d'Extrême-Orient. — Augm. du cap.; création de parts bénéficiaires, modif. aux statuts. — *Petites Affiches*, 11 juillet.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 17 septembre 1919)

Cette compagnie, qui a porté récemment son capital de 9 à 20 millions de francs et émis 20 millions d'obligations avec le concours du Lloyd Royal Belge, de la Société Générale et de la Banque Nationale de Crédit, possède actuellement une flotte de 30.000 tonnes, en 4 bateaux : *Lieutenant-Jean-Laurent*, *Ménapiér*, *Indier* et *Hipponier*. Les trois premiers assurent le trafic Anvers, Le Havre, New-York, Baltimore, et l'*Hipponier* le trafic Antilles-France.

La Cie disposera, fin de cette année, de deux autres bateaux, l'un de 5.600 tonnes, l'autre de 8.100 tonnes, en sorte que sa flotte totale atteindra alors 43.700 tonnes pour un capital de 40 millions de francs.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Le Sémaphore algérien*, 24 octobre 1919)

La flotte des Chargeurs d'Extrême-Orient qui, avec le concours du « Lloyd Royal Belge », de la Société Générale et de la Banque Nationale de-Crédit, a augmenté son capital de 9 à 20 millions de francs, se compose de 4 bateaux d'un tonnage de 30.000 tonnes. Ces bateaux sont : « *Lieutenant-Jean-Laurent* », « *Menapiér* » « *Indier* » et « *Hipponier* ». Les trois premiers font le service entre Anvers, Le Havre, New-York et Baltimore, et le dernier navigue entre la France et les Antilles.

Pour la fin de l'année, le tonnage de la société sera augmenté à 40.000 tonnes, qui représentent .aujourd'hui .une valeur de 40 millions de francs.

Annuaire Desfossés 1920, p. 474-475 :

Conseil : MM. Th. Laurent, A. Brys, Carton de Wiart, C. Cavallier, P. Girod, H. Gylsen, G. Raverat ⁹, J. Audinet, P. Bodin, H. Carlier, H. Charbonnel, J. Devisscher, A. Grisar ¹⁰, G. Hailaust [négociant à Nantes], L. Kintsschots, P. Jeancard, A. Langlois, E. Level ¹¹, P[asserat] de la Chapelle ¹², L. Roussel, J. Schobbens.

NOTE
sur un groupement d'action économique constitué
en France de 1917 à 1919

Résumé de la conférence de M. HENRY CHARBONNEL
(Séance du comité de commerce du 22 décembre 1919)
(*Bulletin de la Société industrielle de Mulhouse*, janvier 1920)

⁹ Georges Raverat (1860-1939) : président des Rizeries françaises, administrateur de la Compagnie générale d'Extrême-Orient... Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Rizeries_frses_Havre.pdf

¹⁰ Grisar : négociant à Anvers, fondateur de la Société financière des caoutchoucs.

¹¹ Émile Level (1877-1944) : directeur général (1913-1931), puis vice-président (1931-32) de la Banque nationale de crédit, qu'il représenta dans de nombreuses affaires. Voir :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Qui_etes-vous-1924-IC.pdf

¹² Probablement Pierre Passerat de la Chapelle, secrétaire, puis chef de la comptabilité municipale de Cholou, administrateur des Plantations de Caoutchoucs de la Cochinchine.

.....
il est apparu que cette vaste organisation risquait d'être paralysée si, les sociétés ainsi constituées ne disposaient pas d'un moyen de transports indépendant et souple. Pour combler cette lacune, il a été décidé de créer une société de navigation. Constituée sous le nom de Chargeurs d'Extrême-Orient, à la fin de 1917, cette compagnie est actuellement au capital de 20 millions de francs. Elle a émis 40,000 obligations de 500 francs, 6 %. Elle possède une flotte de 35.000 tonnes d. w. et son tonnage atteindra dans le courant de l'année 1920, environ 45.000 tonnes.

Les Chargeurs d'Extrême-Orient ont contracté une alliance avec le Lloyd Royal Belge, qui possède actuellement une flotte de plus de 300.000 tonnes d. w. et est organisé pour travailler dans les principaux ports du monde.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 16 janvier 1920)

Cette société, dont le siège social est 7, rue des Italiens, vient de mettre à l'eau un cargo de 5.600 tonnes, le *Tunisier*, qu'elle a fait construire en Angleterre. Ce bâtiment est à 2 ponts et est entièrement construit en acier.

La société doit également lancer, à la fin du mois, un autre cargo de 8.100 tonnes, ce qui portera le tonnage total de sa flotte à 40.000 tonnes.

Notre expansion économique
(*L'Ère nouvelle*, 20 janvier 1920)

À côté des efforts faits par les puissances étrangères pour accroître leur expansion économique, il convient de signaler ceux de nos compatriotes. C'est ainsi que les deux filiales de la Compagnie générale d'Extrême-Orient ne cessent de donner des preuves nouvelles de leur action.

La première est la Compagnie générale de l'Amérique latine, qui a créé récemment des succursales au Brésil, en Argentine et au Mexique ; elle a installé des bureaux importants à Buenos-Aires, Rio-de-Janeiro et Mexico, grâce auxquels elle peut se livrer, sur une grande échelle, à l'exportation des produits manufacturés et des appareillages électriques.

La seconde est la Compagnie générale de l'Europe Orientale, qui a tenu, ces jours derniers une assemblée générale extraordinaire. Au cours de cette assemblée, le capital a été porté de 1 à 5 millions.

Cette augmentation de capital est le résultat de l'extension toujours croissante des affaires de la société, qui exporte, notamment en Roumanie et dans les Balkans, des produits manufacturés, des produits alimentaires, des tissus et de l'appareillage électrique.

Cette exportation est assurée par les cargos de la Société des Chargeurs d'Extrême-Orient, qui est une autre filiale de la Compagnie générale d'Extrême-Orient.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*L'Ère nouvelle*, 18 mai 1920)

Les comptes de l'exercice 1919 de la Compagnie des Chargeurs d'Extrême-Orient se sont soldés par un bénéfice net de 2.016.070 francs, y compris le report antérieur de 62.459 francs Il a été affecté 2.515.000 francs aux amortissements et 846.415 francs aux comptes divers. Il sera réparti un intérêt statutaire de 7 % pour les deux exercices 1919 et 1918, soit 70 francs bruts pour les actions anciennes. C'est le chiffre exact que nous avons laissé prévoir en janvier.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 2 juin 1920)

Les actionnaires de cette société se sont réunis en assemblée ordinaire le 1^{er} juin, sous la présidence de M. Théodore Laurent.

L'année 1919 est la première année d'exploitation directe, puisqu'au cours de 1918, le vapeur *Lieutenant-Jean-Laurent* avait été exploité par l'État. Au cours de cette année a été réalisée l'entente avec le Lloyd Royal Belge, et comme conséquence l'augmentation de capital, décidée par l'assemblée extraordinaire du 19 mars dernier.

Pendant l'exercice écoulé, il a été livré à la société trois vapeurs et deux navires en bois, le *Gallacier* et le *Nipponier*, de 3.100 tonnes chacun, entrés en service en mars et avril 1919. Ces deux navires ont fait l'objet d'une participation spéciale dans laquelle le Lloyd Royal Belge et la société sont intéressés chacun pour moitié.

Les recettes nettes d'exploitation ont été pour la flotte française de 586.606 fr. et pour la flotte belge de 1.367.002 fr. Depuis le début de l'exercice en cours, l'exploitation s'est poursuivie dans des conditions satisfaisantes. La société a passé de nouveaux accords avec le Lloyd Royal Belge, pour l'acquisition de quatre navires, représentant environ 14.000 tonnes de portée en lourd, à des prix et des conditions de paiement intéressants. Ces navires «ont déjà en partie à la disposition de la société et lui permettent de faire porter son exploitation sur une flotte représentant environ 50.000 tonnes de portée en lourd.

À l'unanimité, l'assemblée a décidé la mise en paiement de l'intérêt statutaire de 7 % l'an pour les exercices 1918 et 1919 aux actions anciennes, et à compter du 1^{er} avril 1919, aux actions nouvelles.

En conséquence, il sera payé, sous déduction des impôts, à partir du 5 juin prochain, 35 fr. par actions ancienne et 26 fr. 25 par action nouvelle.

L'assemblée a nommé M. Schobbens administrateur.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 21 juin 1921)

Réunis hier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1920 accusant un bénéfice net de 2.373.306 fr. qu'il a été décidé de reporter à nouveau. L'an dernier le solde disponible s'élevait à 2.016.070 fr., et il avait été réparti 70 fr. par action ancienne et 26 fr. 25 par action nouvelle. Rappelons toutefois que l'intérêt de 7 % sur les actions est cumulatif.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 21 juin 1921)

Les actionnaires de cette société se sont réunis hier en assemblée ordinaire, au siège social, à Paris, 7, rue des Italiens, sous la présidence de M. Théodore Laurent, président du conseil d'administration.

Bien que la crise générale ait pesé lourdement sur les résultats du deuxième semestre de l'exercice dernier, l'exploitation a donné pour l'ensemble de l'année 1920 des résultats satisfaisants.

Ainsi qu'il en a été rendu compte lors de l'assemblée générale précédente, la compagnie a acquis du Lloyd Royal Belge quatre navires représentant une partie de la flotte achetée par lui au gouvernement américain. Ces acquisitions ont porté à 9 le nombre des navires appartenant à la compagnie, correspondant à une portée en lourd totale de 54.357 tonnes.

Au cours du même exercice, deux steamers en bois, le *Gallacier* et le *Nipponier*, d'une portée en lourd de 3.100 tonnes chacun, que la société exploitait, par moitié, en commun avec le Lloyd Royal Belge, se sont perdus. Ces deux bâtiments étaient couverts par une assurance et il n'y a pas eu à enregistrer de perte du fait de ces sinistres.

L'action engagée devant le Conseil d'État à la suite du grave préjudice causé à la Compagnie par la réquisition du vapeur *Lieutenant-Jean-Laurent* suit son cours.

Les bénéfices bruts d'exploitation ont atteint une somme de 7.784.628 fr. contre 6.435.457 fr. Après amortissement et prélèvement pour le fonds d'assurance, le solde bénéficiaire de l'exercice ressort à 2.413.068 fr. Déduction faite d'une somme de 120.653 fr. pour la constitution de la réserve légale, le bénéfice disponible ressort à 2.292.415 fr., auquel il convient d'ajouter le solde reporté de 1919, qui s'élevait à 80.890 fr., soit un total de 2.373.305 fr. que le conseil, tenant compte des difficultés de l'heure présente et de la crise mondiale, dont les effets ont une violente répercussion sur les entreprises de transports maritimes, propose de reporter à nouveau.

À l'unanimité, l'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1920, tels qu'ils lui ont été présentés. Elle a désigné MM. Denizot, Gallénii et Plantet commissaires des comptes.

L'action des Chargeurs d'Extrême-Orient a été négociée à 202, la part à 30.

AEC 1922-688 — Chargeurs d'Extrême-Orient, 7, rue des Italiens, PARIS (9^e)

Capital. — Sté an., f. le 7 févr. 1917, 20 millions de fr. en 40.000 act. de 500 fr. — Divid. 1918 et 1919, 7 p. 100 ; 1920, néant

Objet. — Construction, achat, vente, armement, affrètement, exploit. de tous navires, pontons, chaluts, etc., création et exploit. de lignes de navig. et de services maritimes.

Conseil. — MM. Audinet [adm. délégué Cie gén. frse p. le comm. et l'indus.], [Henry] Charbonnel [adm. dél. Cie frse d'études et entrep. col.], Girod [Neuflize], [George] Hailaust, P[aul] Jeancard, A[ndré] Langlois, [Théodore] Laurent [Marine-Homécourt], Brys, Carton de Wiart, Cavallier [Pont-à-Mousson], Gylsen, Raverat [Rizeries françaises], Bodin [probablement Joseph-Paul Bodin, l'ing. de la Cie des Batignolles* ayant construit le pt sur le faux Nam-Ti pour les Ch. de fer de l'Indo et du Yunnan], Carlier, Grisar [SICAF], Kintsschots, É[mile] Level, Passerat de la Chapelle, Roussel, Schobbens.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 28 mai 1922)

Un accord serait intervenu entre cette société et le Lloyd Royal Belge., qui en exploitait jusqu'ici la flotte, qui aboutirait, pour les Chargeurs d'Extrême-Orient, à

assurer eux-mêmes la gérance de leur flotte. On annonce une réunion prochaine de l'assemblée générale des actionnaires et du syndicat des obligataires.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 juin 1922)

L'assemblée ordinaire des actionnaires de cette société a eu lieu le 28 juin sous la présidence de M. Théodore Laurent.

Le quatrième exercice social, clos le 31 décembre dernier, s'est écoulé en pleine crise. La stagnation des affaires, le manque de produits à transporter et les cours extrêmement bas des frets — qui, pour certaines matières, sont tombés au-dessous de ce qu'ils étaient en 1913 — ont pesé d'autant plus lourdement sur l'exploitation que les salaires des équipages et les frais d'entretien étaient plus élevés que jamais. Il en est résulté que le conseil a dû immobiliser la majeure partie de la flotte sociale du 1^{er} janvier au 25 mai 1921.

L'action engagée devant le Conseil d'État à la suite de la réquisition par l'État du « Lieutenant-Jean-Laurent » n'a pas encore abouti. L'instruction de l'affaire est, en fait, terminée, mais il ne semble pas que le Conseil d'État doive rendre son jugement avant les vacances.

Les comptes se soldent par une perte de 1.520.113 fr. 54. L'assemblée, sur la proposition du conseil, a décidé de l'amortir par un prélèvement égal sur les reports des exercices antérieurs s'élevant à 2.373.306 francs qui se trouveraient ainsi ramenés à 853.192 francs.

MM. Georges Bénizot, Gaétan Gallieni et Jean Plantet ont été nommés commissaires des comptes.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Le Journal des chemins de fer*, 22 juillet 1922, p. 231)

L'assemblée des actionnaires tenue le 28 juin a approuvé les comptes de l'ex. 1921.

Ces comptes se soldent par une perte de 1 million 520.113 fr. Le report des ex. antérieurs s'élevant à 2.373.306 fr., le solde bénéficiaire reporté, après déduction de la perte de l'ex., s'élève à 853.192 fr.

Le rapport mentionne que, du 1^{er} janvier au 25 mai 1921, 5 navires d'un tonnage total de 25.400 tonnes ont été successivement immobilisés. Il rappelle l'accord intervenu depuis la clôture de l'exercice avec le Lloyd Royal Belge, accord aux termes duquel les Chargeurs reprennent l'exploitation de leur flotte assurée par le Lloyd. Il indique enfin que, dans les comptes, la valeur de la flotte est actuellement réduite à sa valeur de remplacement.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 11 novembre 1922)

L'assemblée extraordinaire tenue, hier, au siège social, 7. rue des Italiens, à Paris, sous la présidence de M. Charbonnel, après avoir pris connaissance des accords verbaux intervenus, en septembre et octobre 1922, avec le Lloyd Royal Belge, a approuvé lesdits

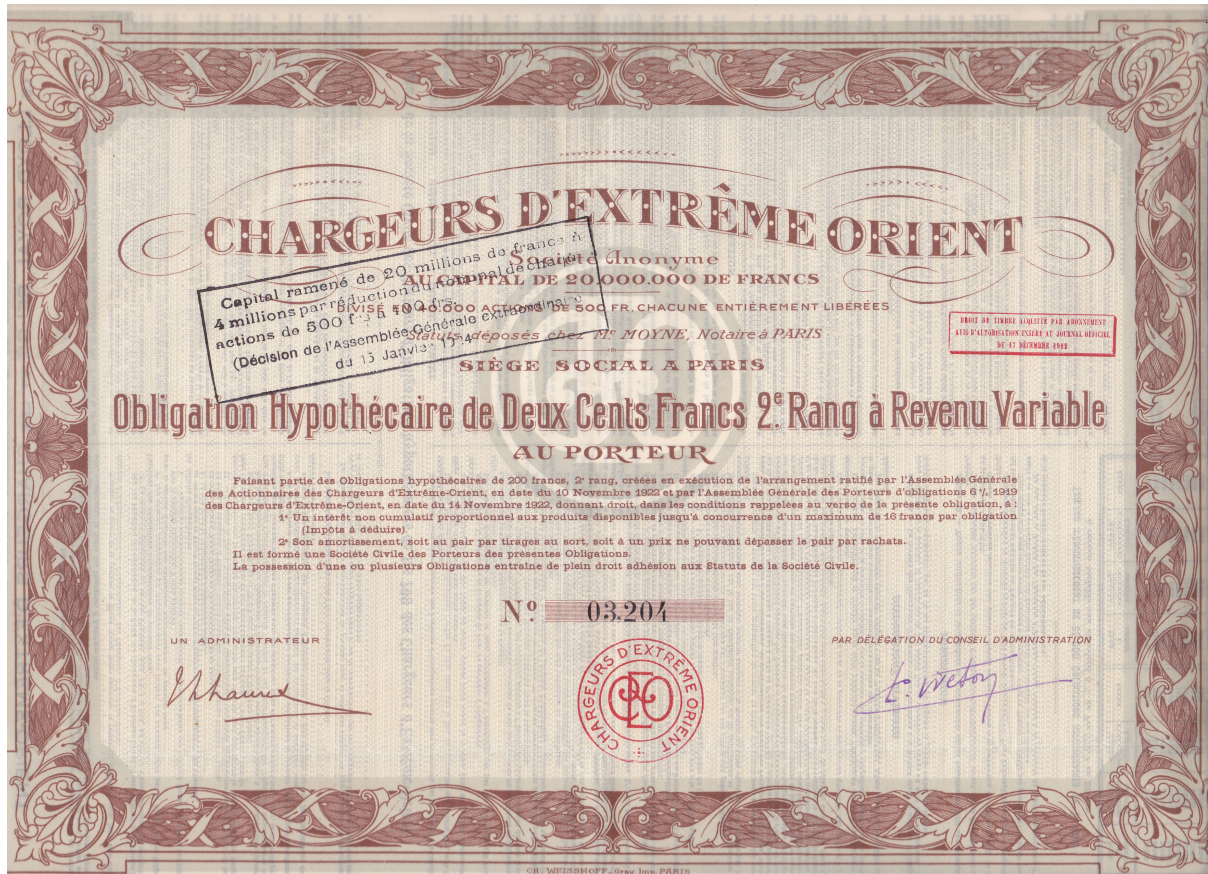
accords sous réserve de leur ratification par l'assemblée générale des porteurs d'obligations de 500 fr. 6 % net.

En conséquence, il sera procédé à l'échange des obligations sur la base d'une obligation de 500 fr. 6 % contre une obligation hypothécaire de premier rang de 300 fr. 6 % brut et une obligation hypothécaire de second rang de 200 francs à intérêt variable non cumulatif, de 8 % maximum.

Le conseil est autorisé à émettre, au profit du Lloyd Royal Belge, qui continuera la gestion de la flotte des Chargeurs d'ExtrêmeOrient jusqu'au 31 décembre 1927, 1 millions d'obligations hypothécaires de premier rang et 5 millions d'obligations hypothécaires de second rang.

CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT
(*Le Journal des finances*, 24 novembre 1922)

L'assemblée extraordinaire, qui s'est tenue le 10, a approuvé les conventions intervenues entre la société et le Lloyd Royal Belge aux termes desquelles le Lloyd prend la gestion de la flotte des chargeurs. L'assemblée a décidé l'échange des obligations 6 % 1919 contre d'autres obligations à créer dans les conditions suivantes : chaque obligation de 500 fr. 6 % 1919 sera échangée contre : 1° une obligation hypothécaire premier rang 6 % brut du nominal de 300 fr. : 2° une obligation hypothécaire de second rang du nominal de 200 francs à intérêt variable (maximum 8 %) et non cumulatif. Autorisation a été donnée, en outre, au conseil d'émettre pour 2 millions de francs d'obligations hypothécaires premier rang de 300 fr. et 5 millions de francs d'obligations second rang de 200 francs qui seront remises au Lloyd Royal Belge.



Coll. Olivier Galand

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Olivier_Galand.pdf

CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT

Société anonyme

au capital social de 20.000.000 de fr.

divisé en 40.000 actions de 500 fr. chacune entièrement libérées

Statuts déposés en l'étude de M^e Moyne, notaire à Paris

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 17 décembre 1922

Capital ramené de 20 millions de francs
à 4 millions par réduction du nominal
de chaque action de 500 fr. à 100 fr.
(Décision de l'assemblées générales extraordinaires
du 15 janvier 1924.)

Siège social à Paris

OBLIGATION HYPOTHÉCAIRE DE DEUX CENTS FRANCS 2^e RANG À REVENU VARIABLE
AU PORTEUR

Faisant partie des obligations hypothécaires de 200 francs 2^e rang, créées en exécution de l'arrangement ratifié par l'assemblée générale des actionnaires des Chargeurs d'Extrême-Orient, en date du 10 novembre 1922 et par l'assemblée générale des porteurs d'obligations 6 % 1919 des Chargeurs d'Extrême-Orient, en date du 14 novembre 1922, donnant droit, dans les conditions rappelées au verso de la présente obligation, a :

- 1° Un intérêt non cumulatif proportionnel aux produits disponibles jusqu'à concurrence d'un maximum de 16 francs par obligation (impôts à déduire).
- 2° Son amortissement, soit au pair par tirages au sort, soit à un prix ne pouvant dépasser le pair par rachats.
- Il est formé une Société civile des porteurs des présentes obligations.
- La possession d'une ou plusieurs obligations entraîne de plein droit adhésion aux statuts de la société civile.

Un administrateur : Théodore Laurent

Par délégation du conseil d'administration : ?

Tout porteur de part de fondateur fait partie de la Société civile des parts de fondateur créée par l'article 51 des statuts
Ch. Weisshoff grav.-impr. Paris

Chargeurs d'Extrême-Orient (*Cote de la Bourse et de la banque*, 12 décembre 1922)

Les actionnaires réunis hier en assemblée extraordinaire ont modifié les statuts concernant le nombre des administrateurs qui sera de 6 au minimum et de 8 au maximum, dont 4 français.

Annuaire Desfossés 1923, p. 497 :
Conseil : MM. Th. Laurent, A. Brys, Charbonnel, P. Girod, H. Gylsen, G. Raverat, J. Audinet, P. Bodin, H. Carlier, A. Grisar, G. Hailaust, L. Kintsschots, P. Jeancard, A. Langlois, P[asserat] de la Chapelle, L. Roussel, J. Schobbens.

CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT (*Le Journal des finances*, 14 décembre 1923)

Il a été proposé à l'assemblée du 11 décembre de ramener le capital de 20 à 4 millions de francs, par la réduction du nominal des actions de 500 à 100 francs.

CAPITAL RÉDUIT DE 20 À 4 MF

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 16 janvier 1924)
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 16 janvier 1924)
(*Le Journal des finances*, 25 janvier 1924)

Réunis le 15 janvier en assemblée extraordinaire, sous la présidence de M. Passerat de la Chapelle, les actionnaires ont décidé de réduire le capital de 20 à 4 millions par réduction du nominal des actions de 500 à 100 fr. Cette réduction du capital répond à la diminution de la valeur de la flotte de la compagnie.

CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT



Statuts déposés aux minutes de M^e MOYNE, Notaire à Paris
le 7 Novembre 1917.

CAPITAL SOCIAL : NEUF MILLIONS DE FRANCS

CAPITAL PORTÉ À 20.000 DIVISÉ EN 18.000 ACTIONS DE 500 FRANCS CHACUNE

Assemblée Générale du 19 Mars 1918
SIÈGE SOCIAL À PARIS

Part de Fondateur

AU PORTEUR

N^o 00,189

ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

Paris, le 1^{er} Avril 1918.

UN ADMINISTRATEUR,

UN ADMINISTRATEUR,

Tout porteur de part de fondateur fait partie de la Société civile des Parts de fondateur
créée par l'article 51 des statuts.

Timbre français 9 c. pour 100 fr.
ABONNEMENT

Capital social : neuf millions de fr.
divisé en 18.000 actions de 500 fr. chacune

CAPITAL PORTÉ À 20.000.000 de FRANCS
suivant décisions
des assemblées générales extraordinaires
du 19 mars 1919 et du ???

Capital ramené de 20 millions de francs
à 4 millions par réduction du nominal
de chaque action de 500 fr. à 100 fr.
(Décision de l'assemblées générales extraordinaires
du 15 janvier 1924.)

Siège social à Paris

PART DE FONDATEUR
AU PORTEUR
entièrement libérée
Paris, le 1^{er} avril 1918

Un administrateur (à gauche) : A. Langlois

Un administrateur (à droite) : Théodore Laurent

Tout porteur de part de fondateur fait partie de la Société civile des parts de fondateur créée
par l'article 51 des statuts

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. Encres Lorilleux

(*Les Archives commerciales de la France*, 1^{er} mars 1924)

Paris. — Modification. — Soc. dite CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT, 7, Italiens. —
Capital réduit de 20.000.000 fr. à 4.000.000 fr. — Nomination de M. Velge comme
administrateur. — 15 janv. 1924. — *Petites Affiches*.

Le carnet du capitaliste
CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT
(*Le Journal des finances*, 2 mai 1924)

1 ° En échange de chaque obligation ancienne de 500 fr. 6 % net 1919, il est remis
une obligation nouvelle de 300 francs 6 % brut, hypothécaire premier rang, et une
obligation nouvelle de 200 fr. à intérêt variable, hypothécaire deuxième rang ; 2° au 15
mai prochain, paiement du coupon échéant à cette date sur les obligations nouvelles de
300 francs, premier rang (contre coupons n° 1, 2 et 3)

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Le Journal des finances*, 6 juin 1924)

Depuis le 28 mai, les 40.000 obligations hypothécaires de 300 fr. 6 % premier rang (n° 1 à 40.000) et, les 40.000 obligations de 200 fr. deuxième rang (n° 1 à 40.000) troisième rang (n° 1 à 40.000), seront admises aux négociations de la Bourse au comptant en remplacement, des obligations anciennes de 500 fr. 6 % (arrangement du 14 novembre 1922).

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Le Journal des finances*, 27 juin 1924)

Les comptes de l'exercice 1923, qui font ressortir une perte de 5.524.288 fr. (ramenée, par application des bénéfices reportés antérieurement, à 4.671.095 fr.) ont été approuvés par l'assemblée ordinaire qui s'est tenue le 17 courant.

Annuaire Desfossés 1925, p. 544 :
Conseil : idem + J. Velge..

Annuaire industriel, 1925 :
CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT, 7, rue des Italiens, Paris, 9^e. Soc. an. au cap. de 20 millions de fr.
Construction, achat, vente, armement, affrètement, exploitation de tous navires, pontons, chaluts, etc.
Création et exploitation de lignes de navigation et de services maritimes. Exploitation de la ligne de Haïphong à Yunnansen et construction de la partie de cette ligne comprise entre Lao-Kay et Yunnansen, ainsi que toutes autres exploitations pouvant lui être concédées en Indochine ou dans le sud de la Chine.
Exportation : matériel de toute nature pour chemins de fer. (575-1-39616).

ADMINISTRATEURS DE SOCIÉTÉS
(*Annuaire industriel*, 1925)

Jeancard (Paul)[1869-1948][ing. ECP (1892). Desc. d'une longue lignée de parfumeurs], 55, r. de Babylone, Paris, 7^e. — [Administrateur délégué de la Compagnie générale d'Extrême-Orient](#) [absorbée en 1922 par la Cie gén. frse p. le comm. et l'ind.]. Administrateur de la Compagnie nationale des matières colorantes [Kuhlmann]. [Administrateur de la Compagnie minière et métallurgique de l'Indo-Chine](#). [Administrateur des Chargeurs d'Extrême-Orient](#). Administrateur des Entreprises du Nord et de l'Est. Administrateur des Frigorifiques du Littoral. Administrateur de l'Agence Radio.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 17 janvier 1925)

L'assemblée des porteurs d'obligations hypothécaires de premier rang a approuvé hier la vente du paquebot *Lieutenant-Jean-Laurent* sur lequel la Société des Chargeurs

d'Extrême-Orient avait consenti une hypothèque de premier et de second rang, moyennant 45.000 livres sterling, payables 10 % à la signature de l'accord et le solde à la livraison du bateau. L'assemblée a également autorisé la vente du paquebot *Tunisier* de 5.000 tonnes sur lequel il a été également consenti une hypothèque. Les actionnaires ont décidé que le produit de cette vente, après déduction des charges, et des sommes nécessaires pour garantir le paiement des bénéfices de guerre de la société, serait réparti aux obligataires de premier rang, à titre de remboursement partiel anticipé. Les porteurs d'obligations de second rang ont approuvé les décisions ci-dessus.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 30 juin 1925)

L'assemblée du 29 courant a approuvé les comptes des exercices 1923 et 1924. La perte de 1923, qui s'élève à 2.587.465 fr., élève le déficit total à 7.258.760 fr. La perte de 1924 s'élève à 631.994 francs et porte le déficit à 7.890.485 fr. Sur la proposition du conseil, l'assemblée a décidé de supprimer au passif les postes Réduction de capital et Fonds d'assurances, représentant un total de 17.502.200 fr. et d'affecter cette somme de la manière suivante : 1° jusqu'à concurrence de 7.890.485 fr. 36 à l'amortissement du solde débiteur du compte de profits et pertes de l'exercice ; 2° jusqu'à concurrence de 8.969.065 fr. 83 à l'amortissement du navire *Lieutenant-Jean-Laurent* ; 3° jusqu'à concurrence de la somme de 642.648 fr. 49 à l'amortissement de la flotte belge.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Le Journal des finances*, 3 et 10 décembre 1926)

Les actions des Chargeurs d'Extrême-Orient n'ont donné lieu à aucune négociations depuis avril 1922 ; les comptes de l'exercice 1925, qui seront soumis à l'assemblée ordinaire du 6 décembre se soldent par un nouveau déficit de 758.143 fr. (contre 631.924). Rappelons que les pertes antérieures, qui avaient atteint jusqu'à 7.890.485 fr., avaient été amorties grâce à la réduction du capital de 20 à 4 millions, effectuée en 1924.

Annuaire Desfossés 1927, p. 436-437 :
Conseil : *idem*.

Notre carnet financier
(*Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 janvier 1927)

L'assemblée des Chargeurs d'Extrême-Orient s'est réunie sous la présidence de M. P. de la Chapelle : l'exercice 1925 se solde par un déficit de 768.145 fr. et le bénéfice d'exploitation ressortit à 13.390 fr.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 9 juillet 1927)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1926, qui font apparaître un bénéfice brut d'exploitation de 3 millions 93.890 fr. et un bénéfice net de 105.551 fr. Après prélèvement de la réserve légale, l'assemblée a décidé de reporter à nouveau le solde, soit 100.273 francs.

L'assemblée a ratifié la nomination, faite par le conseil, de M. Léonard Scraeyen, administrateur. Le baron Passerat de La Chapelle, administrateur sortant, a été réélu.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Le Journal des finances*, 15 juillet 1927)

Les transactions sont rares sur les actions et les parts Chargeurs d'Extrême-Orient. L'assemblée du 8 juillet a approuvé les comptes de 1926 se soldant, après amortissement du déficit antérieur, soit 768.145 fr., par un bénéfice de 105.551 fr., ne donnant lieu à aucune répartition. Le rapport signale l'atténuation, en cours d'exercice, de la crise des transports.

Les frets, qui s'étaient sensiblement améliorés en novembre dernier, ont fléchi à nouveau depuis, tout en restant dans l'ensemble supérieurs à ceux de l'an dernier. Le Lloyd Royal Belge a assuré l'exploitation dans de bonnes conditions techniques. Il a été pratiqué avant inventaire un amortissement de 4 % sur la flotte et de 20 % sur les frais d'émission des obligations, soit au total 2.076.710 francs.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 30 juin 1928)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1927 qui se soldent par un chiffre d'exploitation de 1.190.216 fr. et un bénéfice net de 131.467 fr. Après dotation de la réserve légale et compte tenu du report antérieur, le disponible est de 225.167 fr. qui a été reporté à nouveau.

M. Roussel, administrateur sortant, a été réélu.

L'assemblée a ratifié le renouvellement, pour une durée de cinq années, à partir du 1^{er} janvier 1928, des accords intervenus avec le Lloyd royal Belge, qui arrivaient à expiration le 31 décembre 1927.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 30 juillet 1928)
(*Le Journal des finances*, 3 août 1928)

Les assemblées des porteurs d'obligations 1^{er} et 2^e rangs des Chargeurs d'Extrême-Orient, tenues le 27 juillet, ont approuvé le nouvel accord quinquennal avec le Lloyd Royal Belge.

Annuaire Desfossés 1929, p. 454 :

Conseil : MM. baron Passerat de la Chapelle, H. Charbonnel, L. Roussel, L. Scrayen, J. Schobbens.

(Archives commerciales de la France, 9 avril 1929)

PARIS. — Modification. — Soc. dite CHARGEURS d'EXTRÊME-ORIENT, 7, Italiens. — Transfert du siège, 29, La-Boétie. — 28 février 1929. — *Petites Affiches*.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 15 juin 1929)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, sous la présidence de M. Passerat de la Chapelle, a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1928, faisant apparaître un résultat brut de 851.939 fr. et un solde créditeur net de 33.601 francs qui, reporté à nouveau, portera le report total à 257.092 francs.

L'assemblée a approuvé en tant que de besoin le transfert du siège social au 26, place Saint-Georges, à Paris.

Elle a réélu MM. Henry Charbonnel et Jules Velge, administrateurs sortants.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Le Journal des finances*, 9 mai 1930)

L'action des Chargeurs d'Extrême-Orient s'inscrit offerte à 22 ; la part s'échange vers 12 fr. On sait que la société n'a pas payé de dividende depuis 1920. Les bénéfices bruts d'exploitation ont atteint 913.281 francs contre 851.939 fr. Le bénéfice net ressort à 64.183 francs contre 33.604, et sera reporté à nouveau, de même que l'an dernier.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 23 mai 1930)

L'assemblée ordinaire tenue le 24 mai a approuvé les comptes de l'exercice 1929 se soldant par un bénéfice net de 64.182 fr., reporté à nouveau après dotation de la réserve légale. Compte tenu du report antérieur, le solde à nouveau ressort à 318.065 fr. L'affectation en est fixée par les accords intervenus entre la société, d'une part, et le Lloyd Royal Belge et les obligataires de 2^e rang, d'autre part.

Le bénéfice de l'exercice s'entend après amortissement de 1.137.400 fr. sur la flotte sociale et amortissement de 1.425 obligations de premier rang.

Le rapport du conseil signale que, le 20 février dernier, le Lloyd Royal Belge a fusionné avec la Société Maritime Belge du Congo. La nouvelle société ainsi constituée a pris la dénomination de Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal), au capital de 165 millions de francs belges. Cette nouvelle compagnie s'est, vis-à-vis de la compagnie des Chargeurs d'Extrême-Orient, substituée au Lloyd Royal Belge, reprenant les charges et avantages stipulés par le contrat de 1922.

CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT
(*Le Journal des débats*, 12 juillet 1930)

Les porteurs d'obligations de second rang, réunis le 10 juillet en assemblée spéciale, ont approuvé les mesures prises par le conseil de la société, estimant qu'il était fondé à prélever, avant toute répartition, les sommes nécessaires pour amortir progressivement les postes de l'actif, et, notamment, pour ramener la valeur d'évaluation de la flotte à sa valeur de réalisation ; ils ont désapprouvé la décision, prise par deux administrateurs de la Société civile des obligataires, d'assigner la compagnie devant le tribunal de commerce et donné mandat à M. Beaussart d'arrêter l'action engagée.

Le conseil de la société a exposé à cette assemblée que l'action engagée par un obligataire et deux administrateurs de la Société civile des obligataires tend à faire déclarer nuls les accords de 1922, ce qui entraînerait la ruine complète de la compagnie. Si ces accords étaient annulés, la société entrerait en liquidation et devrait, avant toute autre chose, rembourser les obligations de premier rang, ce qui nécessiterait 9.484.000 francs.

Annuaire Desfossés 1931, p. 459 :
Conseil : *idem*.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 21 juin 1931)

Les résultats de l'exercice 1930 se traduisent par une perte de 1.813.967 fr. contre un bénéfice de 614.182 fr. pour 1929.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 1^{er} juillet 1931)

Réunis en assemblée ordinaire le juin, les actionnaires ont approuvé comptes de l'exercice 1930 se soldant par un déficit d'exploitation de 1.076.627 francs 25. En y ajoutant les charges administratives et financières, le total du solde déficitaire de l'exercice ressort à 1.813.967 fr. 83.

Dans son rapport, le conseil explique que la situation de l'industrie maritime en 1930 a été plus mauvaise qu'à aucun moment des dix dernières années : le tonnage disponible a été de beaucoup supérieur aux besoins, les frets sont restés très bas. La société a pu néanmoins utiliser ses quatre navires pendant toute l'année écoulée.

L'assemblée a donné *quitus* au conseil pour sa gestion pendant l'exercice écoulé et a ratifié la nomination de M. Mariano de Tabuena comme administrateur de la société, en remplacement de M. Jules Velge, administrateur démissionnaire.

Notre carnet financier
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 avril 1932)

Les Chargeurs d'Extrême-Orient ont perdu 2 millions 453.000 francs en 1931 contre 1.813.000 en 1930. La société a ainsi perdu les trois quarts de son capital, ce qui pose la question de la dissolution. Les obligations dépassent 22 millions de francs et la flotte est portée au bilan pour plus de 30 millions (pour 4 de capital).

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Le Journal des finances*, 8 avril 1932)

Les CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT ne donnent plus lieu à aucun marché. Le dernier cours, qui remonte à l'an dernier, est 12 fr. 50. Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 25 avril en vue de prendre des décisions par application de l'article 48 des statuts. L'exercice 1931 se solde, en effet, par une perte de 2.400.000 fr. environ, contre une autre perte de 1.813.967 fr. en 1930, ce qui représente au total plus des trois quarts du capital.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 19 avril 1932)
(*Le Journal des débats*, 19 avril 1932)

Les comptes de l'exercice au 31 décembre. 1931 font ressortir un déficit d'exploitation de 1.577.000 francs. Compte tenu des frais généraux et impôts, qui s'élèvent à 214.009 fr., des intérêts sur obligations, 557.000 francs, et perte sur le portefeuille, 107.000 francs, le solde déficitaire ressort à 2.453.385 francs contre 1.813.967 francs en 1930. Le conseil proposera à l'assemblée du 25 avril la dissolution de la société.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Les Annales coloniales*, 30 avril 1932)

Deux des quatre bateaux de la société ont été désarmés en 1931. La Compagnie maritime belge Lloyd Royal a décidé de ne pas renouveler les accords conclus en 1922 et expirant le 31 décembre 1932. L'assemblée extraordinaire qui devait statuer sur la dissolution anticipée a été reportée faute de quorum au 27 mai.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Les Annales coloniales*, 14 mai 1932)

Les porteurs d'obligations hypothécaires de premier et second rang sont convoqués en assemblée générale le 28 mai. avec l'ordre du jour suivant : exposé de la situation de la compagnie ; le cas échéant, autorisations à donner aux liquidateurs éventuels de la compagnie, pour la réalisation au profit des obligataires, de la flotte de la compagnie et pouvoirs à donner à un ou plusieurs administrateurs de la Société civile des obligataires en conséquence de cette réalisation.

CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT
(*Le Journal des débats*, 31 mai 1932)

L'assemblée du 27 mai a décidé la liquidation immédiate de la société.

Décisions et avis de la Chambre syndicale des agents de change
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 20 juin 1932)

À partir du 1^{er} juillet prochain, les actions, les parts de fondateur et les obligations hypothécaires de 1^{er} et de 2^e rang des Chargeurs d'Extrême-Orient cesseront d'être négociables à la Bourse.

(*Archives commerciales de la France*, 22 juin 1932)

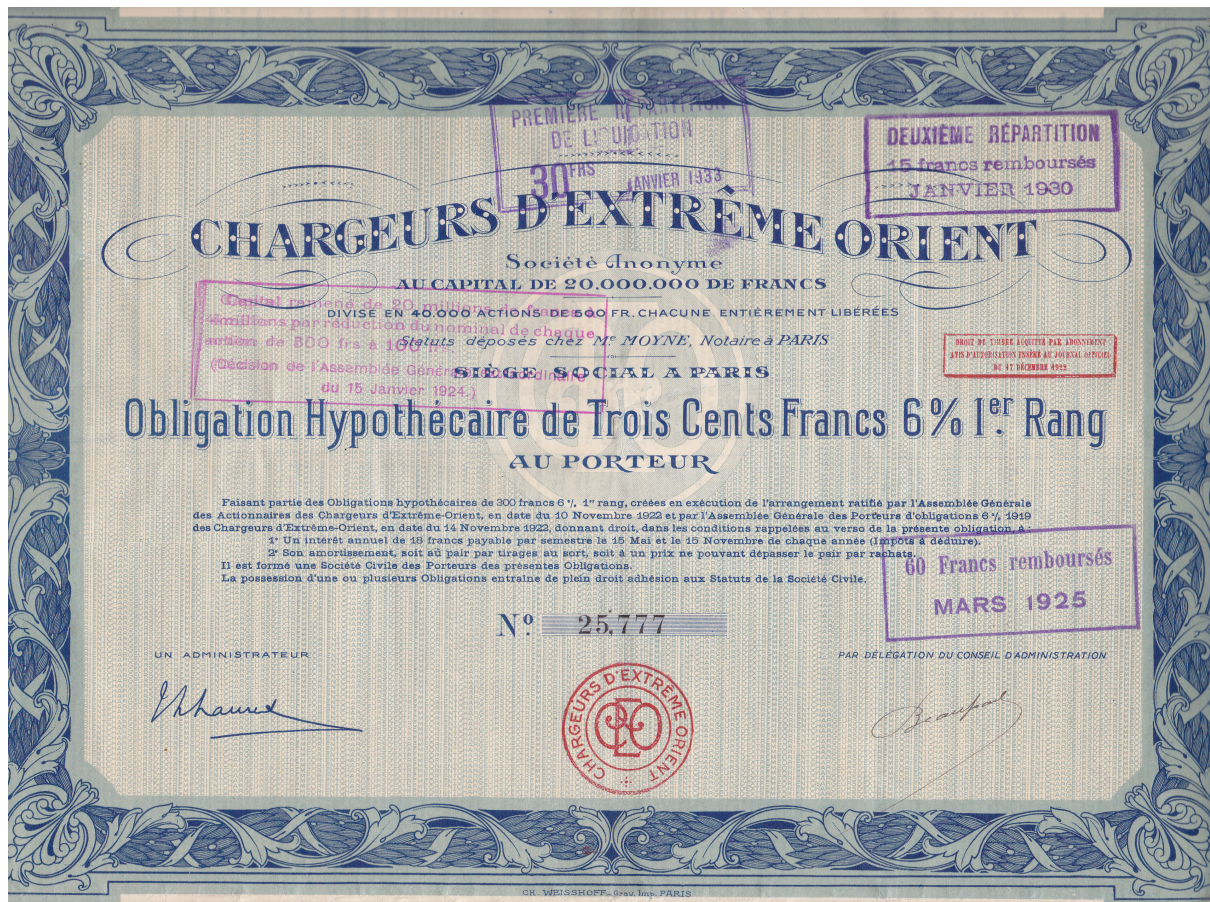
PARIS. — Dissolution. — 27 mai 1932. — CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT, Soc. anon., 28, pl. Saint-Georges. — *Petites Affiches*.

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 16 janvier 1933)

La Société des Chargeurs d'Extrême-Orient vient d'achever la vente de sa flotte dans des conditions défavorables. Il sera procédé néanmoins à une répartition de 30 fr. par obligation de premier rang.

PAIEMENTS DE COUPONS
Chargeurs d'Extrême-Orient (en liquidation)
(*Le Journal des débats*, 24 janvier 1933)

Une répartition de 30 francs par obligation hypothécaire de 300 francs 6 % premier rang, sera mise en paiement à partir du 25 janvier.



Coll. Olivier Galand
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Olivier_Galand.pdf

CHARGEURS D'EXTRÊME-ORIENT

Société anonyme
 au capital social de 20.000.000 de fr.
 divisé en 40.000 actions de 500 fr. chacune

Statuts déposés en l'étude de M^e Moyne, notaire à Paris

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
 du 17 décembre 1922

Capital ramené de 20 millions de francs
 à 4 millions par réduction du nominal
 de chaque action de 500 fr. à 100 fr.
 (Décision de l'assemblées générales extraordinaires
 du 15 janvier 1924.)

Siège social à Paris

OBLIGATION HYPOTHÉCAIRE DE TROIS CENTS FRANCS 6 % 1^{er} RANG AU PORTEUR

Faisant partie des obligations hypothécaires de 300 francs 6 % 1^{er} rang, créées en exécution de l'arrangement ratifié par l'assemblée générale des actionnaires des Chargeurs d'Extrême-Orient, en date du 10 novembre 1922 et par l'assemblée générale des porteurs d'obligations 6 % 1919 des Chargeurs d'Extrême-Orient, en date du 14 novembre 1922, donnant droit, dans les conditions rappelées au verso de la présente obligation, a :

1° Un intérêt annuel de 18 francs payable par semestre le 15 mai et le 15 novembre de chaque année (impôts à déduire).

2° Son amortissement, soit au pair par tirages au sort, soit à un prix ne pouvant dépasser le pair par rachats.

Il est formé une Société civile des porteurs des présentes obligations.

La possession d'une ou plusieurs obligations entraîne de plein droit adhésion aux statuts de la société civile.

60 francs remboursés
MARS 1925

DEUXIÈME RÉPARTITION
15 francs remboursés
JANVIER 1930

PREMIÈRE RÉPARTITION
DE LIQUIDATION
30 FRS JANVIER 1933

Un administrateur : Théodore Laurent

Par délégation du conseil d'administration : ?

Tout porteur de part de fondateur fait partie de la Société civile des parts de fondateur créée par l'article 51 des statuts
Ch. Weisshoff grav.-impr. Paris

AVIS AUX ACTIONNAIRES

☞ 26.112

CHARGEURS D'EXTREME-ORIENT

(en liquidation)

(Archives commerciales de la France, 23 mars 1934)

Les porteurs d'obligations de premier rang de cette société sont convoqués en assemblée générale pour le samedi 7 avril 1934 à 15 heures au siège de la liquidation, 7, rue des Italiens.

Ordre du jour

1 ° En tant que de besoin :

Examen et approbation des comptes de la liquidation ;

Entente amiable avec la Compagnie maritime belge ;

Quitus de leur gestion à donner aux liquidateurs ;

Fixation du montant de la dernière répartition aux porteurs d'obligations de premier rang et date de cette répartition ;

Pouvoirs à donner pour achever les opérations de la liquidation et assurer le paiement des sommes encore dues aux porteurs d'obligations de premier rang ;

Questions diverses.

2° *Quitus* à donner aux administrateurs de la Société civile des porteurs d'obligations de premier rang et nomination d'administrateurs.

3° Questions diverses.

☞ 26.114

CHARGEURS D'EXTREME-ORIENT

(en liquidation)

Les actionnaires de cette société sont convoqués en assemblée générale ordinaire siégeant extraordinairement pour le samedi 7 avril 1934, à 14 h. 30, au siège de la liquidation, 7, rue des Italiens.

Ordre du jour

- 1° Examen et approbation des comptes de la liquidation ;
 - 2° Entente amiable avec la Compagnie maritime belge ;
 - 3° Quitus de leur gestion à donner aux liquidateurs ;
 - 4° Fixation du montant de la dernière répartition aux porteurs d'obligations de premier rang et date de cette répartition ;
 - 5° Pouvoirs à donner pour achever les opérations de la liquidation et assurer le paiement des sommes encore dues aux porteurs d'obligations de premier rang ;
 - 6° Questions diverses.
-

Chargeurs d'Extrême-Orient
(*La Journée industrielle*, 8 avril 1934)

Une assemblée ordinaire, tenue hier extraordinairement, a approuvé les comptes de liquidation qui lui étaient présentés.

Il sera fait une dernière répartition de 6 fr. par obligation. Les actions, par contre, ne recevront rien.
