

## COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BATEAUX À VAPEUR À HÉLICE DU NORD, puis COMPAGNIE DES BATEAUX À VAPEUR DU NORD

Société en commandite, 19 novembre 1853.

Fondateur : Napoléon Verberckmoës (1806-1889), agent général de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Objet : établissement d'un service de navires entre Dunkerque, Kronstadt et différents ports français.

Deux navires sont commandés au chantier Malo et Cie, à Dunkerque : le *Comtesse-Amélie* et le *Gustave*, du nom du comte Gustave du Maisniel, principal commanditaire, et de son épouse. Mais le déclenchement en avril 1854 de la guerre de Crimée conduit à les affecter sur Bordeaux.

Un troisième navire, sorti également du chantier Malo, le *Colson*, du nom d'un autre commanditaire, est dédié à une ligne Dunkerque-Le Havre

Le 17 mai 1856, un mois et demi après la fin de la guerre de Crimée, le *Colson* part pour Kronstadt et Saint Petersburg. Il est suivi par l'*Albert*, récemment acheté, de 59 mètres de long.

Dans la nuit du 25 au 26 septembre 1856, le *Gustave* s'échoue à Lemvig, sur la côte nord-ouest du Danemark au cours d'une violente tempête et se brise en plusieurs morceaux. Une seule victime : le capitaine Liebaert.

La ligne de Russie continue avec le *Comtesse-Amélie* et le *Colson* — rebaptisés *Baltique* et *Nord* en 1857 —, l'*Albert* et le *Neva* acheté la même année en remplacement du *Gustave*, puis le *France* (1861).

La voyage par mer est alors le moyen le plus rapide de joindre la Russie : moins de six jours. Les navires sont mixtes, fret et passagers, entre 40 et 60 et même 80 en juin 1859.

Des navires plus petits desservent Le Havre et Bordeaux : le *Flandre* et le *Normandie* achetés en 1856. Et à partir de 1857, les Lord-John-Russel et Sir-Robert-Peel (250 tpl) assurent plusieurs départs par semaine vers Londres en coopération avec le Chemin de fer du Nord. En 1869, ces navires sont vendus à H. Carrey & fils qui continue l'exploitation de la ligne, la CBVN étant consignataire à Dunkerque.

Les naufrages en 1869 du *Baltique* et du *Fulton* (acheté d'occasion en 1865) donne l'occasion des premières commandes au chantier John Readhead & Sons, de South Shields, à l'entrée sud de l'estuaire de la Tyne, d'où sortent en 1870 le *Dunkerquois (I)* et le *Jean-Bart (I)*. Onze navires suivront jusqu'en 1921.

Durant la guerre de 1870, les *Albert*, *Dunkerquois*, *Neva* et *Nord* sont réaffectés à la desserte de l'escadre française de la Baltique.

### Premières liaisons avec l'Afrique du Nord

En 1873, le gérant, Charles Berthelot-Derode, signe avec Denain-Anzin pour le transport de 25.000 tonnes de minerais de Bône pendant quatre ans, au moyen de vapeurs affrétés ou de voiliers.

Diversification bienvenue car la ligne de Russie doit être arrêtée en 1874 pour cause de fret presque inexistant au départ de Dunkerque. Et les tentatives de relance en 1877 et en 1881 échouent.

31 mai 1875 : TRANSFORMATION EN SOCIÉTÉ ANONYME 1876 : LE ROY LALLIER,  
PRÉSIDENT

Le capital est maintenant détenu par des industriels du Nord et le trafic concentré sur deux axes : le cabotage de Dunkerque à Bayonne et un service vers l'Afrique du Nord. La taille des navires augmente : le Nord (II), construit en 1872 par John Readhead, atteint 1.200 tpl ; le Gabrielle, construit en 1874 par Joliet à Nantes, 1.350 tpl ; le Ville-de-Cambrai, livré par John Cockerill en 1876, et le Ville-de-Dunkerque (I), livré par John Readhead en 1878, 1.400 tpl. Mais le Gabrielle se eprd dès 1876 (collision en Manche), et les Ville-de-Cambrai et Ville-de-Dunkerque (I) en 1883 (échouage à Penmarch pour l'un, incendie au large de l'Italie pour l'autre). Les remplaçants — le Président-Le-Roy-Lallier, le Frédéric-Morel <sup>1</sup> et le Eyriaud-des-Vergnes <sup>2</sup>, construits par John Readhead de 1881 à 1884 —, atteignent 1.850 tpl.

---

#### Inauguration d'une ligne de paquebots entre Dunkerque et Tunis (Portefeuille économique des machines, supplément, novembre 1886)

Tunis vient d'être relié au Nord de la France par une ligne de navires à vapeur qui, partant de Dunkerque, touche à l'aller à Bordeaux et à Philippeville, et au retour à Alger, à Oran et à Bordeaux. Cette entreprise a été organisée par la Compagnie générale des bateaux à vapeur à hélice du nord dont le directeur est M. G. Verberckmoës<sup>3</sup>. Elle a principalement pour but d'importer sur les points précités les fers de construction et de forgeron, les charbons, les alcools, les traverses de chemin de fer, les bois pour caisses, les poteaux télégraphiques, les toiles et tissus divers, les chicorées, les bois d'orme pour le charronnage, les sucres, les cafés et généralement tous les produits coloniaux.

Jusqu'à présent, la Belgique à eu presque le monopole du commerce des fers de construction et de forgeron, mais la Compagnie estime que nos produits similaires étant d'une qualité supérieure, nous lutterions victorieusement contre cette concurrence si nos sociétés de hauts fourneaux pouvaient envoyer sur le marché tunisien des fers réunissant les conditions suivantes :

##### Fers à construction

Largeur : 10 centimètres, longueur : 10 et 12 mètres ;  
Largeur : 12 centimètres, longueur : 8,8 1/2, 9, 9 1/2, 10, 10 1/2 et 11 mètres ;  
Largeur : 14 centimètres, longueur : 4, 4 1/2, 5, 7, 8, 9 et 10 mètres ;  
Largeur : 16 centimètres, longueur 5,5 1/2, 6, 6 1/2, 7, 7 1/2 et 8 mètres ;  
Largeur : 20 centimètres, longueur 6, 6 1/2, 7 1/2, 8, 8 1/4 et 9 mètres : qui seraient livrés à raison de 15 fr. 25 les 100 kg.

Pour les fers de forgeron, il faudrait s'attacher particulièrement aux fers en paquets, en barres, ronds et plats et les livrer au prix de 18 fr. 50 les 100 kg.

Quant à l'importation des autres produits sus-désignés, la Compagnie fonde l'espoir de son succès sur ce que les ports de Dunkerque et du Havre étant en rapports directs

---

<sup>1</sup> Du nom de l'ingénieur de la Compagnie.

<sup>2</sup> Du nom de l'ingénieur en chef du port de Dunkerque.

<sup>3</sup> Gustave Verberckmoës : neveu (et non fils) de Napoléon??; futur président (voir ci-dessous).

avec les lieux de production, et les frais de transports étant notablement diminués, les importateurs peuvent céder ces produits à des prix déifiant toute concurrence. Elle croit même que les négociants spéciaux de Paris pourraient profiter avec .avantage de l'abaissement des frais de transport résultant de l'établissement du nouveau service.

Au point de vue de l'exportation la Compagnie compte charger principalement en Tunisie les huiles, les laines et les dattes.

---

INFORMATIONS MARITIMES  
(*Le Journal des débats*, 3 mars 1893)

M. Verberckmoës vient d'être élu président du conseil d'administration de la Compagnie des bateaux à vapeur à hélice du Nord qui a son siège à Dunkerque.

---

14 décembre 1890 : baptême du Napoléon-Verberckmoës, de 2.000 tpl, construit par John Readhead.

---

En 1891, la Compagnie assure six services :

- cinq départs mensuels de Dunkerque pour Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille et Cette en correspondance avec les Messageries maritimes à Bordeaux.
  - un départ le 11 de chaque mois de Dunkerque sur La Pallice, Marseille et Tunis.
  - un départ tous les mercredis de Dunkerque pour Le Havre.
  - un départ tous les samedis de Dunkerque pour Boulogne, Lorient, La Rochelle ou Rochefort.
  - un départ tous les vingt jours de Dunkerque pour Bayonne.
  - un ou deux départs par semaine de Dunkerque pour Londres.
-

## Gustave-Jules VERBERCKMOËS, président

Né à Paris, le 18 avril 1834.

Fils de Joseph-Grégoire Verberckmoës (1801-1862), d'origine belge, inspecteur aux Messageries royales, et de Claire-Julie Lemoine.

Naturalisé français le 19 avril 1848.

Avocat.

Marié à Paris, le 17 juin 1865, à Marthe-Adèle Morillon.

Maire de Villiers et conseiller général de Mézières (Indre). Candidat malheureux à la députation et aux sénatoriales dans ce département (1881 et 1894) et aux législatives à Clichy (1898).

Chevalier du mérite agricole comme maire de Villiers (1885).

Chevalier de la Légion d'honneur du 6 juillet 1886 comme ancien maire, ancien conseiller général et ancien attaché à la délégation de Tours en 1870.

Administrateur de la Compagnie des eaux minérales de Châtel-Guyon (1878), des Mines de plomb argentifère de la Haute-Loire, président du conseil de surveillance des Grands Magasins du Printemps (1881), membre permanent du cercle de l'Union artistique (1894), fondateur de la Société d'exportation des briquettes et charbons du Nord et du Pas-de-Calais (1895)(liquidée en 1901), fondateur de la Compagnie française d'exploration et de colonisation (Madagascar)(1895), consul d'Autriche-Hongrie à Dunkerque. (1895), président de la Compagnie commerciale de la Régence de Tunis (propriétaire du Bazar tunisien), membre de la Commission de la marine marchande (1897), puis du conseil supérieur de la marine marchande (1899), fondateur de la Compagnie des gisements aurifères d'Itoalana (Itola)(Madagascar)(1897-1899) — avec le banquier et député dunkerquois Achille Adam, marié en 1890 à Juliette Verberckmoës (1865-1927), que deux sites généalogiques présentent comme la fille de Gustave) —, administrateur de la Société anonyme de l'aluminium, actionnaire de la Société des mines et salines de l'Altar (Équateur)...

Promoteur des Habitations à bon marché.

Décédé le 5 décembre 1924 à Paris, 16<sup>e</sup>.

### INFORMATIONS MARITIMES (*Le Journal des débats*, 3 mars 1893)

M. Verberckmoës vient d'être élu président du conseil d'administration de la Compagnie des bateaux à vapeur à hélice du Nord qui a son siège à Dunkerque.

## 27 novembre 1894 : nouvelle dénomination COMPAGNIE DES BATEAUX À VAPEUR DU NORD

LES GRANDES INDUSTRIES DU NORD  
LE TRANSPORT DES PRODUITS MANUFACTURÉS  
par G. Davenay  
(*Le Figaro*, 7 novembre 1895)

Le département du Nord, avec ses 4.226 usines, dévore annuellement 6.067.223 tonnes de houille. C'est presque le double de la consommation du département de la

Seine, qui n'est que de 3.607.700 tonnes, et le sixième de la consommation totale de la France. Pour répartir dans le monde entier l'énorme quantité de marchandises dont le poids n'est guère inférieur à celui du charbon envolé en fumée, le Nord a cherché les moyens de transport les moins onéreux. Les canaux les lui fournissent pour les produits à destination du continent, la mer pour ceux des régions maritimes et les exportations lointaines, grâce au port de Dunkerque. Là, en effet, existe une entreprise, la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, dont le développement a suivi la prospérité progressive du département.

Cette Compagnie, actuellement dirigée par M. Georges Verberckmoës, débuta modestement, en 1853, avec quatre vapeurs de petit tonnage. Aujourd'hui, elle compte quinze steamers de première cote, atteignant jusqu'à 2.300 tonnes de portée, qui, dans toutes les expositions maritimes et tout récemment à Bordeaux, ont obtenu les premières récompenses pour leur coupe et leur aménagement modèles. Ces navires sont construits sous la direction de M. Frédéric Morel, ingénieur et administrateur de la Compagnie.

Les bateaux à vapeur du Nord furent les premiers qui relient Dunkerque directement avec la régence de Tunis en desservant également le Maroc et les ports algériens, indépendamment d'un service sur Londres qui passe sur les lignes créées exclusivement entre ports français. Ils servent également de trait d'union entre Dunkerque, Boulogne, Rouen, Le Havre, Brest, Lorient, Nantes, Saint-Nazaire, La Rochelle, Rochefort, Bordeaux, Bayonne, Port-Vendres, Cette, Marseille, Toulon, Nice, les ports algériens, etc. Ces lignes rendent possibles nombre d'affaires qui, sans le secours de la voie maritime, seraient rendues trop onéreuses par l'emploi des chemins de fer.

En examinant les intérêts des divers ports ci-dessus à un point de vue plus général, la Compagnie a remarqué que beaucoup de transactions entre eux et les pays étrangers étaient rendues très difficiles par suite du manque de communications. Elle s'est alors mise à l'œuvre dans le but de se créer des relations avec toutes les Sociétés maritimes au départ de Dunkerque, Le Havre, Bordeaux et Marseille, sur tous les pays étrangers tels que l'Amérique, l'Australie, la Nouvelle-Calédonie, les côtes de l'Afrique, Madagascar, les possessions françaises, la Chine, le Japon et les Indes.

Une entente s'est conclue pour l'établissement de connaissements directs au départ de tous les ports desservis par ses vapeurs, à destination des pays énumérés plus haut. Le coût du transport se trouve, de ce fait, beaucoup moins élevé.

Il est à remarquer que les cargo-boats reliant les ports français de première importance avec l'étranger ne peuvent pas escaler dans les ports de second rang comme Lorient, Saint-Nazaire, La Rochelle, Rochefort, et cela pour plusieurs raisons : d'abord, parce que les ports en question seraient d'un accès difficile pour ces paquebots de forte portée ; ensuite à cause des frais très élevés qu'une escale semblable occasionnerait et du peu de marchandises que l'on trouverait à y prendre. Le fret que les paquebots retireraient de ces escales ne couvrirait pas leurs frais de port, car ces frais sont comptés d'après la dimension des navires.

La combinaison trouvée était donc indispensable et c'est surtout avec la Compagnie des Messageries maritimes que ces accords ont été faits.

C'est grâce à tous ces avantages offerts aux expéditeurs que la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord a pu monopoliser la plus grande part des exportations du département qui paie à lui seul un seizième de l'impôt en France.

---

La première « Maison du Marin »  
(*Le Figaro*, 25 novembre 1895)

Dunkerque. — Par l'inauguration de la Maison du Marin, Dunkerque vient de doter la marine marchande française du premier établissement de ce genre qui ait été institué en France. On sait que le but poursuivi par les promoteurs de ces refuges est d'y offrir aux matelots, trop souvent exploités au retour d'un long voyage, le logement et la nourriture, en même temps que de les y entourer d'influences moralisatrices. La Maison du Marin de Dunkerque est aménagée pour que douze matelots puissent y loger et y prendre pension, moyennant la somme infime de 1 franc 50 par jour.

Les promoteurs de cette œuvre véritablement humanitaire sont MM. Féron, négociant ; G. Verbeckmoes, directeur de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord ; Bellait et Ch. Collet, constitués en comité.

Une subvention annuelle de 5.000 francs a été accordée à la Maison du Marin par le ministère de la marine.

Il est à souhaiter que d'autres ports suivent l'exemple que donne Dunkerque et que les marins français trouvent ailleurs l'asile qui, désormais, leur offre ici la sécurité.

---

#### GUERRE ET MARINE (*Le Journal des débats*, 18 février 1897)

Un décret, publié ce matin, au *Journal officiel*, institue, sous la présidence du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, une commission à l'effet d'étudier les moyens de venir en aide à la marine marchande.

Cette commission est ainsi composée :

.....  
Verberckmoës, président du conseil d'administration de la Compagnie générale des bateaux à vapeur à hélice du Nord  
.....

---

#### BAPTÊME DU STEAMER « VILLE-DE-VALENCIENNES » (*Le Journal des débats*, 21 juin 1897)

(De notre correspondant particulier)

Dunkerque, le 20 juin.

Le baptême de la *Ville-de-Valenciennes*, le steamer que la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord vient de recevoir des mains des constructeurs, a eu lieu, samedi, à trois heures, en présence de tout le personnel de la Compagnie et d'une foule de curieux qui était accourue pour assister à cette cérémonie.

Les fêtes de ce genre, touchantes dans leur simplicité, ont le don de plaire à notre population essentiellement maritime et dont les goûts harmonisent d'une façon particulière avec les coutumes léguées par les vaillants marins dunkerquois, nos pères.

Dès le matin, la place des Nations prenait les allures des grands jours de fête, et ce coin de la citadelle, entouré d'eau et de mâture, était vraiment ravissant, enguirlandé de pavois multicolores où le pavillon national occupait naturellement la place d'honneur.

Les vapeurs *Ville-de-Cette*, *Ville-de-Boulogne* et leur jeune compagnon, héros du jour, étaient brillamment pavoisés à la Française.

La *Ville-de-Valenciennes*, qui était à l'état d'embryon pendant la saison des frimas, nous arrive pimpante et coquette, au moment où les premiers jours d'été répandent leurs bienfaits sur notre coin de France délaissé par Phœbus pendant une grande partie de l'année.

Le grand hangar de la Compagnie a été complètement transformé pour la fête d'inauguration du nouveau navire. Une chapelle du style oriental le plus pur se dressait sur une estrade élevée d'un mètre environ et où avaient pris place M. le doyen Scalbert et deux assistants, M. Deram et M. Plachot, vicaires de la paroisse Saint-Jean-Baptiste.

Le fond du hangar, qui servait de perspective au tableau, était décoré avec un goût artistique qui dénote un réel talent d'amateur.

Les armes des villes où la Compagnie possède des agences, véritables tableaux exécutés par un jeune artiste d'avenir, se détachent sur les murs tendus d'étoffe aux brillantes couleurs donnant à l'ensemble de la décoration un cachet à la fois original et imposant.

L'arrivée du clergé nous apprend qu'il est trois heures et que la cérémonie va commencer.

Dans l'enceinte réservée, nous remarquons : M<sup>me</sup> Verberckmoës, mère ; M. Frédéric Morel, administrateur de la Compagnie ; M. G. Verberckmoës, directeur de la Compagnie ; la marraine, M<sup>me</sup> Vanhamme, femme du chef du trafic de la Compagnie ; le parrain, M. C.-F. Morel, ingénieur, chef du service technique de la Compagnie ; M. F. Laisné, secrétaire du conseil d'administration les familles du personnel et quelques invités à des titres divers.

M. le doyen récite les prières d'usage, prononce une allocution très appréciée des assistants et se rend ensuite à bord du vapeur *Ville-de-Valenciennes* qui est aspergé d'eau bénite dans tous les sens avec un bouquet de buis, conservé ensuite à bord du navire comme un souvenir de la cérémonie.

Le parrain et la marraine, qui suivent l'officiant pas à pas à bord du vapeur, reçoivent sur leur passage plusieurs bouquets offerts par la direction et les divers services de la Compagnie.

M. le doyen Scalbert procède ensuite à la bénédiction du drapeau de l'Étoile du Nord, société artistique et scientifique, fondée récemment avec l'autorisation préfectorale et composée exclusivement du personnel de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord.

Le drapeau, qui abritera désormais les 200 membres de cette grande famille, réunis dans la plus étroite solidarité, est particulièrement beau ; il représente les couleurs de notre Compagnie locale de navigation : les franges d'or sont bordées par une broderie de feuilles de chêne et d'olivier. On y lit l'inscription :

*L'Étoile du Nord. — Dunkerque*

M. Georges Verberckmoës, directeur, a fait don personnellement du drapeau à la nouvelle société et les insignes ont été offertes par la Compagnie.

Cette double cérémonie a été suivie d'un banquet offert, le soir, à tout le personnel dans les salons de M. Georges, place du Théâtre.

---

TÉLÉGRAMMES ET CORRESPONDANCES DU 23 AOÛT  
L'inauguration de la Maison du marin  
(*Le Figaro*, 24 août 1898)

DUNKERQUE. — La nouvelle « Maison du marin » a été inaugurée hier, sous la présidence de M. l'amiral Barrera, commandant en chef l'escadre du Nord.

Les nouveaux locaux sont très bien aménagés et comprennent des salles à manger pour les capitaines, les marins; des salles de bain et des dortoirs. Tout est agencé avec le souci éclairé de donner aux marins, non seulement le nécessaire, mais encore ce confort dont, à la mer, ils sont constamment privés.

De nombreuses notabilités assistaient à la cérémonie, et notamment M. le général Chariot, gouverneur militaire de Dunkerque ; M. Bonfils de Lafaurie, chef du service de la marine ; M. Gérard, ancien ministre de France à Pékin, actuellement à Bruxelles ; le général de Maingreville ; M. Verberckmoës, directeur de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord.

Au cours d'un discours prononcé par M. Féron, président de l'Œuvre, et qui n'a ménagé aucun effort, le but de la Maison du marin a été exposé d'une façon très intéressante.

Il s'agit d'assurer aux marins du commerce un refuge contre les exploitations dont ils sont souvent victimes, dès qu'ils ont touché leurs salaires.

Les débuts furent pénibles, mais grâce au zèle des promoteurs et à l'appui de la chambre de commerce, le projet aboutit et, en 1895, la Maison du marin ouvrait ses portes dans un local qui ne tarda pas à devenir trop exigü.

C'est alors què le Comité résolut d'étendre son initiative et, fort des concours qui lui furent acquis, il put faire construire le magnifique établissement inauguré par l'amiral Barrera et qui est assurément un modèle du genre.

Des discours ont été prononcés par M. Kerbart, président de la chambre de commerce, et M. Dumont, maire de Dunkerque.

M. l'amiral Barrera a ensuite pris la parole et a rendu hommage aux organisateurs :

Honneur, a-t-il dit, aux hommes de cœur qui poursuivent une si noble tâche.

Honneur en particulier à M. Féron, notre honorable président, qui, par son activité, son énergie et ses libéralités, en assure le succès.

L'amiral a encore assuré le Comité de la sympathie que porte le Président de la République à l'œuvre des Refuges, et a terminé en souhaitant un complet succès à tant de généreux efforts.

La musique de l'escadre prêtait son concours à la fête.

---

#### Une nouvelle société de géographie (*Société de géographie de Toulouse, 1898*)

Jusqu'ici annexe de l'Union géographique du Nord, la section de Dunkerque revendique aujourd'hui son autonomie et fonde une nouvelle Société de plein exercice.

Elle se réclame de principes qui ont toujours été les nôtres. Elle ne veut pas que son Bulletin ne contienne que de la géographie pure ; récits d'exploration ou véritables leçons de géographie, choses utiles sans doute, mais des renseignements d'ensemble sur la marche extraordinaire du mouvement colonial et économique de notre époque, mouvement qui menace de bouleverser l'équilibre du monde entier et de reléguer à l'arrière plan les nations qui commettraient la faute grave de s'en désintéresser. Ces tableaux synoptiques sont, en effet, des plus suggestifs et des plus frappants.

Son président, M. Verberckmoës, directeur de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, inaugure les excursions de la nouvelle Société en offrant une gracieuse hospitalité sur l'un de ses bateaux à ses collègues et à leur famille pour aller visiter le port de Boulogne.

Nos meilleurs souhaits de bienvenue à notre nouvelle soeur !

---

Conseil d'administration (1899) : Georges Verberckmoës, R. Francez, Frédéric Morel, Ernest Le Roy Dollez.

---



Hors Paris  
(*Le Figaro*, 8 juillet 1899)

Quand le président Félix Faure est revenu de Cronstadt à Dunkerque, la *Néva*, le plus ancien bateau de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, s'est réveillée pour saluer son retour et le président de cette Compagnie, M. Verberckmoës, a présenté à M. Félix Faure le premier bateau ayant fait le service entre la France et la Russie.

Depuis, cette Compagnie a fait autrement mieux. Ses deux bâtiments, le *Centre-Amérique* et surtout le *Peninsular*, ont accompli d'importants sauvetages. 706 Portugais leur doivent le salut. Aussi le roi dom Carlos de Portugal, voulant récompenser le plus ardent partisan de l'obligation des secours en mer, vient-il de conférer à M. Verberckmoës la noblesse avec le titre de baron.

---

En plus de sa coopération avec les Messageries maritimes, la CBVN assure au départ de Dunkerque la correspondance de la Compagnie générale transatlantique au Havre, à Saint-Nazaire, à Bordeaux et en Afrique du Nord.

---

La réception du Président de la République à Dunkerque  
(*Le Journal des débats*, 18 mai 1902)

.....  
MM. Vincent, préfet du Nord, et Paul Nancey, sous-préfet de Dunkerque, ont visité plusieurs locaux et finalement arrêté leur choix sur le hangar de la Chambre de commerce, loué à la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord et que son directeur, M. Verberckmoës, a bien voulu mettre gracieusement à leur disposition.

.....  
Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes.  
(*Journal officiel de la république française*, 3 février 1904)

Conseillers du comex  
Vandamme (Désiré), directeur de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord à Dunkerque.

---

La réception du Président de la République à Dunkerque  
(*Le Journal des débats*, 18 mai 1902)

.....  
MM. Vincent, préfet du Nord et Paul Nancey, sous-préfet de Dunkerque, ont visité plusieurs locaux et finalement arrêté leur choix sur le hangar de la Chambre de commerce, loué à la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord et que son directeur, M. Verberckmoës, a bien voulu mettre gracieusement à leur disposition.

.....  
Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes.

(Journal officiel de la république française, 3 février 1904)

Conseillers du commerce extérieur

Vandamme (Désiré), directeur de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord à Dunkerque.

---

Commande de quatre navires aux jeunes Ateliers et chantiers de France, à Dunkerque : le *Tunisie* (4.450 tpl) en 1906, le *Jean-Bart (II)* de 450 tpl (affecté à la ligne du Havre) en 1908, l'*Algérie* (5.000 tpl) en 1910 et l'*Afrique* (3.500 tpl) en 1911.

---

Une barque coulée

(*Le Figaro*, 4 mars 1909)

La Rochelle. — La barque de pêche *Foi-Espérance-Charité*, du port d'Esnandes, a sombré en mer dans les parages de Lacombe [*sic* : *la Coubre*] à la suite d'une collision avec le vapeur *Verberckmoës*.

Trois hommes de l'équipage ont péri.

Le patron, Félix Albert, âgé de 41 ans, laisse une femme et sept enfants dont cinq en bas âge.

---

Les Ports algériens

par Édouard NÉRON,

député de la Haute-Loire,

membre de la Commission des affaires extérieures,  
des protectorats et des colonies.

(*Les Annales coloniales*, 11 novembre 1909)

Les ports de l'Océan et de la Manche sont en communication avec Oran, Alger et la Tunisie, par la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, la Compagnie havraise péninsulaire, par quatre compagnies dont les navires desservent la ligne de Rouen à Alger, par la Compagnie générale transatlantique (ligne de St-Nazaire, Bordeaux, Oran, Alger), etc.

---

À BORDEAUX

---

Violents incidents de grève

---

Les dockers arrêtent les tramways et blessent un ouvrier au travail. — Les agents chargent les manifestants. — Coups de revolver.

(*Le Petit Parisien*, 5 novembre 1911)

Bordeaux, 4 novembre.

La grève des dockers a donné lieu cet après-midi à de très violents incidents.

Vers cinq heures, les grévistes se sont rendus, au nombre de cinq cents, devant l'hôtel de ville où une délégation était reçue par le maire, M. Bouche.

Sur la place, les dockers ont manifesté avec violence, arrêtant les tramways et essayant de pénétrer dans la mairie dont on avait fermé les portes. Ils allaient renverser un tramway, lorsque les gardes municipaux cheval et la police sont arrivés et ont essayé de disperser les grévistes.

Une bagarre se produisit alors, De nombreux coups furent échangés entre agents, grévistes et curieux. Plusieurs gardiens de la paix mirent sabre au clair et les gardes municipaux et les gendarmes chargèrent. Des coups de revolver furent tirés, n'atteignant personne.

Cent grévistes environ se réfugièrent dans la cathédrale, d'où ils furent immédiatement expulsés.

Enfin, la place fut dégarnie.

Un des meneurs, nommé Manier, qui avait tiré un coup de revolver, a été arrêté.

Quelques instants plus tard, vers six heures, alors que les forces de police étaient encore massées devant l'hôtel de ville, cinquante grévistes armés de gourdins se rendirent sur le quai de la Douane et, rampant derrière les ballots de marchandises amassés sur les quais, se glissèrent près du steamer français *Verberckmoës*, de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, et tombèrent soudain sur un journalier nommé Gorly, qui travaillait isolément.

Ils le rouèrent de coups, mais ce dernier appela au secours ses camarades, qui tirèrent alors sur les grévistes plusieurs coups de revolver, sans blesser personne.

Un agent de la sûreté accourut au bruit des détonations. Il fut cerné et allait être frappé lorsque les grévistes furent prévenus que les gardes municipaux arrivaient au grand galop. Ils se dispersèrent rapidement.

Les grévistes ont fait une nouvelle manifestation ce soir.

De nouveaux coups de revolver ont été tirés encore. Un gréviste, qui visait un agent, a été arrêté. Des charges de police ont eu lieu.

Sur les quais, des travailleurs ont été frappés à coups de bâtons par les grévistes.

---

#### LA RÉTROGRADATION DU CAPITAINE BRANDT (*Le Figaro*, 11 janvier 1912)

Dunkerque. — Les inscrits maritimes se sont réunis pour protester contre la rétrogradation du capitaine Brandt, commandant le steamer *Verberckmoës*, de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, de Dunkerque. M. Brandt, privé de son commandement, a dû accepter un poste de second.

Cette mesure fut prise parce que le capitaine, ayant eu son navire avarié au large de Lisbonne, avait sollicité un remorquage pour sauvetage offert par le steamer anglais *Okehampton*, lequel exigea une reconnaissance de 200.000 francs que M. Brandt signa sans réserves au nom de la Compagnie.

Le *Verberckmoës*, amené à Lisbonne, fut visité et on constata que la voie d'eau pouvait être facilement aveuglée. Le coût de ce remorquage est soumis à des experts. À la suite de ces faits, M. Brandt fut destitué.

Le syndicat des marins et des officiers prend fait et cause pour lui et somme la Compagnie de revenir sur sa décision. Des meetings sont organisés en vue d'un mouvement gréviste.

---

#### SINISTRÉ MARITIME (*Le Figaro*, 13 mars 1912)

Calais. — Un bateau de pêche de Calais, le 271, a été coupé en deux au large de Gravelines par le vapeur *Verberckmoës*, du port de Dunkerque.

Le petit navire a coulé à pic mais le vapeur abordeur avait eu le temps de recueillir à son bord l'équipage du bateau de pêche, à l'exception du novice, âgé de dix-huit ans, qui s'est noyé.

---

LA GRÈVE DES INSCRITS MARITIMES  
(*Le Temps*, 24 juillet 1912)

Dunkerque, 23 juillet.

Les équipes des vapeurs *Amiral-Kersaint*, *Ville-de-Valenciennes* et *Verberckmoës* ont débarqué aujourd'hui.

Six marins qui arrivaient en voiture pour compléter l'équipage du *Vega* ont été attaqués par les grévistes, qui les ont frappés et dispersés.

Les agresseurs ont réussi à prendre la fuite.

---

NOUVELLES MARITIMES  
ALGER  
(*Le Sémaphore algérien*, 17 mai 1914)

La Compagnie des bateaux à vapeur du Nord a vendu son steamer « Ville-de-Lorient » à un entrepreneur de démolition italien.

Ce vapeur, qui fut construit par la Société des Forges et chantiers, à La Seyne, en 1881, sera remorqué à Gènes pour y être livré à la démolition.

La « Ville-de-Lorient » a longtemps fréquenté notre port.

---

1914-1918  
107 NAVIGANTS TUÉS DONT 7 COMMANDANTS ET 18 OFFICIERS,  
8 SÉDENTAIRES MORTS POUR LA FRANCE  
12 VAPEURS SUR 19 COULÉS  
ET UN TREIZIÈME NAUFRAGÉ

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 20 juillet 1918)

Dunkerque, 18 juillet. — La Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, au capital de 3 millions de francs, dont le siège est à Dunkerque, place des Nations, va s'installer provisoirement à Nantes, 50, quai de la Fosse.

---

Dans le monde du commerce  
(*Le Sémaphore algérien*, 21 août 1919)

À Oran, M. Louis Rey, chevalier de la Légion d'honneur, agent maritime, transitaire et acconier, agent principal pour l'Oranie de la Société navale de l'Ouest\* et de la

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, a transféré les bureaux de sa maison place de la République.

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 18 octobre 1919)

Cette société, dont le siège social est à Dunkerque, et qui possède des bureaux à Paris, 4, rue Meyerbeer, a été très éprouvée pendant la guerre par la perte et le torpillage de plusieurs de ses unités : sur les 21 bateaux qu'elle possédait avant les hostilités, il ne lui en reste plus que quatre : deux cargos de 4.000 tonnes et deux de 2.000 tonnes.

Tous ces bateaux servent au transport des marchandises courantes et, notamment, du charbon. Ils assurent le trafic entre Dunkerque, les différents ports français, l'Algérie et la Tunisie.

La Société poursuit avec activité la réorganisation et l'extension de sa flotte : elle fait actuellement construire, en Angleterre, quatre grand» cargos à vapeur de 5.000 tonnes.

---

Services Anvers-Afrique du Nord  
(*Le Sémaphore algérien*, 24 novembre 1920)

La Compagnie danoise Det Forede Damskiibselkab, représentée à Anvers par la firme de Leuw et Philippsen, organise des services directs entre Anvers et Oran-Alger-Tunis avec escale à Marseille.

Trois compagnies de navigation françaises étudient en ce moment la création de services analogues. Ce sont : les « Affréteurs réunis », la « Société navale de l'Ouest » et la « Cie des bateaux à vapeur du Nord ».

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 29 novembre 1920)

Dunkerque, 29 novembre. — Quatre vapeurs de gros tonnage sont en voie d'achèvement. Le premier sera mis en service dans quelques jours et permettra de rétablir la ligne de navigation directe entre Dunkerque et les ports algériens et tunisiens.

---

Commande de quatre navires de 5.400 tpl en 1920-1921: deux chez John Readhead, les *Artésien (I)* et *Roubaisien*, et deux à l'Ardrossan Drydock, à l'embouchure de la Clyde, les *Dunkerquois (III)* et *Cambraisien (I)*.

S'y ajoute en 1922 l'ex-allemand *Christian-Horn* de 4.300 tpl (datant de 1906), rebaptisé *Nancéen (I)*.

---

Reportage sur le port d'Alger  
Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 26 février et 2 avril 1921)

Voici, dans son losange blanc aux angles bleus, l'étoile rouge de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, fondée en 1853.

Ses débuts furent modestes : elle fut l'une des premières sociétés profitant de la belle invention de Frédéric Sauvage, en faisant construire deux bateaux à vapeur à hélice dans les chantiers de MM. Malo et Cie, à Dunkerque.

Il y a cinquante ans, les services rapides par navires à vapeur étaient rares et cette Compagnie avait devant elle un vaste champ d'exploitation.

L'initiative des premiers fondateurs ne fit pas défaut, et aux deux navires construits dans les chantiers dunkerquois sont venus se joindre, rapidement, le Gustave, la Baltique, le Nord et la Normandie.

C'est à la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord que revient l'honneur d'avoir créé le premier service régulier entre la France et la Russie, ayant Dunkerque pour point de départ et Pétrograd comme point terminus.

Cette navigation fait époque dans l'histoire maritime dunkerquoise et on semble s'en être rappelé, quarante ans plus tard, lorsque notre regretté président de la République, M. Félix Faure, choisit la cité de Jean-Bart pour s'embarquer à destination de Pétrograd.

Aujourd'hui, l'organisation de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord relie directement entre eux les ports suivants : Dunkerque, Boulogne, Rouen, Le Havre, Caen, Cherbourg, Granville, Saint-Brieuc, Brest, Lorient, Nantes, Saint-Nazaire, La Pallice La Rochelle, Rochefort, Bordeaux, Bayonne, Marseille, Cette, Toulon, Nice, Port-Vendres, [Oran](#), [Alger](#), [Philippeville](#), [Bône](#), [Tunis](#), [Sousse](#), [Bizerte](#), [Sfax](#), etc.

Nous ne saurions mieux terminer qu'en attirant l'attention des industriels et des commerçants sur la devise de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord :

« La régularité des services doit primer toutes les considérations. »

La Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, dont le siège social est à Dunkerque, est dirigée, depuis plus de vingt-cinq ans, par M. Désiré Vanhamme <sup>4</sup>, membre de la chambre de commerce de Dunkerque et chevalier de la Légion d'honneur, et son agence d'Alger est représentée, depuis de nombreuses années aussi, dans ses locaux situés 6, boulevard Carnot, par M. Henri Debusscher.

Photos :

Trois vapeurs de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord en opérations à Alger.

Son vapeur *Nord*, chargeant des vins pour Dunkerque.

Les bureaux de la direction de la Compagnie des bateaux à Vapeur du Nord, à Dunkerque. et ses magasins.

Le vapeur danois *Phœnix*, en consignment à la Compagnie du Nord.

---

#### Bateaux à vapeur du Nord (*La Journée industrielle*, 28 avril 1921)

Dunkerque, 26 avril. — Jeudi dernier a été lancé, aux chantiers John Readhead, de South-Shields, le steamer *Artésien*, construit pour la Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord, de Dunkerque. Les dimensions sont : 104 m. 55 de long, sur 19 m. 85 de large et 7 m. 45. de creux.

---

<sup>4</sup> Désiré Vanhamme : né le 24 février 1864 à Houtkerque. Chevalier de la Légion d'honneur du 5 septembre 1923 (min. des TP) : directeur de la CBVN (27 mai 1903), président de la Société dunkerquoise de remorquage et sauvetage (1/1/1900), administrateur des Pêcheries du Nord. Membre du conseil de direction du Comité central des armateurs de France depuis sa fondation, conseiller du commerce extérieur (1904). Décédé le 23 octobre 1926.

Bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 10 mai 1921)

Dunkerque, 8 mai. — Nous avons annoncé le 28 avril le lancement du steamer *Artésien*. Ce navire est aménagé pour le transport des marchandises entre Dunkerque, l'Algérie, la Tunisie et vice-versa. C'est un navire en acier qui appartiendra à la classe la plus élevée du Lloyd. Il possède 5 cales et 10 treuils à vapeur, avec mâts de charge complets.

---

Bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 1<sup>er</sup> juin 1921)

Le Havre, 30 mai. — Le vapeur *Roubaisien*, de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, récemment sorti des chantiers de South-Shields, vient de faire escale au Havre, venant de Dunkerque.

D'une portée en lourd de 5.500 tonnes, le *Roubaisien* mesure 110 mètres ; il possède deux ponts complets de l'avant à l'arrière, dix treuils à vapeur avec mâts de charge pour chaque écouteille et est spécialement aménagé pour le transport des vins.

Le *Roubaisien* est le second d'une série de quatre vapeurs ayant les mêmes caractéristiques, que la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord fait construire. Déjà le *Dunkerquois* est en service, le *Roubaisien* le suit aujourd'hui et, incessamment seront exploitées le *Cambraisien* et l'*Artésien*, dont nous avons annoncé le lancement le 10 mai dernier.

---

Bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 15 septembre 1921)

Les chantiers de la Ardrossan Dry Dock and Engineering C<sup>o</sup>, à Ardrossan, viennent de procéder au lancement du vapeur *Cambraisien*, construit pour le compte de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord. Les caractéristiques de ce nouveau steamer sont les suivantes : longueur, 100 m. 89 ; largeur, 14 m. 33 ; creux, 7 m. 48 ; tirant d'eau en charge, 6 m. 66 ; déplacement, 5.400 tonnes ; vitesse, 10 nœuds. Il est mû par des machines à triple expansion recevant la vapeur de deux chaudières dont la surface totale de chauffe est de 439 mètres carré.

---

Bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 16 décembre 1921)

Cette société vient d'acquérir le vapeur ex ennemi *Christian-Horn*, qui portera désormais le nom de *Nancéen*. Construit à Rostock en 1905, muni de deux ponts, ce navire est spécialement aménagé pour le transport des marchandises. Il a les caractéristiques suivantes : longueur 88 m. 77 ; largeur 13 m. 34 ; creux 7 m 98 ; portée en lourd 4.300 tonnes.

Le *Nancéen* est destiné à renforcer la ligne régulière entre Dunkerque, l'Algérie et la Tunisie.

---

Bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 26 avril 1922)

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord (Petrograd). — Ass. ord., 28 avril, 66, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris., Règlement de compte et conventions avec la Société Maritime et Commerciale de France, la Baltisk Bank et autres.

---

LÉGION D'HONNEUR  
Désiré Vanhamme  
(*Le Sémaphore algérien*, 24 août 1923)

Dans la récente promotion de la Légion d'honneur, nous avons eu le plaisir de relever les noms de M. Dal Piaz, directeur de la Cie Transatlantique, élevé à la dignité de grand officier ; M. Rondet-Saint, au grade d'officier, et de MM. Nicolas Paquet, administrateur de la Cie Paquet ; [Vanhamme, directeur de la Cie des bateaux à vapeur du Nord](#) ; Caffa, directeur de l'agence de la Société générale des transports maritimes à vapeur [SGTM\*] à Philippeville, et Bez, directeur-gérant des Établissements Bez et ses fils, de Paris, au grade de chevalier.

Le « Sémaphore algérien » est heureux d'adresser ses plus sincères félicitations aux nouveaux dignitaires.

---

Bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 10 octobre 1923)

Dunkerque, 8 octobre. — Cette société procède à l'émission de 2.175 obligations de 500 fr. 7 1/2 %.

Le dernier exercice a laissé un solde bénéficiaire de 5.675.291 francs.

---

Qui êtes-vous ? 1924

BOULANCY D'ESCAYRAC [Marquis Henri de].

18, avenue de Messine.

[1856-1932].

[Marié à Marguerite Veneau, fille de Ludovic Veneau (président des Cies d'assurances L'Aigle et Le Soleil).

[Censeur (1903), puis administrateur (1909) de L'Aigle-Incendie] Administrateur de la Compagnie du Soleil-Vie ; administrateur de la Compagnie du Soleil ; administrateur de la Compagnie l'Aigle-Vie ; administrateur de la Compagnie l'Aigle\* ; administrateur de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord [de Dunkerque, [avec agence à Alger et correspondants en Tunisie](#)], etc.

LE ROY-DOLLEZ (Ernest), président du conseil d'administration de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord [de Dunkerque, [avec agence à Alger et correspondants en Tunisie](#)], le Dunkerque-Nord.

Château de Crévecœur-sur-Escaut (Nord), démoli par les Allemands ; et Paris, 57, boulevard des Batignolles.



Juge de paix honoraire ; délégué cantonal à Marcoing.  
Officier de l'Instruction publique.  
Né en septembre 1841, à Cambrai (Nord).  
Marié à Mlle Lucie Dollez. Deux fils : Henri, agriculteur ; Alfred, trois fois député de Cambrai [1906-1919].  
Ingénieur agricole.

---

*Annuaire industriel*, 1925 :

BATEAUX À VAPEUR DU NORD (Cie des), 8, place des Nations, Dunkerque (Nord).  
Boîte postale n° 94. T. 63 (direction), 77 (transit). Ad. t. Vapeurs Nord Dunkerque. Soc.  
an. au cap. de 3 millions de fr. Conseil d'adm. : [Ernest] Le Roy-Dollez, à Crèvecœur  
(Nord), président ; de la Chapelle, 9, r. Bassano, Paris, adm. délégué ; Bannel, à Laon,  
adm. ; [Henri] Boulancy d'Escayrac, 18, av. de Messine, Paris, adm. ; R[ené] Rigaut<sup>5</sup>, à  
La Fère (Aisne), adm. ; D[ésiré] Vanhamme, 8, pl. des Nations, Dunkerque, directeur de  
la Compagnie.

Agences : Boulogne, G. Watbled ; Le Havre, R. Odinet ; Rouen, Clamageran et Cie ;  
Caen, E. Lefrère ; Cherbourg, Piedfort et Rebuffé ; St-Malo, Avril fils ; Lorient, E.  
Salmon ; St-Nazaire, agence-succursale ; La Rochelle-La Pallice, Delmas frères ;  
Rochefort, Bachelar, Limouzin, Arvaud et Brard ; Bordeaux, J. Guerry ; Bayonne, Louis  
Puchulu ; Marseille, agence-succursale ; Cette, J. Almayrac ; Toulon, Léo Imbert ; Nice,  
Carles et Peruggia ; Port-Vendres, F. Margidenes [*sic* : *Margidènes ?*] ; Oran, Louis Rey ;  
Arzew, Louis Rey ; Mostaganem, L. Rey ; Alger, agence-succ. ; Bougie, H. Tros ;  
Philippeville, Adolphe Chiarelli ; Constantine, E[ugène] Momy ; Bône, Soc. commerciale  
de charbonnages et d'entreprises maritimes ; Anvers, Stévert, 113, av. d'Italie ; Bizerte,  
Savon frères ; Tunis, Savon frères ; Sousse, Savon frères ; Naples, W. de Luca et Bros ;  
Londres, Mead Son et Hussey, St-Dunstan Hill and at Lloyd ; Cardiff, E. Marcesche and  
Co ; Paris, Bigard frères, 11, r. Meyerbeer.

Services réguliers entre Dunkerque, Le Havre, Caen, Cherbourg, Granville, Saint-  
Brieuc, Lorient, Saint-Nazaire, Nantes, La Rochelle, La Pallice, Rochefort, Bayonne,  
Bordeaux, Marseille, Oran, Alger, Philippeville, Bône, Tunis et autres destinations  
d'Algérie et de Tunisie, Naples, Palerme. Correspondance à Bordeaux et à Marseille avec  
tous les services de la Compagnie des Messageries maritimes.

Commission, affrètements, transit. (42-1982).

---

*Annuaire industriel*, 1938 [données antérieures au rachat par la SAGA] :

BATEAUX à VAPEUR du NORD (Cie des). Siège soc. : 9, rue Montchanin, Paris, 17<sup>e</sup>. T.  
Galv. 43-22,66-20, 75-53 et 79-55. Soc. an. au cap. de 3 millions de fr. Cons. d'adm. :  
Prés. Le Roy-Dollez ; adm. dél. : de La Chapelle ; Adm. : Bannel, Boulancy d'Escayrac [†  
1932], R. Rigaut, D[ésire] Vanhamme [† 1926].

Transports maritimes. (42-1982).

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 29 décembre 1926)

---

<sup>5</sup> René Rigaut : né le 23 octobre 1871 à La Fère (Aisne). Chevalier de la Légion d'honneur du 6 juillet 1919 (min. Guerre) : lieutenant territorial au 32<sup>e</sup> régiment de dragons. Domiciles : 38, av. de Saint-Cloud, Versailles (1919). Domaine du Montois, à Resson-le-Long par Vic-sur-Aisne (1946).

Lille, 27 décembre. — L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice écoulé, qui font apparaître un bénéfice net de 566.036 fr. Le dividende a été fixé à 60 fr. brut.

---

## 1927 : la SAGA (Rothschild) rachète la CBN

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 11 février 1927)

Une assemblée extraordinaire, tenue le 3 février, a approuvé les résolutions présentées par le conseil sur les modifications aux statuts, notamment l'augmentation du nombre des membres du conseil. Sur la question posée par un actionnaire, le président a déclaré que la presque totalité des actions de la société venait d'être acquise par la Société anonyme de gérance et d'armement. En conséquence de cette opération, le siège social de la société a été transféré à Paris, 9, rue Montchanin. MM. Jokelson et Ivers ont été nommés respectivement administrateur directeur général et administrateur délégué.

---

ESCALE À CALAIS DE LA Cie DES BATEAUX À VAPEUR DU NORD  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 30 mai 1927)

La Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, de Dunkerque, qui assure les transports de la Tunisie et de l'Algérie sur le Nord de la France, a décidé de faire escale à Calais, pour l'avenir.

Calais devient port d'escale de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord à la suite des démarches de la maison Jokelson et Handtsaem.

Ce nouveau trafic, joint aux importations de minerai de manganèse et de phosphates de l'Afrique du Nord, va augmenter sensiblement le tonnage du port de Calais.

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 4 juillet 1927)

Le bénéfice net de l'exercice 1926 s'est élevé à 430.755 fr. et a été appliqué à l'amortissement du matériel naval.

---

ALGER, TROISIÈME PORT DE FRANCE

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord

---

Agent général : H. DEBUSSCHER, 15, rue de Constantine, Alger

Société anonyme au capital de 5.300.000 francs  
Siège social : MARSEILLE  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 10 octobre 1927)

La C. B. V. N., dont la fondation remonte à 1853, fut la première qui, en 1895, prit l'initiative d'établir un service régulier entre Dunkerque et les différents ports nord-africains.

Une direction attentive et le souci constant d'observer cette ligne régulière fit rapidement croître son importance, et, à l'heure actuelle, il est possible d'évaluer, pour Alger seul, à 150.000 tonnes environ, le tonnage annuel transporté par ses navires, tant à l'importation qu'à l'exportation, Si l'on songe que tout était à créer et que la C. B. V. N. était une des premières à fournir pareil effort, il est facile d'apprécier le résultat obtenu et les immenses services rendus par la C. B. V. N. au profit du commerce algérien.

Après la guerre, et bien qu'elle eût perdu la majeure partie de ses unités, la C.B.V.N. reprit sa tâche en s'efforçant constamment d'améliorer ses services en dotant, progressivement, sa flotte de navires de tonnages supérieurs à ceux disparus, ce qui lui permet, à l'heure actuelle, de donner au commerce les plus grandes facilités en lui assurant un service hebdomadaire de Dunkerque sur Oran et Alger et vice-versa, de même qu'un service bimensuel sur Tunis.

Les navires mis ainsi en ligne, de construction récente, sont spécialement aménagés pour le transport des diverses marchandises et des vins. De plus, la C. B. V. N., en assurant son service direct sur Dunkerque, à l'exclusion de tous autres ports, donne le grand avantage de transports rapides et fréquents. En ne perdant point de vue sa devise, que « la régularité des services doit primer toutes les considérations », la C. B. V. N. a permis au commerce algérien de porter avec fruit ses efforts sur le Nord de la France et a contribué grandement, à cet égard, à l'importance du trafic nord-africain et à celui d'Alger en particulier.

#### [Rachat par la SAGA]

Depuis 1927, la C. B. V. N. a été prise sous le contrôle de la S. A. G. A. (Société anonyme de gérance et d'armement), qui possède déjà 11 navires assurant le service Dunkerque-Maroc. De ce fait, la position de la C. B. V. N. se trouve renforcée puisqu'à tout instant, et principalement au moment de l'afflux des marchandises, la S. A. G. A. met en ligne, en surnombre, les navires nécessaires pour continuer à assurer le service dans des conditions parfaites.

En ceci, il convient de louer la S. A. G. A., qui a voulu démontrer son souci de donner toujours, et de plus en plus, satisfaction à notre commerce en mettant à sa disposition tous les éléments nécessaires pour cela.

Enfin, par l'entremise de la Société A.L.A. (Alsace-Lorraine - Angleterre), assurant sur Dunkerque-Londres un service journalier par paquebots rapides, la C. B. V. N. fournit aux exportateurs algériens la facilité de transports combinés Alger-Angleterre via Dunkerque, sans aucun risque de séjour au port de transbordement. Elle établit, en effet, des connaissements directs, au départ d'Alger, pour les points suivants :

Tilbury, Londres, Coventry, Birmingham, Leeds, Edimbourg, Belfast, Dublin, Bristol.

Il est inutile de souligner plus encore les efforts de la C. B. V. N. pour maintenir son renom, car, préférant les actes aux paroles, elle poursuit sa tâche, cherchant constamment à justifier la confiance, qu'à juste titre d'ailleurs, le commerce a mis en elle.

DÉPARTS PRÉVUS POUR AUJOURD'HUI  
(*L'Écho d'Alger*, 12 juillet 1928)

.....  
« Artésien » (Cie des bateaux à vapeur du Nord), pour Tunis, avec march. div

---

PORT D'ALGER  
NAVIRES ATTENDUS AUJOURD'HUI  
(*L'Écho d'Alger*, 13 octobre 1928)

.....  
« Nord » (Cie des bateaux à vapeur du Nord), de Dunkerque, avec march. div.

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 21 février 1930)

19 février. — Cette société vient de se rendre acquéreur de deux nouvelles unités : le *Sebeto*, 3.154 tonneaux brut et 2 286 tonneaux net, et le *Student*, 3 603 tonneaux brut et 2.306 tonneaux net.

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 7 mars 1930)

Dunkerque, 5 mars. — Nous avons annoncé, le 21 février dernier, l'acquisition, par cette société de deux cargos : le vapeur anglais *Student* et le vapeur italien *Sebeto*. Ces deux navires navigueront désormais sous les noms de *Lillois* et de *Ville-de-Dunkerque*.

---

« PARLEMENTAIRES ET FINANCIERS »

Répertoire des sénateurs et députés, administrateurs, directeurs ou associés de sociétés financières, commerciales et industrielles et des grandes organisations oligarchiques

par R. MENNEVÉE

(*Documents politiques*, avril 1930)

(*Documents politiques*, mars 1932)

(*Les Documents politiques*, février 1936)

PEYRONNET, Albert [1862-1958]

Sénateur de l'Allier [1912-1940] [ministre du travail (1922-1924), vice-président du Sénat (1925-1929)]

Adresse : 158, boulevard Pereire, à Paris.

Administrateur : Société [anonyme] de gérance et d'armement, Société Jokelson et Handtsaem (1925), [Compagnie de bateaux à vapeur du Nord](#), Société de navigation Angleterre-Lorraine-Alsace (1927), [Société nord-africaine d'entreprises maritimes \(1928\)](#), Entreprises transatlantiques, [Société chérifienne des Établissements Mory](#), [Union africaine minière et maritime \(1928\)](#), R. E. C. T. A. (Transports internationaux).

[En 1951, Albert Peyronnet, qui avait voté les pleins pouvoirs au maréchal Pétain, figurait encore au conseil de la Cie chérifienne d'armement et de la Société navale de l'Ouest (filiales de la SAGA depuis 1929 et 1939).]

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 28 juin 1930)

L'assemblée ordinaire, tenue le 26 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1929 et voté le maintien du dividende à 75 francs par action.

---

Auxiliaire des Chargeurs Français  
(*La Journée industrielle*, 23 juillet 1930)

.....  
le Neuilly a été cédé le 6 novembre 1929 à la Compagnie, des bateaux à vapeur du Nord.

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 4 juin 1931)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1930 et fixé le dividende à 75 fr. brut par action.

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 21 juillet 1931)

Une assemblée extraordinaire, tenue hier, a autorisé le conseil à émettre éventuellement un emprunt- obligataire pour un montant maximum de 15 millions de francs. Le conseil a également reçu tous pouvoirs en vue de contracter un emprunt allocataire suivant les dispositions de la loi du 1<sup>er</sup> août 1928 sur le Crédit maritime.

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 4 septembre 1931)

Cette société vient de commander deux nouvelles unités aux chantiers anglais Furnees. Ces unités seront de l'ordre de 5.500 tonnes. Elles doivent être livrées dans le début de l'année prochaine.

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 23 mars 1932)

Cette société va bientôt mettre en ligne deux vapeurs neufs, le *Rémois* et l'*Amiénois*, construits par les chantiers de Haverton-Hill on Tees (Angleterre).

Le premier, lancé il y a quelques semaines, fera prochainement route pour la France ; le second a été mis à l'eau le 9 mars.

La jauge brute de chacun de ces cargos est de 2.500 tonneaux.

---

AVIS DE DÉCÈS  
(*L'Écho d'Alger*, 6 avril 1932)

M<sup>me</sup> et M. Lucien Fehrenbach, chef de trafic de la Cie des bateaux à vapeur du Nord, à Alger, leurs enfants : Georges, Lucien, Paul, Rolland, Claude et leur nombreuse famille, d'Alger et de Marseille, ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de :

M<sup>me</sup> V<sup>ve</sup> Jean-Baptiste FEHRENBACH  
née Marguerite VOHRINGER

leur mère, grand-mère et alliée, décédée à Alger, à l'âge de 72 ans. L'inhumation aura lieu aujourd'hui, à 16 heures. Réunion au domicile mortuaire, villa Titou-La Robertsau, 110, chemin du Télémy.

Des fleurs seulement.

P.F. ROLDAN, 47, r. Sadi-Carnot. T. 24-02

---

Le « Rémois » sera mis en service aujourd'hui  
(*La Journée industrielle*, 29 avril 1932)

Dunkerque, 27 avril. — La visite mise en service du *Rémois*, de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, aura lieu le 29 avril. Le premier voyage est fixé au lendemain 30 avril.

Ce bâtiment reliera *Dunkerque*, son port d'attache, à l'Algérie et la Tunisie.

Le *Rémois* jauge brut 3.615 tonneaux et net 1.956 tonnes ; construit à Sunderland, il a 104 mètres de long, 16 m. 15 de large et 6 m. 50 de creux. Il possède des « bigues » pouvant soulever des colis de 10 tonnes et de 20 tonnes.

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 26 mai 1932)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1931 qui se solde par un bénéfice net de 265.962. francs 93. auquel vient s'ajouter le report antérieur de 1.028.637 fr. 04. pour former un total de 1.289.699 fr. 97

Le dividende a été fixé à 50 fr. brut par action, payable le 1<sup>er</sup> juillet prochain, sous déduction des Impôts.

L'assemblée a renouvelé les pouvoirs de MM. Eugène Masset et Roger Demon, administrateurs sortants.

---

FIANÇAILLES  
(*L'Écho d'Alger*, 29 avril 1933)

Nous apprenons les fiançailles de mademoiselle Fabienne Lagorio, fille de Monsieur Ch. Lagorio, de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord à Oran, avec monsieur Victor Vaugien, avocat à Fès, fils de madame et monsieur le docteur Vaugien, chevalier de la Légion d'honneur, de Mascara.

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 15 juin 1933)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1932 faisant apparaître un produit brut de 3.205.632 fr. Après imputation des amortissements et addition du report bénéficiaire antérieur, le solde disponible s'établit à 995.858 francs.

Le dividende a été fixé à 50 fr. par action, payable, sous déduction des impôts, à partir du 1<sup>er</sup> juillet prochain. Il a été reporté à nouveau 695.858 fr.

MM. Raymond Berr et Nicolai Waage, administrateurs sortants, ont été réélus.

---

Société nord-africaine d'entreprises maritimes  
(*La Journée industrielle*, 15 juin 1933)

.....  
dans un dessein de simplification des organismes sociaux en Afrique du Nord, la société a acheté à Compagnie des bateaux à vapeur du Nord le matériel flottant qu'elle y possédait, soit 6 chalands à Alger et 12 chalands à Oran.

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 25 mai 1934)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice qui font ressortir un bénéfice de 695.858 francs 46 formant, avec le report antérieur, un total de 1.245.073 fr. 54. Une somme de 2.833.006 fr. 28 ayant été portée aux amortissements, l'exercice présente un solde débiteur de 1.587.932 francs 74.

L'exercice a été caractérisé par l'accentuation de la crise économique et par des conflits incessants avec la main-d'œuvre ouvrière de Dunkerque. Aussi les résultats présentés sont-ils ceux d'une année absolument anormale. puisque pendant sept mois le travail a été effectué dans des conditions désastreuses.

Les perspectives de l'exercice en cours n'accusent jusqu'ici, dit le conseil dans son rapport, aucun symptôme d'amélioration, aussi bien du côté du trafic que du fret. Pour faire face à la situation et en atténuer les effets, le conseil a dû prendre une série de mesures qui sont en voie de réalisation.

L'assemblée a renouvelé les pouvoirs de MM. Charles Bonnel et Charles de La Chapelle, administrateurs sortants.

---

OFFRE D'EMPLOI  
(*L'Écho d'Alger*, 9 août 1934)

ON DEMANDE bonne sténodactylo pour remplacement 16 août 10 septembre Cie  
bateaux à vapeur du Nord, Grand Môle Agha.

---

LES NOUVELLES INSTALLATIONS  
DE STOCKAGE DE COMBUSTIBLE LIQUIDE  
DU PORT D'ALGER

[Cie algérienne de pétroles Mory]

par A. H.

(*L'Écho d'Alger*, 4 novembre 1934)

Autour de M. [Eugène] Masset, on remarquait les personnalités suivantes : MM.  
Ivers, administrateur délégué de la C.B.V.N.

[René] Berger, inspecteur général de la C.B.V.N.

---

Une réception à la Société algérienne de pétroles Mory  
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 30 décembre 1934)

Yvers, administrateur délégué de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord ;  
[René] Berger, inspecteur général de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord

---

AVIS DE DÉCÈS

(*L'Écho d'Alger*, 14 mars 1935)

M<sup>me</sup> V<sup>ve</sup> Fehrenbach, ses enfants :

Georges, Lucien, Paul, Rolland et Claude ;

M<sup>me</sup> V<sup>ve</sup> Ragot et ses enfants ; les familles Louis et Jules Fehrenbach et leurs enfants,  
d'Alger ; Ruch et Robert, de Marseille ; Brouillet, Godeau, L. Lauger, Vicario, Arnaud,  
Galland, P. Lauger, Campodonico, Gomis, Coste Valentini Santonja ont la douleur de  
vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

monsieur Lucien FEHRENBACH,

Croix de guerre,

chef de trafic à la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord,

décédé à Alger, dans sa 47<sup>e</sup> année, leur époux, père, frère, neveu, cousin, beau-frère,  
allié et ami. Les obsèques auront lieu aujourd'hui à 16 heures. Réunion au domicile  
mortuaire, villa Titon, avenue de la Robertsau, 110, chemin Télémy.

POMPES F. DE LA VILLE D'ALGER

Un seul bureau : mairie. Tél. : 86-07

---

La Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, la Société nord-africaine d'entreprises  
maritimes et le personnel de leur agence d'Alger ont le regret de vous faire part du  
décès de

Monsieur Lucien FEHRENBACH

leur chef de trafic

survenu à Alger, le 13 mars 1935.

POMPES F. DE LA VILLE D'ALGER

Un seul bureau : mairie. Tél. : 86-07



---

Roger Demon  
(*Les Documents politiques*, octobre 1935)

Associé de la firme R. Demon et Cie (exploitations forestières, mines et bois).  
Administrateur :  
Banque nationale pour le commerce et l'industrie [1932-1937],  
Chemins de fer et Carrières d'Estrées-Blanche,  
Mines de Houille de Ligny-les-Aires [Pas-de-Calais],  
Pleyel [par son épouse, née A.-M. Lyon],  
Société chérifienne des Établissements Mory et Cie.  
Gérance et Armement,  
Compagnie des bateaux à vapeur du Nord,  
Angleterre-Lorraine-Alsace,  
Nord-Africaine d'Entreprises Maritimes.  
Compagnie commerciale des bois à papier  
(*Financial.*)

---

LÉGION D'HONNEUR  
Ministère de la marine  
(*La Journée industrielle*, 5 janvier 1936)  
(*Les Annales coloniales*, 7 janvier 1936)

Chevalier  
M. René Berger, inspecteur général de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord,  
à Alger

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 28 mai 1936)

Les comptes de l'exercice 1935, qui ont été approuvés par l'assemblée ordinaire du 26 mai, font ressortir un bénéfice brut de 1.237.286 fr., qui a été Intégralement porté aux amortissements. Le solde débiteur de 1934 reste à 1.701.839 francs.

---

Le capitaine en second du cargo Algérie  
est écrasé par un sac de sulfate de cuivre  
(*L'Écho d'Alger*, 13 février 1937)

L' « Algérie », gros cargo de la Société des bateaux à vapeur du Nord, était arrivé dans notre port le 10 au matin.

Sitôt à quai, au grand môle de l'Agha, le rude labeur de déchargement avait commencé.

Il s'était poursuivi dans la journée du 11 normalement.

Hier matin, vers 8 h. 45, les équipes de dockers étaient occupées à vider une cale arrière chargée de sacs de sulfate de cuivre.

Quelques hommes du bord allaient et venaient sur le pont. Entre le bord de la cale et la paroi de la dunette, le capitaine en second Ange-Marie Jan surveillait la manœuvre. Une lourde palanquée ascensionnait lorsque soudain, alois qu'elle était à huit mètres au-dessus du pont, un sac pesant cent kilos se détacha et tomba sur le second capitaine. On se précipita, mais, hélas ! la mort avait déjà fait son œuvre. La lourde charge avait brisé la colonne vertébrale du malheureux officier.

Le capitaine Desse, commandant l' « Algérie », fit transporter le corps de la victime dans sa cabine et prévint les autorités.

Le docteur Megnien constata le décès et le parquet donna le permis d'inhumer.

Le capitaine Jan était originaire de Trigadou (Côtes-du-Nord) ; il était âgé de quarante ans, marié et père d'un enfant.

La compagnie ayant décidé de se charger des obsèques de cette victime du devoir, le corps a été laissé à bord de l' « Algérie », qui doit lever l'ancre aujourd'hui 13 pour Mostaganem, Oran, Brest et Dunkerque.

Le capitaine de l' « Algérie » a fait toutes les démarches nécessaires pour que lui soient délivrées les autorisations qui lui permettront de ramener le corps à Brest.

Une enquête a été ouverte par le commissaire du port.

Ce regrettable accident a causé une profonde émotion dans le monde maritime et à l'agence de la Compagnie, où le second de l' « Algérie » était très estimé.

En signe de deuil, les pavillons de la C.B.V.N. et des navires mouillés dans le bassin de l'Agha ont été mis en berne.

M. Douay, le nouveau directeur de l'agence à Alger de la C.B.V.N., a fait toutes les démarches nécessaires pour que le corps du malheureux officier soit acheminé vers son pays natal par son navire.

#### L'ALSACIEN

Nouvelle unité de la ligne Alger-Rouen-Dunkerque  
(L'Écho d'Alger, 28 février 1937)

La Compagnie des bateaux à vapeur du Nord recevait, hier, en notre port, au terme de son premier voyage sur Alger, le superbe cargo « Alsacien », ex-« Quermmore », dont elle s'est rendue acquéreur à l'armement Johnston, de Liverpool.

Cette belle unité, aux aménagements soigneusement étudiés, aux cales spacieuses et « classées », a les caractéristiques suivantes : longueur, 116 mètres ; largeur, 15 m. 90 ; creux, 7 m. 25 ; jauge brute, 3.787 tonnes ; jauge nette, 2.117 tonnes. Sa machine, alimentée par trois chaudières au mazout, développe une force de 2.800 CV. et imprime au bâtiment une vitesse commerciale de 13 nœuds.

Les cinq cales sont desservies par 10 mats de charge et 10 treuils pour une portée de 6.100 tonnes en lourd et une capacité cubique de 9.200 mètres cubes.

MM. Moudron, secrétaire général de la Compagnie ; [René] Berger, inspecteur, et M. Douay, directeur de l'agence d'Alger, recevaient, hier, à 11 heures, à bord et faisaient les honneurs de l' « Alsacien » à leurs invités, leur présentant le commandant Chalm, un des meilleurs collaborateurs de la C.B.V.N., auquel sont confiées les destinées de l' « Alsacien ».

À cette visite assistaient : M. Simian, vice-président de la chambre de commerce ; M. Rodolphe Solal, M. Daurces, membres de la chambre de commerce ; M. Thibaut, juge au tribunal de commerce, représentant M. H. Cote, président ; M. Renaud, directeur du port ; M. Lambert, commandant du port ; M. l'intendant général [Léopold]

Lévy<sup>6</sup> ; M. Flandroit, inspecteur de la navigation ; M. Forner, administrateur de l'Inscription maritime ; M. le commandant Thomas, directeur de l'agence de la C.G.T. ; M. Maurin, directeur de l'agence de la S.G.T.M. ; M. Bailly, secrétaire général de la C.N.M., représentant M. A. Coudray ; M. Henry, président du 18<sup>e</sup> groupe du Syndicat commercial (primeurs)

Au cours d'un vin d'honneur, des toasts ont été portés aux destinées du navire et de la C.B.V.N. par MM. Mondron au nom de la Compagnie et M. Simian au nom de la chambre de commerce.

Ajoutons pour terminer que le « Lorrain », sister-ship de l' « Alsacien », sera sous peu mis en ligne.

---

Au large des côtes d'Alger,  
le *Canarias* attend-il la sortie de l'*Aldecoa* ?

---

Le croiseur insurgé a été aperçu naviguant dans les eaux françaises  
par le G.-G.-Cambon

---

LE ROUBAISIEEN A ÉTÉ APPROCHÉ  
À HAUTEUR DE TÉNÈS, EN PLEINE NUIT  
(*L'Écho d'Alger*, 20 août 1937)

.....

Une déclaration du commandant du « Roubaisien »

Le capitaine Le Cohecleach, commandant le vapeur français « Roubaisien », de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, a fait la déclaration suivante à son arrivée à Alger, hier matin :

— Nous nous trouvions en pleine mer entre Oran et Alger, à hauteur de Ténès, lorsque, sur la fin de la nuit, après le coucher de la lune, un croiseur, tous feux éteints, s'est approché de nous à quatre cents mètres environ. Il a alors braqué sur nous tous ses projecteurs et, ayant reconnu notre nationalité, a rapidement pris le large. »

.....

---

SYNDICAT DES COCKERS  
ET ASSIMILÉS DU PORT D'ALGER  
(*L'Écho d'Alger*, 8 novembre 1937)

Les élections des délégués ouvriers pour différentes compagnies se continueront comme suit :

Aujourd'hui lundi pour la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord et la Société navale de l'Ouest.

Mercredi 10 courant pour la Compagnie transatlantique de l'Agha et la Compagnie péninsulaire.

---

---

<sup>6</sup> Léopold Lévy : né le 5 mai 1863 à Clermont-Ferrand. Intendant général à Alger de 1909 à 1924, date de sa retraite anticipée. Adjoint au maire d'Alger (1925-1935). Administrateur (1928) de l'Union africaine minière et maritime et de la Société nord-africaine d'entreprises maritimes (filiales de la SAGA). Toujours vivant en mars 1944. Commandeur de la Légion d'honneur.

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 18 juin 1938)

L'assemblée ordinaire, tenue le 16 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1937, se soldant par un bénéfice net de 3.722.151 fr , ramené, après amortissement du report déficitaire antérieur, à 2.433.504 francs.

---

Compagnie des bateaux à vapeur du Nord  
(*La Journée industrielle*, 6 juin 1939)

Réunis le 2 juin en assemblée ordinaire. les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1938, accusant un bénéfice net de 546.914 francs. Le dividende a été fixé à 85 fr. brut par action.

MM. Raymond Berr et Nicolai Waage, administrateurs sortants, ont été réélus.

---

*Annuaire Desfossés*, 1940, p. 608 :

Conseil : MM. R. Berr, C. de la Chapelle, R. Demon, F. Javary, E. Masset, A. Peyronnet, R. Rigaut, N. Waage.

Commissaires aux comptes : MM. L. Retail, M. Emion.

---

Mariage  
(*L'Écho d'Alger*, 16 juin 1943)

Douéra. — Madame Vve A. Roques a le plaisir de faire part du mariage de sa fille Suzanne avec M. Marcel Douay, directeur de l'agence d'Alger de la Cie des bateaux à vapeur du Nord. La bénédiction nuptiale leur sera. donnée le 22 juin, à 10 h. 30, en l'église du Sacré-Cœur à Alger.

---

ALERTE PASSAGÈRE À ALGER

La mise en service d'un bateau-citerne révolutionne le port  
(*L'Écho d'Alger*, 26 juillet 1939)

Hier matin, à 8 h. 45, le nouveau bateau-citerne « Sahel », de la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord, dont le port d'attache est Rouen, et venant de cette ville, est arrivé à Alger et s'est amarré à un corps mort, entre les quais de Brest et de Calais, aux côtés du « Donaisien » de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord que vint rejoindre peu après le « Nancéen », de la même compagnie.

Un important service d'ordre était déjà sur place depuis un assez long temps. Il était composé de : gardiens de la paix, sous les ordres de MM. Maury et Préa, commissaires centraux, Detchessar, commissaire du port, et des commissaires des arrondissements du quartier de brigades de gendarmerie, sous le commandement du commandant Boullaud et du capitaine Desmoyens ; enfin de brigades de la garde mobile, dirigées par le commandant Stuppell et le capitaine Ducretet.

Se trouvaient également sur les lieux, MM. Frantz, directeur du cabinet de M. le préfet d'Alger, et Bourette, directeur de la Sûreté départementale.

L'arrivée du navire ne donna lieu à aucun incident, mais sa structure spéciale souleva la curiosité des travailleurs des quais qui poursuivirent normalement leur habituel travail.

Le « Sahel » doit embarquer 24.000 hectolitres de vin soit, environ, la contenance de mille fûts.

Un certain nombre de fûts avaient déjà été chargés sur des chalands de la Société nord-africaine d'entreprises maritimes et par les soins de celle-ci.

D'autres fûts attendaient à quai ; d'autres enfin, en très grand nombre, sur un vaste terre-plein proche du lieu d'embarquement.

Dès que le « Sahel » fut amarré, deux chalands chargés l'accostèrent de chaque côté ; on installa alors à bâbord et à tribord deux canalisations en cuivre, de chacune desquelles pendaient sept tuyaux d'aspiration. C'est donc vingt-huit fûts qui pouvaient ainsi être vidés simultanément.

À 18 heures les opérations de pompage se poursuivaient normalement et activement, mais on pense tout de même qu'elles ne pourront être terminées avant quarante-huit heures.

#### Chez les dockers

Pendant que le « Sahel » entrait au port, les dockers se réunissaient au nombre de deux à trois cents à la Bourse du travail, sous la présidence de M. Yacono. Une seconde réunion fut également tenue vers la fin de l'après-midi, devant une assistance assez nombreuse.

Ici encore, il n'y eut aucun incident à signaler et le service d'ordre dirigé par M. le commissaire Demouveau, n'eut pas non plus à intervenir.

#### Un ordre du jour

Voici le texte de l'ordre du jour qui fut adopté par ces assemblées :

« Les travailleurs du port d'Alger, ayant appris l'arrivée du navire-citerne « Sahel » pour la matinée, outrés de l'attitude de la compagnie qui fit charger le vin sur chalands pour un prétendu navire, alors qu'en réalité ces fûts étaient destinés au « Sahel », ont décidé, à l'unanimité, de ne pas se présenter à l'embauche tant que le « Sahel » serait dans le port d'Alger ;

Soucieux de l'intérêt d'une couche de notre société (les primeuristes), ils ont également décidé d'assurer le départ des colis de primeurs se trouvant sur le quai, n'ayant pas eu le temps matériel de prévenir qu'on ne coupe pas le raisin, et celui de nombreuses familles partant en congé.

Les travailleurs du port font appel à tous leurs frères de misère pour rallier leurs rangs et lutter efficacement contre la mise en service de nouveaux bateaux-citernes qui amèneraient dans notre corporation l'aggravation d'une situation déjà précaire.

Apprennent avec satisfaction que les travailleurs du tonneau ont, eux aussi, engagé l'action dans le même but et qu'avec eux, ils poursuivront cette lutte.

Après la mise au point faite par le responsable de la Fédération des ports et docks en Algérie et par les responsables des syndicats, décident de poursuivre la lutte jusqu'à entière satisfaction, c'est-à-dire le départ du « Sahel » des ports algériens.

Lèvent la séance aux cris de : Vive l'union des travailleurs contre les bateaux-citernes ! ».

Les travailleurs du port sont réquisitionnés à dater d'aujourd'hui

Le préfet d'Alger communique :

Le voyage et le chargement du bateau-citerne « Sahel », de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, ayant été récemment admis par M. le ministre de la Marine marchande, ce bateau est arrivé ce matin dans le port d'Alger.

Sa venue a provoqué dans divers milieux économiques, professionnels ou ouvriers, des protestations et une agitation qui ont justifié une intervention immédiate des pouvoirs publics. Poursuivant son action en plein accord avec M. le gouverneur général, M. le préfet d'Alger avait tenu à s'entretenir préalablement avec leurs représentants les plus qualifiés et, en particulier, avec les secrétaires de la Fédération du Syndicat des dockers et ouvriers des ports d'Algérie.

Après avoir entendu leurs doléances,

M. le préfet d'Alger leur avait fait part des apaisements qui accompagnaient la décision de M. le ministre de la Marine marchande et qui étaient de nature à leur donner toutes garanties pour la sauvegarde de leurs intérêts corporatifs.

La Compagnie intéressée, sur le plan local, était même prête à signer un avenant à la convention collective, en vue de sauvegarder les intérêts des dockers.

Compte tenu de ces assurances, le préfet d'Alger a estimé qu'il n'était pas acceptable qu'une agitation, même partielle, puisse prendre naissance. À sa demande et sur l'intervention de M. le gouverneur général, le gouvernement a décidé de procéder par décret à la réquisition du port d'Alger dans le cas où une cessation du travail interviendrait.

Il ne saurait être toléré, en effet, que dans la période actuelle où sur le plan de l'économie algérienne, l'activité du port d'Alger bat son plein, où l'exode vers la métropole est particulièrement intense, une interruption, même partielle du travail, puisse se produire.

Il n'est pas admissible, par ailleurs, sur le plan national, qu'une entrave soit apportée à l'effort de redressement général et que soient acceptés, en présence des dangers extérieurs, des agissements qui prendraient l'aspect d'une atteinte à la Sûreté de l'État.

Malgré toutes les assurances qui avaient été données au syndicat des dockers, de nombreuses abstentions, favorisées par des considérations n'ayant pas toutes un caractère syndical, se sont manifestées mardi matin.

En conséquence, le décret de réquisition a reçu une application immédiate afin que soient sauvegardées la liberté du travail et la sécurité des entreprises.

Le départ régulier des courriers, l'expédition des primeurs et le chargement du « Sahel » se sont effectués sans le moindre incident.

Dans le cours de cet après-midi, M. Maraval, au nom du syndicat des dockers, a fait connaître à M. le préfet d'Alger que ceux-ci se soumettraient collectivement aux obligations de la réquisition.

M. le préfet a pris acte de cette déclaration en vertu de laquelle le travail doit normalement reprendre demain sur le port d'Alger.

Alger, le 25 juillet, 18 heures.

#### Une lettre du ministre de la Marine marchande

Comme suite à une délibération prise par l'assemblée des présidents des syndicats commerciaux et industriels d'Algérie demandant l'interdiction dans les relations maritimes entre la France et l'Algérie de tout transport de vin en vrac par bateau-citerne, par bateau mixte ou cuves transportables, M. le ministre de la Marine marchande, à la date du 19 juillet courant, a fait parvenir au président de cette assemblée la lettre suivante :

« Monsieur le président.

Comme suite à votre lettre du 29 juin dernier, je m'empresse de vous faire connaître que de l'enquête à laquelle j'ai fait procéder, il résulte que si la S.A.G.A. a bien décidé de mettre sur la ligne Algérie-Rouen le navire-citerne « Sahel », il n'est nullement dans ses intentions de poursuivre un programme de construction de navires de ce type. Par ailleurs, aucune autre compagnie n'a jusqu'à maintenant envisagé la possibilité de doter sa flotte de navires-citernes.

Vous pouvez, du reste, être assuré que mon département veillera soigneusement à ce que la construction de nouveaux navires-citernes pour le transport des vins ne soit plus entreprise sans que les intérêts des diverses professions soient respectés et tant que la situation générale, qui exige actuellement la plus grande prudence, ne se sera pas améliorée et stabilisée. Il va de soi que la même règle restrictive s'appliquerait, le cas échéant, aux transformations partielles d'unités déjà en service par installations de citernes ou « blocs » même de capacité restreinte, pour le transport du vin en vrac.

Veillez agréer.

Signé : A. de Chappedelaine. »

#### Le Syndicat des métaux et similaires proteste

Le conseil syndical des métaux, réuni extraordinairement en vue d'examiner la situation faite par la venue du « Sahel », bateau-citerne, a adopté un vœu dans lequel il proteste contre la venue du « Sahel » et contre le décret de réquisition.

Il engage l'ensemble des travailleurs à s'unir au sein de leur organisation pour la défense des libertés et du droit au travail.

---

#### 1939-1945 : 9 NAVIRES PERDUS SUR 14

L'*Alsacien (I)*, torpillé le 24 janvier 1940 au large du Portugal par l'U-44.

Le *Douaisien (I)*, explosé sur une mine le 29 mai 1940 en quittant Dunkerque.

L'*Amiénois (I)*, sabordé au Verdon par son équipage le 25 juin 1940 afin d'empêcher que le matériel de guerre qu'il transporte tombe entre les mains des Allemands.

Le *Dunkerquois (III)*, saisi par la Kriegsmarine à Bordeaux et préparé en vue d'un débarquement en Angleterre, coulé au Havre en décembre 1940 par un bombardement anglais.

Le *Champenois*, disloqué le 19 avril 1941 sur la côte marocaine près de Casablanca, au cours d'un transport de céréales entre Safi et l'Algérie.

Le *Cambraisien (I)*, échoué, le 6 novembre 1942 sur la côte algérienne, près de Djidjelli.

Le *Roubaisien*, sabordé le 8 novembre 1942, à Bizerte.

Le *Lorrain (I)* contraint de s'échouer le même jour sur la côte marocaine pendant le débarquement anglo-américain à Fedala.

L'*Algérie (I)*, l'*Artésien (I)* et le *Lillois*, cédés en 1943 à l'Italie dans le cadre des accords Laval-Kauffmann, envoyés par le fond.

Le *Tourquennois (I)*, acquis par la CBVN en 1941, même sort.

#### RÉPARATIONS

La Cie reçoit en 1946 quatre navires acquis par l'État en Grande-Bretagne : deux anciens cargos de ligne de 5.850 tpl de la Prince Line, les *Sicilian Prince* et *Egyptian Prince*, qui deviennent les *Alsacien (II)* et *Lorrain (II)*, et deux constructions de guerre, le navire-citerne *Empire Mull* de 848 tpl, adapté au transport du vin en vrac sous le nom de *Médéa*, et le gros cargo *Empire Sceptre* de 10.130 tpl (le plus gros jamais armé par la CBVN), rebaptisé *Jacques-Bingen*. Les *Alsacien/Lorrain* sont revendus en 1952-1953, les *Médéa* et *Jacques-Bingen* passant à d'autres entités du groupe SAGA dès 1949.

#### RECONSTRUCTION

La CBVN prend ensuite livraison de douze cargos « 6 moteurs » d'un port en lourd moyen de 3.700 tonnes, étudiés pendant la guerre par les services techniques de la SAGA-CBVN.

Ils possèdent six moteurs Diesel de 1.200 CV à quatre temps pouvant être couplés par deux ou trois aux deux lignes d'arbres, un cauchemar pour les mécaniciens appelés à régner sur 36 cylindres et autant de pistons contre généralement 6 à 8 cylindres sur un moteur normal...

Six sont livrés en 1947 par la Tampa Shipbuilding Company, de Tampa (Floride) : l'*Algérien*, l'*Amiénois (II)*, l'*Artésien (II)*, le *Rouennais*, le *Saint-Paul* et le *Saint-Pierre (I)*.

Quatre par les Ateliers et chantiers de la Loire, à Nantes : les *Dunkerquois (IV)*, *Brestois*, *Lillois (II)* et *Tourquennois (II)*.

Et deux par l'arsenal de Lorient : les *Cambraisien (II)* et *Douaisien (II)*, entrés en service en 1950-1951.

Seuls les *Amiénois*, *Artésien* et *Lillois* sont restés à la CBVN jusqu'en 1965, les autres ont été repris par la SAGA et ses filiales, les *Saint-Jacques (ex-Algérien)* et *Saint-Paul* ayant été vendus dès 1955 à la Compagnie de navigation Denis Frères en service commun sur l'Afrique de l'Ouest avec la Société navale de l'Ouest.

---

*Annuaire Desfossés*, 1945, p. 627 :

Conseil : MM. E. Masset, pdg ; A. Bourgeois, v.-pdt. ; R. Demon, J. Girard, G. Mory, R. Rigaut, G. Valogne..

Commissaires aux comptes : MM. L. Retail, M. Emion.

---

## COMMENT VOYAGENT LES VINS D'ALGÉRIE

par Henri LE MASSON

(*La Science et la vie*, 1<sup>er</sup> août 1946)

.....  
C'est en 1935 que l'armement français Soflumar eut l'idée d'utiliser un navire-citerne pour le transport des vins d'Algérie et fit aménager dans cette intention le cargo *Bacchus*, construit en 1922 (1.810 tx), qui fut suivi bientôt d'un second, le *Sahel*, bâtiment neuf à Diesel de 2 470 tx, construit en 1938 pour la Société anonyme de gérance et d'armement (S. A. G. A.)<sup>7</sup>.

### La flotte française des navires-citernes en 1940 et en 1945

Au début de la guerre, la demande de tonnage créée par les besoins militaires fit que l'on décida de passer outre aux objections des dockers. On entreprit aussitôt d'aménager de nouveaux cargos en navires-citernes. Cette flotte comprit alors les. *Bacchus* (1.810 tx, 17.000 hl), *Sahel* (2 470 tx, 24.500 hl), *Cap-Cantin* (3.317 tx, 27.100 tx, *Cap-Blanc* (3.317 tx, 27.100 hl), *Finistère* (1.158 tx, 9.444 hl), et en outre deux cargos partiellement aménagés : *Ville-de-Djidjelli* (1.131 tx, 2.997 hl), *Prosper-Schiaffino* (1.699 tx, 3 227 hl), et deux vapeurs naviguant sous pavillon tunisien : *Tunisien* (1.126 tx, 12.000 hl), *Sainte-Bernadette* (1.596 tx, 20.000 hl).

Cette flotte a été malheureusement très éprouvée pendant la guerre. Compte tenu des unités qui ont pu être relevées où qui sont en cours de renflouement, il n'en subsiste que le *Sahel* et le *Cap-Cantin*, coulés tous les deux, mais renfloués et qui seront bientôt réutilisables, et le *Sainte-Bernadette*, récupéré en Italie.

---

<sup>7</sup> En fait pour la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord.



.....

---

Transports  
(*L'Économiste européen*, 9 novembre 1947)

Sept nouveaux navires destinés à notre flotte de commerce ont été lancés depuis trois semaines : ... les cargos « Amiénois » et « Rouennais », de 3.770 tonnes d. w., qui navigueront respectivement sous gérance de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord et de l'Union Maritime, ont été lancés à Zampa, en Floride, comme leur « sistership », le cargo « Algérie », que la Société navale de l'Ouest\* vient de mettre en service sur la côte occidentale d'Afrique.

---

Transports  
(*L'Économiste européen*, 7 décembre 1947)

Pendant que ces incidents [grèvent] causaient à notre économie un tort considérable et portaient au prestige de notre pavillon le dommage qu'on peut imaginer, lesancements des unités que nous avons commandées à l'étranger continuaient : aux chantiers « John Readhead and Sons » celui du cargo « Redon », de 7.560 tonnes de port en lourd, qui sera confié en gérance à la Compagnie de navigation d'Orbigny\*, de même que trois autres bâtiments du même type également en achèvement en Angleterre ; un navire de 1.450 tonnes, le « Saloum », à Goole, pour être affecté à la Société navale de l'Ouest\*, qui l'emploiera au cabotage sur la côte occidentale d'Afrique ; à Zampa (Floride), pour la même Compagnie, le « Saint-Paul », cinquième d'une série de six répartie entre la Navale de l'Ouest\* et la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, et qui assurera la liaison entre nos ports métropolitains et nos territoires de l'Afrique noire...

---

*Annuaire Desfossés*, 1948, p. 667 :  
Conseil : MM. E. Masset, pdg ; A. Bourgeois, v.-pdt. ; R. Demon, H. Loiseau, G. Mory, G. Valogne, Ch. de fer du Nord, H. Cangardel.  
Commissaires aux comptes : MM. L. Retail, M. Emion.

---

Transports  
(*L'Économiste européen*, 12 juin 1949)

Lesancements se poursuivent à une cadence rapide dans nos chantiers navals. « Penhoët » vient de procéder à Saint-Nazaire à celui du cargo « Saint-Luc », destiné aux lignes d'Afrique du Nord et d'Afrique Occidentale de la Société navale de l'Ouest\* et premier d'une série de quatre unités dont trois seront affectées à cet armement et la quatrième à la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord ; long de 132 m. 80, large de 19 m., avec un tirant d'eau maximum de 7 mètres, portant en lourd 6.500 tonnes et ayant 5.450 tonneaux de jauge brute, ce bâtiment, propulsé par deux moteurs Diesel M.A.N. qui lui assureront une vitesse de route de 16 nœuds, pourra transporter 10 passagers dans des conditions parfaites de confort.

.....

Enfin, les « Chantiers de la Loire » ont lancé à Nantes le « Dunkerquois », destiné aux lignes d'Afrique du Nord de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, long de 113 mètres, large de 16 m. 50, portant en lourd 3.500 tonnes et actionné par des moteurs Diesel qui lui assureront une vitesse de 16 nœuds en charge.

---

AEC 1951/6 — Cie des bateaux à vapeur du Nord,  
9, rue Jacques-Bingen, PARIS (17<sup>e</sup>).

Capital. — Société anon., novembre 1853, au capital de 12.000.000 de fr. en 24.000 actions de 500 fr. lib.

Services maritimes. — Services réguliers entre Anvers, Dunkerque, Boulogne, Rouen, Brest, Marseille, Sète et l'Afrique du Nord.

Conseil. — MM. E[ugène] Masset [Transp. Mory], présid.-dir. gén. ; A[ndré] Bourgeois [Ch. fer Nord], [Henri] Cangardel [Union industrielle maritime], v.-présid. ; R[oger] Demon [expl. forest., nég. bois, armateur], H. Loiseau, G[eorges] Mory, Cie du Chemin de fer du Nord, admin.

---

À LA CONQUÊTE DES MARCHÉS DU NORD  
AVEC ES AGRUMES D'ALGÉRIE

---

À BORD DE L'« ARTÉSIEN » (ET DE SES SEMBLABLES)  
L'ORANGE EST UNE PASSAGÈRE DE MARQUE  
(*L'Écho d'Oran*, 25 décembre 1951)



DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL Firmin ELLUL

UN départ à bord d'un cargo est quelque chose de très simple — je suis tenté de dire : banal. D'abord parce que le fait n'est pas baigné de cette atmosphère quasi-solennelle qui précède la mise en route d'un courrier. Là, point d'agitation fébrile, point d'adieux touchants, point de mouchoirs qui s'agitent. Ensuite, l'instant du largage des filins d'amarre n'est pas arrêtée avec une précision stricte. L'horaire ne comptera qu'une fois en route. La seule loi qui commande est celle du travail, du travail consciencieux accompli à chaque escale.

On devait lever l'ancre à 21 heures. Mais un coup de téléphone avisa que d'autres camions d'oranges arriveraient de Relizane ou de Perrégaux. Tant mieux : ce second départ d'agrumes d'Oranie pour les nouveaux marchés du Nord serait beaucoup plus important que le premier — 114 tonnes contre 41 au premier voyage — ce qui est déjà un succès.

MM. Lemestre, directeur commercial à Paris de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord ; Jean Huertas, directeur à Oran ; Dateu, inspecteur pour l'Oranie, et le sympathique commandant Lesage qui, en vrai marin breton, sera pour moi d'une amabilité extrême, me font les honneurs du bord en m'offrant une coupe de

champagne ou bar des passagers - le navire comporte treize cabines utilisées pendant la saison de vacances.

Et c'est ainsi qu'à une heure du matin, après que le silence eût remplacé le gargouillement des treuils, je vois du hublot de mon confortable logement — chambre à coucher et salle de bains — s'éloigner dans la nuit les lumières d'Oran.

Touchante invitation au voyage...

Je suis sous le coup d'un premier étonnement, en constatant combien un navire de commerce moderne comme l'« Artésien » peut être différent, du point de vue du bien-être à bord, des cargos d'autrefois. Outil de travail, le bateau l'est, certes, d'une façon admirable, mais il offre aussi, tant à l'équipage qu'aux quelques passagers, tous les agréments d'un courrier de croisière.

À ce propos, je mets à profit le court et délicieux instant qui va précéder ma première nuit à bord pour prendre connaissance du dépliant de bristol qu'un employé de l'agence m'a discrètement glissé dans la poche, avant l'embarquement. Présentés sous une forme plaisante au possible, illustrés de délicats bois gravés, ce sont, en quelque sorte, les dix commandements du parfait voyageur, dont l'observation vous rendra plus agréable encore la vie à bord.

— Passager, est-il porté sur la page de garde, vous voici notre hôte. Puissiez-vous garder de ce séjour à bord un plaisant souvenir et l'impression d'une confortable hospitalité.

Les indications sont données sur les heures de repos, les parties du navire où vous pourrez accéder, la mise à votre disposition de chaises longues. On vous apprend également — on se demande pourquoi, avec de telles prévenances ! — que toute réclamation doit être adressée par écrit, sur le champ, au commandant, lequel vous assure par ailleurs que « tous, à bord, se feront un devoir de vous être agréable ». Enfin, sur la dernière page, c'est la direction de la société qui vous souhaite une heureuse traversée, et vous exprime par avance sa reconnaissance pour les observations et les suggestions que vous voudrez bien lui adresser.

Combien de compagnies de navigation cependant spécialisées dans les voyages touristiques devraient s'inspirer d'un tel souci, manifesté pourtant par une entreprise dont la tâche essentielle est de déplacer du fret !...

Exploration nocturne... au cœur de l'Atlantique

Nous aurons, depuis 48 heures déjà, laissé dans notre sillage les impressionnantes Colonnes d'Hercule du Détroit, avec le « Mont-aux-Singes » de Tarifa, porte monumentale du continent africain ; nous aurons, depuis la veille à l'aube, viré de bord sur le cap Saint-Vincent, à l'extrême sud du Portugal, et longé la côte rectiligne échancree de l'embouchure du Tage : nous serons donc arrivés au seuil du golfe de Gascogne, où, amorçant une ligne droite vers l'île d'Ouessant, l'« Artésien » va voguer sur des fonds de 4.000 mètres, lorsque le commandant Lesage me dit :

— Si vous le voulez bien, nous allons descendre en bas voir un peu comment se comporte notre chargement.... »

J'enfile une combinaison et m'engage, à la suite du commandant et du second capitaine, dans l'échelle verticale qui descend par une cheminée étroite jusqu'aux entrailles du navire.

Nous voici bientôt au centre d'une sorte de cave immense, où régnerait une nuit totale si nous n'étions guidés par les pâles faisceaux de nos lampes de poche. Nous sommes dans l'entrepont arrière, où ont été soigneusement rangés et entassés les « colis » d'agrumes pris en charge à Oran. Leur disposition a été, en effet, spécialement étudiée pour permettre, au cours du voyage, une aération parfaite : les billots sont superposés en inversant les sens, c'est-à-dire en les joignant l'un à l'autre par le dessus.

Ce montage crée ainsi des couloirs en losange qui favorisent une ventilation permanente. Quant aux caisses, elles ont été superposées en chicane, en ménageant un espace entre les parois, toujours dans le même but.

Isolé du sol par des « rances », sortes de claies en bois aux lames entrecroisées, le chargement est dominé par de grandes serpillières, vastes tentures de toile à trame poreuse destinées à absorber l'humidité dégagée par les fruits. Si une condensation excessive est constatée, on les décroche l'une après l'autre, on les tord à l'air libre pour les replacer à nouveau de part et d'autre des câbles coulissants tendus en permanence au plafond mobile de l'entrepont.

Mais ce n'est pas tout : l'« Artésien », comme ses frères « Rouennais », « Brestois », « Dunkerquois », « Amiénois » et « Cambraisien », tous lancés sur cette nouvelle campagne du Nord des agrumes d'Oranie, est doté d'un système de ventilation intensive qui en fait l'une de ses qualités essentielles. Huit puissants aspirateurs à volets renouvellent continuellement l'air ambiant, amené avec force par six manches à air à larges pavillons.

Au cours de notre exploration si particulière, au cœur d'un navire qui file sur l'océan un bon 18 nœuds, propulsé par six moteurs totalisant 7.200 chevaux, je puis me rendre compte de l'état de fraîcheur qui est assuré aux agrumes, perpétuellement balayés d'un courant d'air frais aux qualités hygrométriques scientifiquement maintenues.

Il convient d'ajouter que, deux fois par jour, une ronde est effectuée, qui permet de constater le fonctionnement normal du système de climatisation, comme le parfait arrimage des colis. Enfin, l'on doit savoir qu'à ces deux entreponts, d'un volume total de 3.300 mètres cubes, sont adjointes, pour répondre à d'autres besoins de conservation, quatre chambres froides représentant 324 mètres cubes.

Me voici de retour sur le pont après une laborieuse gymnastique d'escalade sur les piles de caisses et l'ascension de la bouche d'accès. Si je suis ébloui par la blanche clarté d'un soleil cependant pâle, je n'éprouve pas le moins du monde cette agréable impression de libération des poumons qui caractérise habituellement la fin de ces visites de sous-structures des navires. Ce qui est la meilleure preuve, à coup sûr, du parfait conditionnement d'aération et d'hydrométrie de ces modernes hangars flottants réalisé sur les bateaux que la C.B.V.N. met désormais à la disposition des agrumiculteurs d'Oranie pour atteindre dans des conditions parfaites les nouveaux marchés du Nord.

Voici Dunkerque, porte du Nord !

À part les inévitables « coups de tabac » du golfe de Gascogne, provoqués par la houle permanente des grands fonds de 4.000 mètres, un temps relativement bon pour ce mois de décembre favorise ce long voyage en mer de quelque 1.500 milles, soit environ 3.000 kilomètres. Et la remontée de la Manche, commencée avant que la nuit tombe tout près des falaises crayeuses de la côte anglaise, poursuivie parmi les mille feux scintillants d'Hastings vers la gauche, de Calais à droite, et au travers des bouées lumineuses jalonnant le chenal d'accès à Dunkerque, au milieu de mille obstacles accumulés par la nature sous la forme de bancs de sable, et par les hommes en guerre qui coulèrent, aux heures les plus critiques de la dernière tourmente, un nombre imposant de navires, cette remontée donc dans la nuit froide du Nord restera à mes yeux comme la plus belle série d'images de cette croisière à bord de l'« Artésien ».

Nous voici maintenant arrivés au point qui va terminer pour de bon ce voyage de quatre jours sur quatre mers d'Afrique et d'Europe.

Devant moi s'étale dans un merveilleux enchantement la longue bande lumineuse du grand port français : Dunkerque. Une myriade de points multicolores, blancs, rouges, verts, dominés par la flamme sinueuse de la raffinerie de pétrole, semblable à une manche à air, une « biroute » de feu d'un aéroport aux enfers, barre l'horizon tout proche.

Au jour naissant, le soleil blafard qui point par-delà la flèche de la cathédrale et la tour du beffroi découpera sur un ciel d'étain les centaines de grues, semblables aux mandibules articulées de crabes voraces, qui forment le magnifique équipement d'un port qui renaît.

La mer est « montée », et de puissantes lames verdâtres battent sans relâche le grand musoir qui fait face au Nord.

Cruelle déception : l'écluse d'accès est consignée, et il nous faudra attendre ou mouillage l'accalmie qui permettra à l'« Artésien » de livrer à quai ses beaux fruits d'Oranie. Mais un instant plus tard, une bonne nouvelle nous parvient : les cargaisons d'agrumes ont priorité sur les autres, et le passage nous est donné.

Tout de même, notre navire a accompli une performance qui mérite d'être soulignée : un exploit de régularité qui montre bien la qualité des bateaux modernes mis en service par la C.B.V.N

— II —

À Dunkerque, une voix autorisée :  
« Nous vendons avec les yeux ! »  
...et toute « facilité » dans la présentation  
est une arme pour la concurrence espagnole »  
(*L'Écho d'Oran*, 26 décembre 1951)

LE coup de noroît qui, la veille, avait immobilisé l' «Artésien » au mouillage dans la rade jusqu'à la nuit tombante — une nuit qui tombe aux alentours de 16 h. 30, soit à peine 15 h. 30 de chez nous ! — m'avait fait présager un temps affreux pour le lendemain. Aussi, ma stupéfaction devait être grande de contempler, au jour naissant que j'admirais de la passerelle de commandement du navire amarré au quai Freyssinet V, un soleil lumineux qui chassait victorieusement le « brumaille » par delà l'enchevêtrement des mâts et des grues mêlés aux toits pointus de la capitale des Flandres.

Certes, la petite brise qui vous piquait au visage n'était pas à l'unisson d'une telle dépense de lumière, mais elle n'arrivait pas à rompre l'ambiance favorable au déchargement de notre cargaison d'oranges auquel allaient se livrer deux grues géantes montées sur rails.

Les entreponts du navire offrent déjà leurs caissettes et billots à la vue lorsque vient me chercher, aimable comme il est de tradition de l'être au sein de son entreprise, M. Seguin, directeur de l'agence dunkerquoise de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord.

Une « arme » offerte aux agrumiculteurs d'Oranie

Court arrêt à la confortable et moderne bâtisse de la direction de la C.B.V.N., puis, après un second trajet en voiture sur les pavés et les rails des immenses terre-pleins portuaires, nous frappons à la porte de M. Paul Collet, vice-président de la Fédération des négociants importateurs en fruits et primeurs, une éminente personnalité du monde économique, dont les avis sont unanimement appréciés, notamment pour ce qui est des problèmes touchant à la production de l'Afrique du Nord, où il fait, d'ailleurs, de fréquents déplacements.

Je fais part à M. Collet du désir manifesté par les agrumiculteurs de mettre à profit les nouvelles possibilités de transport que la C.B.V.N. leur offre avec ses navires si bien aménagés, pour trouver de nouveaux débouchés par la voie du Nord. Désir qui est motivé à la fois par une production qui monte en flèche, et aussi par la concurrence des oranges espagnoles, qui, bénéficiant d'un régime favorable — situation qu'a

lumineusement exposée le président Vincent Monréal dans les colonnes de « L'Écho d'Oran » —, inondent le marché métropolitain par les cols pyrénéens.

— Le producteur nord-africain, me dit M. Collet, a évidemment raison de demander une protection légale de l'écoulement de sa production. Mais cela ne doit pas lui faire perdre de vue qu'il a d'autres armes à sa disposition. J'estime, par exemple, que plus le produit algérien s'éloigne de ses bases de départ, plus il lutte à armes égales avec l'importation espagnole.

« Je vous donne des chiffres : de la frontière espagnole jusqu'à Lille, la marchandise paie environ 7 francs au kilo pour son transport. Or, auparavant, elle a payé approximativement 0,75 peseta sur son propre territoire (soit 7 francs). Car outre-Pyrénées, le transport ferroviaire est à la fois très cher et souvent « imprévisible ». Au total, donc, ces produits arrivent à Lille grevés de 14 francs par kilo de frais de transport, tandis que les oranges d'Algérie n'atteignent que 10 fr. en passant par Dunkerque. »

« Nous vendons avec les yeux »

Après une pause, M. Collet ajoute :

— À mon avis, voyez-vous, ceci est avant tout une question de présentation et de travail. Sur le premier point, je puis affirmer que toute « facilité » amenant une défectuosité de la marchandise est une arme que l'on donne aux exportateurs espagnols. Voyons par exemple ce qu'ont réalisé les Italiens, grâce à un contrôle draconien. Le présentation impeccable de leurs produits a donné naissance au succès et à une réputation bien assise — malgré peut-être un certain relâchement constaté ces dernières années.

« Autrement dit, et en employant une formule imagée mais exacte, « nous vendons avec les yeux », et un bel étalage est à moitié vendu... »

— Auriez-vous, Monsieur le vice-président, quelque conseil particulier à formuler en ce qui concerne nos produits, une critique même que nos agrumiculteurs, j'en suis certain, accueillerait avec le plus loyale compréhension ?

— L'Oranie donne des fruits très jolis, mais leur présentation peut encore être améliorée.

— Notre région a-t-elle autant de chance de s'imposer sur vos marchés qu'Alger et surtout le Maroc qui, je crois, occupe la première place ?

— Cela ne fait aucun doute. Il y a largement de la place... »

Un débouché à nul autre pareil

M. Collet exprime encore deux autres souhaits : il voudrait que l'on arrivât à standardiser la présentation de tous les produits nord-africains, ce qui profiterait au plus haut point à leur réputation.

— Enfin, ajoute-t-il, une marchandise devrait arriver à Dunkerque sans être « engagée », de façon à pouvoir être dirigée, selon les demandes, sur Cologne, Londres ou les régions du Nord de la France. Une telle facilité d'option servirait à la fois les intérêts particuliers et l'intérêt national. Car, ne l'oublions pas, jusqu'à présent le marché français s'est révélé comme le meilleur d'Europe. »

Le vice-président fédéral me révèle que des tentatives ont été faites de pénétrer en Allemagne par Amiens et Rotterdam.

Ces voies présentent un danger, car si le marché allemand se trouve « faible » à ce moment, les produits se trouvent bloqués sur les marchés trop « étroits » de Belgique et de Hollande, qui représentent une dizaine de millions d'habitants dont une grande partie de ruraux.

Par contre, Dunkerque trouvera toujours son débouché naturel vers le Nord, et il n'y a pas d'exemple de mévente enregistré jusqu'ici. La région très peuplée des mines est un champ de consommation magnifique, et Dunkerque peut non seulement

« descendre » avec Rouen sur le région parisienne, mais se comporter comme une plaque tournante sur l'Angleterre et l'Allemagne du Sud (région de Cologne et de Dusseldorf). Par exemple, une expédition oranaise arrivée par bateau le matin du jour A peut normalement toucher Londres le jour B en empruntent le « ferryboat » régulier.

Avant de prendre congé de M. Collet, je lui fais part des soucis éprouvés par les agrumiculteurs d'Oranie devant les charges écrasantes supportées per nos produits, charges que MM. Vincent Monréal et Tahrat Ghanem ont entrepris de combattre avec la persévérance que fait naître et entretient l'assurance d'une juste cause :

— Voyez-vous, constate avec amertume mon interlocuteur, la philosophie de notre métier est celle-ci : alors que dans l'industrie le prix de revient part de la production pour aller à la consommation, dans les fruits, le prix de revient est fonction du prix de vente. Ce qui les rend tributaires de fluctuations nombreuses et impondérables... »

#### L'Oranie : un nouveau trafic qu'il faut lancer

Vers le fin de l'après-midi, les acheteurs avaient afflué à la Halle aux Primeurs et, au milieu d'une agitation fébrile, des pourparlers éloquentes, des appels aux haut-parleurs, j'ai pu bavarder un instant avec une autre éminente personnalité du commerce régional : M. Frédéric Collin, président de la fédération des négociants en fruits et primeurs du Nord, venu de Lille pour prendre livraison d'un lot important d'oranges d'Oranie arrivées par l'*Artésien*.

Au milieu du brouhaha de cet ardent marché, M. Collin m'a développé des points de vue semblables à ceux que j'avais recueillis de la bouche de M. Collet.

Il forme en outre le souhait de voir le S.N.C.F. mettre en service des trains plus rapides à bref délai, puis voir mettre au point une alternance régulière des bateaux Algérie-Maroc, pour maintenir le régularité des apports et des transactions. Ceci, la C.B.V.N. l'a compris puisque les rotations vont s'effectuer selon ce système dès la semaine suivante.

Le Président m'apprend que par camions, les produits livrés l'après-midi jusqu'à 18 heures sont aux Halles de Paris le lendemain matin. Par contre, le chemin de fer doit démarrer à 16 heures pour desservir les Halles le lendemain matin à 2 heures 30. Il y a bien là un aménagement souhaitable.

— Le fret, ajoute M. Collin, n'est pratiquement pas plus cher d'Oran à Dunkerque que d'Oran à Marseille. Ce qui « tue », ce sont les frais fixes : emballages, déchargements, etc.

« L'Algérie — donc l'Oranie en particulier — se plait-il à constater, c'est à nos yeux un nouveau trafic qu'il faut lancer en consentant à un effort. Le Maroc s'est implanté par sa qualité et ses présentations, mais sachez bien qu'il reste beaucoup, beaucoup de place pour l'Oranie, conclut-il en souriant. »

Terminons donc aujourd'hui sur cette heureuse perspective d'avenir.

#### — III —

### LE NOUVEAU HANGAR A PRIMEURS DE DUNKERQUE UN «OUTIL» UNIQUE EN EUROPE (L'Écho d'Oran, 27 décembre 1951)

EN HAUT. — Un aspect extérieur du hangar, côté quai.

CI-CONTRE. — L'immense salle climatisée du 1er étage avec, à droite, les chambres froides de 200 mètres carrés et les « descenseurs » électriques. On remarquera l'aisance avec laquelle les petits chariots manipulent les caissettes. (Photos « L'Écho d'Oran »)

IL est bien naturel qu'un Nordique débarquant à Oran songe à voir au plus tôt des palmiers et des chameaux. Et la limpidité de notre ciel comme la lumière vive de nos campagnes, où les tonalités se heurtent si violemment ne sont pour lui qu'un avant-

rideau. Vous admettez qu'il en était de même pour moi, qui n'avais eu du Nord que l'avant-goût d'une mer houleuse, lorsque l'« Artésien » dut mouiller en rade jusqu'à ce qu'il fût levée la consigne de fermeture de l'écluse d'accès.

Mais si mon premier contact avec les pavés du grand port flamand s'était fait, la veille, sous un soleil rayonnant, le lendemain Dunkerque allait m'offrir son visage traditionnel de décembre, grâce à une gelée blanche soigneusement entretenue par un entêté 6 à 8 au-dessous »...

#### Le prodigieux redressement du grand port du Nord

Malgré la manteau d'hermine qui le recouvrait, une promenade de deux heures en auto devra me permettre de mesurer le prodigieux effort de relèvement accompli par le grand port en cinq années, effort incroyable auquel a attaché son nom un homme aux qualités étonnantes : M. Émile Dubuisson, président de la chambre de commerce de 1941 au 31 décembre prochain, et qui devait faire l'insigne honneur à l'envoyé spécial de « L'Écho d'Oran » de le recevoir à sa table, après lui avoir remis la splendide médaille de bronze éditée par sa Compagnie.

La dernière guerre, au cours de laquelle les trois-quarts de la ville furent rasés, laissa en effet le port dans un état de destruction quasi total : son accès était impossible en raison des mines et des épaves (plus de cent) existant dans les passes et les bassins ; les écluses et les quais avaient été ruinés systématiquement par l'ennemi, et l'œuvre de celui-ci parachevée par l'influence des marées ; les voies ferrées étaient elles-mêmes inutilisables, les ponts qu'elles empruntaient démolis, et les écluses maritimes et de navigation intérieure hors de service. L'outillage était pratiquement devenu inexistant.

Mais des efforts opiniâtres furent effectués dès le lendemain de la Libération, en mai 1945, pour reconstituer le port de Dunkerque que les plus optimistes croyaient à tout jamais perdu. Tant dans le domaine de l'infrastructure que dans celui de l'équipement, Dunkerque allait, en cinq années, opérer le plus sensationnel des redressements de son histoire. C'est ainsi que, pour ces dernières années, le mouvement du port passait de 500.000 tonnes en 1947 à 2.500.000 tonnes en 1948, à 3.100.000 tonnes en 1949, pour atteindre près de 5 millions de tonnes en 1950. Pour la première fois en 1949, le mouvement des exportations dépassait celui des importations. Le trafic général en 1950 a dépassé celui de 1938.

Toutefois, si le port de Dunkerque a retrouvé sensiblement son trafic d'avant-guerre, la consistance de ce trafic a nettement évolué. Les courants commerciaux se sont modifiés, et le développement considérable de la production fruitière de l'Afrique du Nord a été à la base de l'un des aspects essentiels du problème. Car il est certain que Dunkerque occupe une situation privilégiée parmi les ports français pour être non seulement une base de réception pour un arrière-pays grand consommateur, mais aussi un « centre d'éclatement » vers de nouveaux débouchés étrangers. Car n'oublions pas que des oranges débarquées un après-midi peuvent être quatre heures plus tard — grâce à un ferry-boat — en Angleterre.

#### Un beau « cadeau » aux primeuristes africains

C'est ce qu'a compris la chambre de commerce en faisant édifier un nouveau hangar à primeurs, modèle du genre par ses dimensions et ses installations

Bâti au quai Freycinet IX sur une longueur de 150 mètres et une largeur de 50 mètres, le nouveau hangar se compose d'une aile à un étage et d'une partie centrale à deux étages, la construction de l'autre aile étant pour l'instant réservée.

Au premier étage, un immense hall de tri climatisé de 3.625 mètres carrés communique par de doubles portes métalliques avec une terrasse bordant le hangar sur toute sa longueur du côté quai.

Les palanquées de fruits et primeurs sont déchargées par grues directement sur des chariots circulant sur cette plate-forme de 5 mètres de large et conduites dans le hall où



les marchandises sont triées et négociées. C'est là en effet, que se déroule le marché quotidien.

On m'a fait pénétrer dans l'une des cinq chambres froides de 200 mètres carrés chacune. Parfaitement isolées, avec leurs portes monumentales à commandes électriques, elles permettent de conserver dans des conditions de température et d'hygrométrie rigoureuses les denrées destinées à un stockage plus prolongé.

Au cours de ma visite, il m'est donné d'assister à la réexpédition d'un millier de tonnes d'oranges arrivées la veille du Maroc. À une cadence accélérée, cageots et « billettes » sont soulevés par toute une série de petits « Clark » électriques, adroits et silencieux, déposés sur chariots et tractés dans les trois « descenseurs » de 3 tonnes pour atteindre le rez-de-chaussée.

Là, la marchandise est évacuée soit par une voie ferrée intérieure, soit par les dix postes de camions disposés en dents de scie sur 90 mètres de longueur.

Dehors, des attelages de wagons attendent, rangés sur trois voies parallèles.

Quant aux installations destinées aux transactions, je me bornerai à dire qu'elles sont à l'image du reste : vastes bureaux pour transitaires et négociants, lignée de cabines téléphoniques, restaurant où sont servis des repas froids, tout cela crée l'ambiance d'une grande Bourse permanente.

Le résultat d'une telle réalisation ?

Deux jours seulement après son entrée en service, on assurait que le rendement des diverses opérations avait été amélioré de 50 pour cent. Que sera-ce par la suite ?

« Il y a beaucoup de place pour l'Oranie »

Au milieu de l'animation du marché, parmi les évolutions sinueuses des « Clarks » à fourchette chargés de pyramides de cageots, j'ai pu prendre au vol une rapide interview d'une éminente personnalité du négoce des primeurs : M. Frédéric Collin, président du syndicat des négociants en fruits et primeurs du Nord, qui par ses fonctions partage ses activités entre Lille et Dunkerque.

— Les départements du Nord et du Pas-de-Calais forment un potentiel de 4 millions d'habitants gros consommateurs de fruits », me déclare le président, qui poursuit :

— Si la SNCF, met à notre disposition les trains rapides que nous lui avons demandés, nous atteindrons toute la région de l'Est. Pour l'instant, nous disposons d'un service de camions qui fait que la marchandise livrée à quai jusqu'à 18 heures est aux Halles de Paris le lendemain matin, tandis qu'avec le rail, l'heure limite de débarquement est 16 heures.

— Comment accueillez-vous, Monsieur le président, les efforts de la C.B.V.N. pour vous livrer des primeurs d'Oranie ?

— Remarquez que le fret n'est pratiquement pas plus cher d'Oran à Dunkerque que d'Oran à Marseille, avec cet avantage précieux d'éviter une double manipulation, de bénéficier d'une parfaite climatisation, etc.

« L'Algérie, voyez-vous, c'est pour nous un nouveau trafic. Il faut le « lancer », et pour le « lancer », il faut faire un effort. Le Maroc s'est implanté par sa qualité et sa présentation, mais il y a beaucoup de place pour l'Oranie. De gros débouchés sont libres. Il y a de quoi faire un bon travail... »

C'est le président Dubuisson lui-même qui me précisera d'une manière plus directe encore l'utilisation escomptée du nouveau hangar à primeurs, qui n'a pas son pareil en Europe :

— Nous offrons « quelque chose » aux Oranais, et nous avons attendu pour cela d'être prêts... »

Je m'en tiendrai, en jugeant inutile de la commenter, à cette offre généreuse du président de la chambre de commerce du grand port des Flandres.

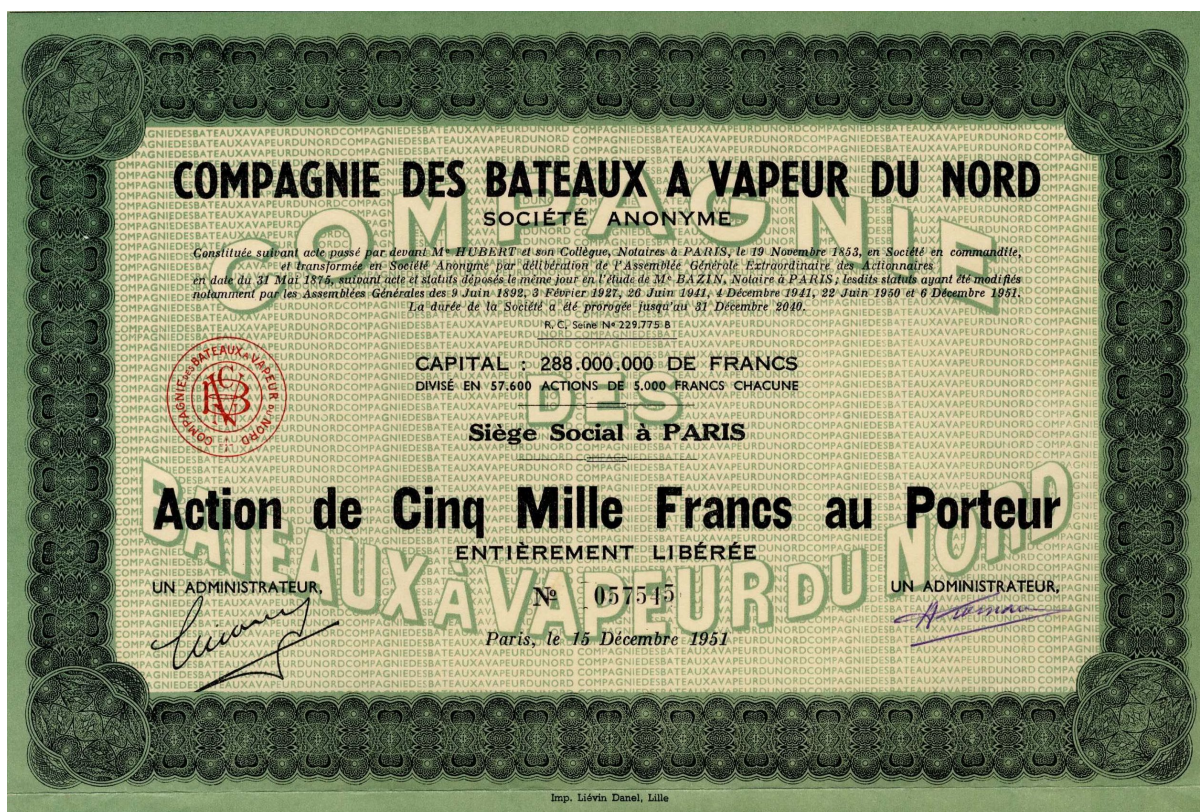
— IV —

ROUEN, grand port africain, est aussi un marché permanent pour la région  
parisienne ...qui est à la fois « ventre » et redistributrice  
(*L'Écho d'Oran*, 28 décembre 1951)

— V —

Conclusion : pour l'orange oranaise la ligne droite n'est pas (toujours)  
le plus court chemin ... et la voie du Nord doit assurer son avenir  
(*L'Écho d'Oran*, 29 décembre 1951)

---



Coll. Serge Volper

## COMPAGNIE DES BATEAUX À VAPEUR DU NORD Société anonyme

Constituée suivant acte passé par devant M<sup>e</sup> Hubert et son collègue, notaires à Paris, le 19 novembre 1853, en société en commandite, et transformée en société anonyme par délibération de l'assemblée extraordinaire des actionnaires en date du 31 mai 1875, suivant acte et statuts déposés en l'étude de M<sup>e</sup> Bazin, notaire à Paris ; lesdits statuts ayant été modifiés notamment par les assemblées générales des 9 juin 1892, 3 février 1927, 26 juin 1941, 4 décembre 1941, 22 juin 1950 et 6 décembre 1951. La durée de la société a été prorogée jusqu'au 31 décembre 2040.

R. C. Seine N° 229.775 B

Capital : 288.000.000 de francs  
divisé en 57.600 actions de 5.000 francs chacune  
Siège social à PARIS  
ACTION DE CINQ MILLE FRANCS AU PORTEUR  
entièrement libérée  
Un administrateur (à gauche) : ?  
Un administrateur (à droite) : H. Loiseau  
Paris, le 15 décembre 1951  
Imp. Liévin Danel, Lille

*Annuaire Desfossés*, 1953, p. 489 :

Conseil : MM. E. Masset, pdt ; A. Bourgeois, H. Cangardel, R. Demon, H. Loiseau, R. Masset, Ch. de fer du Nord, M. Pasteau, P. Sigmann.

Commissaires aux comptes : MM. L. Retail, M. Emion.

## COMPAGNIE DES BATEAUX À VAPEUR DU NORD [Desfossés 1956/462]

Sigmann (P.)(Rothschild), 460 (adg SAGA), 462 (pdg Bateaux à vapeur du Nord).

Bourgeois (André)[1885-1980][Ép. Jacqueline de Jourdan-Savonnières. Insp. finances][Rothschild] [Adm. Ch. de fer du Nord (1930), Nord-Lumière...], 332 (Ch. fer Nord), 364 (Ch. fer Indoch.-Yunnan), 460 (SAGA), 462 (v.-pdt Bateaux à vapeur du Nord), 515 (S.I. Nord), 571 (Belge des mines, minerais et métaux), 620 (Géomines), 653 (collège commissaires Vieille-Montagne), 715 (Antar-Pétroles Atl).

Masset (Robert)[1907-1956][Transp. Mory], 462 (v.-pdt Bateaux à vapeur du Nord).

Masset (Eugène)[1881-1964][des Transports Mory, de Boulogne-sur-Mer, établi au Maroc après la GM2, pdt Chantiers et ateliers du Maroc... ], 460 (ph SAGA), 462 (Bateaux à vapeur du Nord).

Demon (Roger)[1892-1966][Fils de Louis, nég. en bois. Marié à Anne-Marie Lyon][Expl. forest., négoc. en bois, armateur, adm. des pianos Pleyel (par son ép.) et de la BNCI (1932-1937)], 460 (SAGA), 462 (Bateaux à vapeur du Nord).

Loiseau (H.), 462 (Bateaux à vapeur du Nord).

Pasteau (Michel)[1904-2003][Au ch. fer Djibouti-Addis-Ababa, puis Rothschild], 332 (Ch. fer Nord), 364 (Ch. fer Indochine-Yunnan), 460 (pdt SAGA), 462 (Bateaux à vapeur du Nord), 515 (Sté invest. Nord), 1170 (ACEC), 1740 (Unicomer).

Getten (Jacques)[Né en 1924. Petit-fils de Maxime Getten, pdt des Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan. Fils de Pierre Getten, administrateur du Ch. de fer du Nord et de la CPDE. Marié à Marie-Marguerite Villoutreys de Brignac. Carrière dans le groupe Rothschild], 460 (secr. gén. SAGA), 462 (secr. gén. Bateaux vapeur Nord).

Rétail (L.), 324 (comm. cptes SNCF), 460 (comm. cptes SAGA), 462 (comm. cptes Bateaux à vapeur du Nord), 515 (comm. cptes S.I. Nord), 616 (comm. cptes Mines de Borralha), 822 (comm. cptes Firminy), 900 (comm. cptes TLH).

Emion (M.), 462 (comm. cptes Bateaux à vapeur du Nord).

Henry (L.), 460 (comm. cptes suppl. SAGA), 462 (comm. cptes Bateaux à vapeur du Nord), 616 (comm. cptes Mines de Borralha), 1733 (comm. cptes suppl. SCOA).

SIÈGE SOCIAL : Paris, 9, rue Jacques-Bingen. Tél. WAG. 76-50.

CONSTITUTION : Société anonyme française, fondée en 1853, transformée en S.A. en 1975, pour une durée de 75 ans, prorogée jusqu'en 2040.

OBJET : L'affrètement de navires, l'exploitation de services de navigation. Ligne de navigation assurant des services réguliers entre les principaux ports français de la mer du Nord et de la Manche et les ports algériens et tunisiens.

CAPITAL SOCIAL : 288 millions en 57.600 actions de 5.000 fr.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale, 5 % d'intérêt aux actions. le solde 5 % au conseil, .95 % aux actions.

SERVICE FINANCIER : Siège social.

TRANSFERTS : Siège social.

Notice SEF : TR 5.

COUPONS NETS AU PORTEUR : n° 21 (26 juin 1951), 307 fr. ; 22 droit d'attribution (1 pour 1) ; 23 (25 juin 1952), 294 fr. ; 24 (30 juin 1953), 294 fr.

	Amort.	Provis.	Bénéf. net	Réserves	D i v i d . +tant.	Divid. brut par act.
	(En 1.000 fr.)					(En fr.)
1945	923	10.269	9.015	6.206	2.716	95 76
1946	1.289	12.686	2.659	—	2.401	95 75
1947	1.544	43.964	2.789	—	2.407	95 75
1948	128.586	35.209	5.350	—	2.637	100 00
1949	199.988	91.285	6.374	—	6.374	250 00
1950	280.016	70.296	11.630	581	10.992	375 00

1951	366.069	—	22.086	—	20.160	350 00
1952	424.757	120.450	22.061	1.103	20.160	350 00
1953	105.299	68.935	—	—	—	—
1954	149.863	59.479	—	—	—	—

BILANS AU 31 DECEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
ACTIF					
Immobilisations (nettes)	1.609.715	3.266.505	3.998.588	4.516.814	4.700.820
Autres valeurs immobilisées	65.184	65.464	64.642	66.559	108.529
Réalizable :					
Valeurs d'exploitation	124.887	190.238	169.527	175.551	217.853
Débiteurs	527.858	981.649	901.761	1.040.914	813.743
Titres de placement	1.831	1.751	3.751	—	—
Disponible	264.773	261.737	384.513	282.058	257.352
	<u>2.594.248</u>	<u>4.767.344</u>	<u>5.520.782</u>	<u>6.081.896</u>	<u>6.098.097</u>
PASSIF					
Capital	144.000	288.000	288.000	288.000	288.000
Réserves	1.683.004	3.331.431	3.547.849	4.013.175	4.013.175
Fonds de renouvellement et provisions	188.794	262.163	332.050	284.365	226.883
Dette à long terme	1.131	181.545	797.712	881.421	888.195
Dette à court terme	565.689	682.119	533.110	614.935	681.844
Bénéfices	11.680	22.086	22.061	—	—
	<u>2.594.248</u>	<u>4.767.344</u>	<u>5.520.782</u>	<u>6.081.896</u>	<u>6.098.097</u>

La CBVN se retrouve propriétaire en 1956-1957 des petits cargos de 2.100 tpl affectés à la ligne Rouen–Maroc, les *Cap-Blanc*, *Cap-Guir* et *Cap-Sim* qui, en d'autres temps, auraient été enregistrés à la SAGA. La compagnie devient également armateur en 1959 du pinardier *Cap-Cantin* en fin de vie ; désarmé à Rouen en mai 1960, il est livré à la démolition en Belgique en avril 1961.

Quelques mois avant l'indépendance de l'Algérie, la CBVN met en service ses deux derniers navires : le cargo *Jacques-Bingen (II)* de 8.550 tpl, livré en mars 1961 par les Chantiers et ateliers de Provence (Port-de-Bouc), et le pinardier *Sahel-II*, d'une capacité de 29.000 hectolitres de vins, sorti en mars 1962 des chantiers Dubigeon, de Nantes.



En 1970, le *Jacques-Bingen (II)* est (avec les *Djurdjura* et *Tlemcen*) l'une des trois unités des Cargos du Nord, formés par les Cargos algériens et la CBVN pour tenter de sauver les meubles.

La réduction des activités de la CBVN entraîne son absorption par la SAGA le 22 décembre 1970.

Le *Jacques-Bingen* est repris par la Société navale de l'Ouest, qui le revend en 1972, et le *Sahel-II* est cédé à un armement grec. Il est francisé de nouveau en 1972 par la société Leduc, vieille spécialiste des transports de vins devenue armateur par la force des choses. Leduc choisit comme marques d'armement celles de la CBVN.

---

*Nouveau Dictionnaire des contemporains* (1961) :

DEMON (Michel). Paris, 1918. Fils de Roger. Ingénieur de l'École supérieure du bois. Développe et administre certaines sociétés créées par son père. Pdg Roger Demon et fils, adm. Cie des bateaux à vapeur du Nord, Cie générale de transport aérien et [Air Algérie](#), Sté de travaux Roger Demon et fils (forage et hydraulique en France), gérant [Roger Demon et fils-Sahara \(forage d'eau\)](#), adm. [Cofamor\\*](#) (forages pétroliers), pdg [SAIB \(Sté algérienne pour l'industrie du bâtiment\)](#).

---

*Who's who*, 1979 :

BOÜARD de LAFOREST (Joseph-René, Paul, François, Roger, vicomte de), administrateur de sociétés. Né le 27 nov. 1914 à Nantes (Loire-Inf.). Fils du comte Roger de Boüard de Laforest, président honoraire de la Fédération des consignataires de navires et du tribunal de commerce de Nantes, et de la comtesse, née Marie-Thérèse Gandy. Mar. le 3 nov. 1936 à Mlle Madeleine Gazet du Châtelier (4 enf. : Michel, Béatrice [M<sup>me</sup> Jacques de Dietrich], Françoise [comtesse Didier de La Laurencie], Odile [M<sup>me</sup> Jean de Tappie de Vinssac]). Études : Écoles Saint-Stanislas à Nantes et Sainte-Geneviève à Versailles, École scientifique d'organisation du travail de Marseille. Dipl. : bachelier. Carr : à la Société R. de Boüard à Nantes\* (1937), [directeur de l'agence de Sète \(1946-1949\)](#), [puis des agences de la Méditerranée \(1950-1959\) de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, inspecteur général de cette compagnie en Algérie et Tunisie à Alger \(1959-1961\)](#), secrétaire général (1961) administrateur-directeur général (1963), puis président-directeur général (1973-1974) du Consortium maritime franco-américain, président du directoire du Consortium maritime français (1974-1977), président-directeur général de la Société d'exploitation de matériel et de stockage (1965-1978), vice-président (1971), puis président (1976-1977) du Syndicat national des agents maritimes, vice-président de la Fédération nationale des consignataires de navires (1976-1977), arbitre membre de la Chambre arbitrale maritime de Paris (depuis 1973), conseiller du commerce extérieur de la France (1975-1977), administrateur de l'Agence maritime de Boüard (depuis 1978). Décor. : chevalier de la Légion d'honneur, Croix de guerre 39-45, chevalier du Mérite militaire. Dist. : médaille du travail. Collection de livres. Distraction : le bricolage. Sport : équitation. Membre du Cercle Interallié. Adr. : prof., 2, rue de Penthièvre, 75008 Paris ; privée, 129 *bis*, bd Murat, 75016 Paris.

---