

## SOCIÉTÉ FÉCAMPOISE DE NAVIGATION ET D'ARMEMENT (Groupe CHARLES LE BORGNE), Alger, Oran

1924 : installation à Alger et Oran.

Port d'Alger  
Le Scandale des quais  
par Léo Fernand

(*Le Courrier maritime nord-africain*, 7 juin 1927)  
[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Insecurite\\_port\\_Alger-1927.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Insecurite_port_Alger-1927.pdf)

II

Sté FÉCAMPOISE DE NAVIGATION  
(Charles Le Borgne)

Chez l'actif directeur de cette firme, après quelques échanges de vues sur le développement du port, nous abordons la pénible question.

— Nous n'avons pas eu beaucoup à souffrir des vols grâce à notre organisation de gardiennage très sérieuse, mais très coûteuse également.

Et encore que de difficultés pour arriver à essayer de nous défendre. nous-mêmes ! Sous prétexte qu'un de nos gardiens était espagnol, en dépit de tous les certificats présentés, entre autres celui de bonne vie et mœurs, l'autorisation d'être armé lui fut refusée.

Heureusement que nous opérons très peu par chalands, car, dans ce cas, nous sommes obligés d'avoir une garde en permanence jour et nuit. Il est inutile de vous préciser les dépenses excessives causées par cet état regrettable, d'autant plus qu'un service de surveillance à la sortie des quais, serait si facilement organisable. Autant d'issues sont autant de portes ouvertes. Pourquoi ne pas y remédier officiellement ?

Quant à l'éclairage, il est inutile de vous dire qu'il a été complètement installé par nos soins : lampes fixes, lampes portatives à proximité des marchandises précieuses.

Il nous semble, cependant, que les droits de péage sont assez importants dans notre port pour nous dispenser de faire notre police nous-même, car en fin de compte, tous ces frais grèvent fâcheusement le coût du fret. Le gardiennage est supporté par l'acconier qui majore ses tarifs en conséquence et, finalement, le client paye l'apathie des pouvoirs seuls responsables.

— Quel moyen préconisez-vous ?

— Il faudrait une entente plus réelle entre toutes les autorités qui ne devraient pas négliger nos doléances, inlassablement formulées sans résultat.

---

ALGER, TROISIÈME PORT DE FRANCE

SOCIÉTÉ FÉCAMPOISE DE NAVIGATION ET D'ARMEMENT

Groupe CHARLES LE BORGNE  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 10 octobre 1927)

CHARLES LE BORGNE

Faire l'histoire de l'armement Le Borgne, ce serait remonter bien loin dans le passé, à l'époque héroïque des hardis routiers de la mer, qui, de pacifiques traitants, se transformaient en corsaires pour courir sus au pavillon britannique qui était alors l'ennemi. La création de la maison Le Borgne remonte, en effet, à 1735 et elle a continué depuis ses affaires maritimes et ses traditions sans aucune interruption.

Pendant la guerre, l'armement Le Borgne a perdu deux unités. Ses navires affectés au transport des charbons entre les îles britanniques et la France soutinrent divers engagements contre des sous-marins allemands et deux d'entre eux se distinguèrent de brillante façon. Citons le vapeur *Radium* et le voilier *St-Antoine-de-Padoue*.

La Société fécampoise de navigation est une des nombreuses entreprises maritimes filiales de la maison Charles Le Borgne, dont elle gère plusieurs navires.

.....  
Chacun sait qu'après la guerre, le trafic mondial se transforma. Après avoir été le grand ravitailleur de Paris en charbon pendant la tourmente, Monsieur Charles Le Borgne regarda vers la Méditerranée. Il acquiert alors les anciens établissements de la Société de Port-Saint-Louis-du-Rhône qui, depuis 1875, s'était progressivement spécialisée dans le trafic avec l'Algérie. Il confie l'exploitation des Docks et entrepôts de Port-Saint-Louis-du-Rhône à la Société fécampoise de navigation et met en ligne, pour commencer, trois vapeurs spécialement aménagés pour le transport rapide des vins et des marchandises diverses.

La nouvelle affaire s'est rapidement développée et a su s'imposer auprès de la clientèle algérienne comme chez ses fournisseurs métropolitains. Actuellement, la S.F.N. dessert hebdomadairement Port-Saint-Louis, Cette et Marseille avec deux lignes distinctes, l'une sur Alger, l'autre sur l'Oranie. Quatre vapeurs sont affectés à ces services : *Nicole-Le Borgne* et *Ginette-Le Borgne*, de 2.300 tonnes, vitesse 10 nœuds, à faux ponts, qui peuvent être considérés comme navires-type pour le transport des vins ; heureusement doublés par le *Charles-Le Borgne* et le *Tordis*.

Tous ces navires desservent à chaque voyage le port de Saint-Louis-du-Rhône qui, placé à l'embouchure même du grand fleuve, constitue véritablement la « porte de l'Algérie ». Les créateurs de ce port avaient justement pensé qu'à côté de Marseille, il y avait place pour un port spécialisé dont l'hinterland est le cœur même de la France et qui touche, par le fleuve ou par fer, à la région lyonnaise, aux usines du Dauphiné, aux mines du Centre, à la frontière de Suisse et aux plaines de l'Alsace. Il s'agissait de doter Saint-Louis d'une organisation solide de transit pouvant répondre aux besoins croissants du trafic algérien et d'y faire arriver des vapeurs fréquents et réguliers. Grâce à la Société fécampoise de navigation, cette organisation existe maintenant et le commerce algérien trouve une nouvelle voie facilitant ses transactions avec la Métropole.

L'Armement Charles Le Borgne assure, de son côté, la liaison régulière Algérie-Brest-Rouen. Il a mis en service le vapeur de 5.200 tonnes *Alberte-Le Borgne*, à deux hélices, qui est, sans conteste, l'un des plus beaux navires desservant le grand port de la Seine.

Avec ses ponts superposés sur des couples en arc-boutants, sans aucune épontille, avec ses cales spacieuses, ses appareils modernes, ce magnifique navire s'impose à l'attention des chargeurs soucieux de voir leur fûts supporter la traversée dans des conditions particulièrement favorables.

La ligne Charles Le Borgne assure actuellement des départs bimensuels sur l'Océan.

En France, la direction générale de la Société fécampoise de navigation, 97, Champs-Élysées, Paris, et la direction d'exploitation sise à Port-Saint-Louis-du-Rhône, assurent l'administratif et le développement continu de l'affaire. Les succursales de Marseille, Lyon, Rouen ont été créées pour améliorer la liaison avec le commerce tout en accomplissant leur office de générateurs de fret.

En Algérie, la société a créé dès son installation, en 1924, les succursales d'Alger et Oran. Nous devons à l'amabilité de M. Eug. Carbonnel, directeur de la succursale d'Alger, les renseignements qui précèdent.

Pour terminer, nous dirons que la S.F.N. est cosignataire de vapeurs assurant des départs assez fréquents d'Alger sur la Syrie et l'Égypte pour passagers et marchandises; Il convient de signaler spécialement l'existence de cette ligne car les rapports de l'Algérie avec le Proche-Orient par pavillon français, étaient jusqu'ici peu favorisés.

L'agence d'Alger de la S.F.N. a ses bureaux installés à pied-d'œuvre sur le grand môle de l'Agha, quai de Cette.

---