

Publié le 1^{er} janvier 2017.
Dernière modification : 31 juillet 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE
DE NAVIGATION DE L'AFRIQUE DU NORD
(Ch. SCHIAFFINO et C^{ie})
création de [Laurent Schiaffino](#)
et de la Société générale de mines d'Algérie-Tunisie
(« [Omnium d'Algérie-Tunisie](#) »)

Société en commandite par actions, 13 janvier 1920, p. 99 ans.



[Coll. Jacques Bobée](#)

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE
DE NAVIGATION DE L'AFRIQUE DU NORD
(Ch. SCHIAFFINO et C^{ie})
SOCIÉTÉ EN COMMANDITE PAR ACTIONS AU CAPITAL DE 25 MILLIONS DE FRANCS

DIVISÉ EN 250.000 ACTIONS DE 100 FRANCS CHACUNE

Statuts déposés en l'étude de M^e BAUDRIER, notaire à Paris, le 13 Janvier 1920

TITRES FRANÇAIS 10 c. POUR 100 FR.
ABONNEMENT
75

SIÈGE SOCIAL A ALGER
ACTION DE CENT FRANCS AU PORTEUR
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE
LE GÉRANT, Charles Schiaffino
PAR DÉLÉGATION DU CONSEIL DE SURVEILLANCE, Ansbacher (?)

CONSTITUTION
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 février 1920)

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord, Charles Schiaffino et Cie.
— Capital 25 millions de francs, divisés en 250.000 actions de 100 fr., dont 10.000 d'apport attribuées à M. Schiaffino. — Siège social à Alger, 31, rue des Consuls. Statuts déposés chez M^e Baudrier, à Paris. — *Petites Affiches*, 20 février 1920.

L'ARMEMENT ALGÉRIEN
La firme « Schiaffino » se réorganise solidement
par Gaston MARGUET
(*Le Sémaphore algérien*, 12 janvier 1921)

.....
Pour continuer l'œuvre de son père, M. Laurent Schiaffino a regroupé sous sa direction tous les intérêts sociaux qui étaient gérés par le regretté M. Charles Schiaffino. Élevé à l'école d'un tel père, imbu des traditions ancestrales qui, depuis plus d'un siècle, attache les Schiaffino à la marine algérienne ; homme de mer accompli depuis son jeune âge ; officier mûri pendant la guerre par la dure besogne de la chasse aux sous-marins et aux poseurs de mines, M. Laurent Schiaffino possède bien les aptitudes nécessaires pour continuer avec succès l'œuvre de son auteur en la faisant évoluer dans la voie du progrès.

.....

Coup d'œil sur l'avenir

Voici donc M. Laurent Schiaffino, placé définitivement à la tête des trois entreprises créées par son père. Depuis le 1^{er} décembre 1920, il est directeur général de la Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord, au capital de 25 millions de francs qui conserve la raison sociale de son fondateur « Charles Schiaffino et Cie ». Depuis le 1^{er} janvier courant, il est également directeur général de l'ancienne Société Charles Schiaffino et A. Jovet devenue Société de navigation côtière pour l'Afrique du Nord Laurent Schiaffino et Cie.

Il reste également à la tête de l'entreprise d'acconage, de remorquage et de sauvetage à Alger, Bougie et Djidjelli.

La Société de navigation pour l'Afrique du Nord a déjà mis en service un très beau cargo de deux mille tonnes construit en 1912 à Bergen en Norvège et lancé sous le nom de « Pluto ». Vendu aux Allemands par les constructeurs norvégiens, il fut livré à la France par le traité de Versailles. Le « Pluto » est devenu le « Charles-Schiaffino ». Il

mesure 70 (ou 76 ?) m. de longueur; 10,60 de largeur et 4 m. 60 de tirant d'eau. Il est pourvu de la T.S.F.

Ce cargo est la première unité d'une flotte qui ne bornera probablement pas son rayon d'action à la Méditerranée. Nous savons déjà que les ports du Sud de l'Espagne seront desservis par ses navires. Deux autres navires de même importance viendront bientôt prendre place aux côtés du « Charles-Schiaffino » et nous souhaitons que la liste de cette flotte ne s'arrête pas à l'inscription de ces deux nouvelles unités.

.....

Henri de PEYERIMHOFF,
président du conseil de surveillance (1921-1953)

Administrateur d'une cinquantaine de sociétés
Président de l'Union des mines (1923-1932). Voir [encadré](#).

L'Afrique du Nord minière
Mines d'Algérie-Tunisie (Omnium)
(*Le Sémaphore algérien*, 9 février 1921)

La société a tenu son assemblée générale ordinaire et a approuvé à l'unanimité les comptes de 1919-20. ... De nouvelles participations ont été prises dans la Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord [Schiaffino]...

ALGÉRIE
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} août 1921)

Le 26 juillet, est entré dans le port d'Alger une nouvelle unité récemment acquise par la Société algérienne de navigation Charles Schiaffino et Cie. Cette unité, qui porte le nom de *Laurent-Schiaffino* est un superbe cargo dont les caractéristiques sont les suivantes : portée en lourd, 5.500 tonnes ; longueur, 109 mètres ; largeur, 15 mètres ; tirant d'eau, 6 m. 10 ; vitesse moyenne, 10 nœuds.

En outre du *Laurent-Schiaffino*, cette société attend incessamment un autre cargo, le *Jacques-Schiaffino*, qui sort des chantiers de Brest où il termine actuellement son armement. Ses caractéristiques sont : portée en lourd, 3.700 tonnes ; longueur, 95 mètres ; largeur, 14 mètres ; tirant d'eau, 5 m. 70 ; vitesse moyenne, 11 nœuds.

Cette importante entreprise, pour ses services d'acconage, vient d'acquérir le remorqueur allemand *D. K. D.*, bien connu à Alger.

NAVIGATION DE L'AFRIQUE DU NORD

(*Le Journal des finances*, 27 mai 1922)

Assemblée, pour le 2 juin. L'exercice 1921 se solde par un bénéfice brut de 3.034.114 francs et un bénéfice net de 2.470.292 francs. Ces chiffres s'appliquent à une durée d'exploitation de six mois seulement, la Compagnie n'avait disposé de ses bateaux qu'en juillet dernier.

Le dividende serait, dit-on, de 8 francs par action.

Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord (Charles Schiaffino et Cie)
(*Le Sémaphore algérien*, 31 mai 1922)

L'assemblée de cette société se tiendra le 2 juin pour examiner les comptes de l'exercice 1921, clos au 31 décembre. Cet exercice n'a été, au point de vue exploitation, que d'une durée de six mois, la société n'ayant eu qu'en juillet la disposition de ses bateaux.

Les résultats se traduisent par un bénéfice industriel de 3.034.114 fr., laissant, déduction faite des frais généraux et impôts, un bénéfice net de 2.470.292 francs.

Le projet de répartition de ce bénéfice, qui sera soumis à l'assemblée, n'est pas encore connu ; on envisage toutefois la possibilité d'un dividende de 8 fr. par action.

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord
(Ch. Schiaffino et Cie)
(*La Vie financière*, 6 juin 1922)

L'assemblée est ouverte par M. Henri de Peyerimhoff de Fontenelle, président du conseil d'administration, qui appelle au bureau, en qualité de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, MM. Théodore Ansbacher ¹, représentant l'Omnium d'Algérie-Tunisie, et de Ranst.

M. le président déclare que 128.460 actions sont présentes ou représentées.

M. Laurent Schiaffino, gérant de la Société, donne ensuite lecture de son rapport.

RAPPORT DU GERANT

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous soumettre le premier rapport de la gérance de la Société Algérienne de Navigation pour d'Afrique du Nord.

Vous me permettrez de rappeler que la création de la Société est l'œuvre de mon père, M. Charles Schiaffino, et de donné à sa mémoire un souvent ému.

J'ai dû prendre prématurément sa suite à la gérance de la Société. Je remplis cette mission avec la ferme volonté de réaliser les pensées de mon père. Confident intime et journalier de ses projets, pénétré de ses méthodes, appuyé par votre confiance, j'ai la conviction de réussir. Les résultats acquis sont, vous le verrez, encourageants.

Les origines de La Société

¹ Théodore Ansbacher (Furst, Bavière, 1871-Auschwitz, 1944) : banquier à Paris, président de la Société générale de mines d'Algérie-Tunisie (Omnium)(1913-1922). Voir [encadré](#).

D'ailleurs, la Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord n'est point une affaire nouvelle. Elle forme la suite naturelle d'une entreprise séculaire débordant de son cadre familial. La maison Schiaffino, que nous continuons sous la forme nouvelle de Société en commandite par actions, unissait déjà avant la conquête de l'Algérie, par un service de navires côtiers, les ports algériens, Nous bénéficions de ce long héritage d'amitié et d'intérêts liés entre armateurs et clients et de l'expérience traditionnelle d'un personnel qui se succède, comme les patrons eux-mêmes, de père en fils, dans la maison : c'est à ces collaborateurs fidèles, c'est à l'appui des anciens et dévoués agents et correspondants, que je dois les moyens de faire honneur à la charge que j'ai assumée. J'adresse à tous mes remerciements cordiaux.

Les nouveaux moyens d'action

La Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord a maintenu les bases des affaires: Schiaffino, se contentent de leur apporter de nouveaux moyens d'action dans la limite exacte de ceux qui étaient réclamés.

Dès avant la guerre, notre flotte côtière algérienne était sollicitée d'assurer des transports de plus en plus importants pour le compte de grandes compagnies minières et de puissantes industries algériennes, vers tous les ports de la Méditerranée et jusqu'aux ports français de l'Atlantique.

Nos prédécesseurs résistèrent longtemps à augmenter leur flotte et leurs moyens techniques. Ils se contentaient de louer des navires en time-charter et même au voyage, pour assurer, en même temps que le service côtier algérien, des transports de grand cabotage qu'ils avaient acceptés. Petit à petit, les services du grand cabotage sur France et Espagne devinrent aussi permanents et réguliers que ceux des lignes côtières algériennes.

C'est que les lignes de transports de matières pondéreuses favorisaient et appelaient le transport de marchandises légères et volumineuses à fret rémunérateur. Toute une clientèle nouvelle venait à notre maison par ses lignes auxiliaires de grand cabotage et apportait un appoint de plus en plus intéressant à la ligne côtière et aux services d'acconage et de transit.

C'est pour assurer la permanence des résultats acquis dès lors que M. Charles Schiaffino crut devoir créer la Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord.

Achats de navires

La première tâche s'imposant à la Société était de remplacer les navires loués par des bateaux lui appartenant en propre. On se souvient du prix élevé des navires à cette époque où leur taux d'achat oscillait entre 2.000 et 2.500 francs la tonne. Ces prix nous semblaient d'une extrême fragilité. Nous crûmes bon d'attendre des limites d'achat plus en rapport avec les besoins réels du commerce international. Cela nous mena jusqu'en 1921. Notre patience a trouvé sa justification et sa récompense. Le prix global de toute notre flotte n'atteint pas 400 francs la tonne.

Ce n'est pas aux dépens de sa qualité que ce résultat a été obtenu. La flotte de la Société Algérienne de Navigation est exclusivement composée d'unités soigneusement, laborieusement choisies, recherchées pour leurs qualités nautiques, leurs dispositions commodes, leur faible consommation de combustible, leur facilité d'entretien.

La flotte de grand cabotage et de navigation côtière nord-africaine comprend les navires suivants :

Grand cabotage

Charles-Schiaffino, 4.800 tonnes,
Laurent-Schiaffino, 5.500 tonnes.
Jacques-Schiaffino, 3.700 tonnes,
Schiaffino-Frères, 4.600 tonnes.

Catherine-Schiaffino, 2.200 tonnes,
Marcel-Schiaffino, 1.500 tonnes

Navigation côtière

Actif (?), 1.000 tonnes
Aurore, 800 tonnes.
Finistère, 500 tonnes.
Algérie, 280 tonnes.
N.-D. d'Afrique, 260 tonnes.
Saint-Joseph, 180 tonnes.

La flotte de sauvetage est ainsi composée :

Remorqueur *Sud*
Remorqueur *Furet*,
Remorqueur *Utile*,
Allège *Espérance*.

Nous venons seulement d'achever la constitution de notre flotte de grand cabotage, De ce fait, si nous avons économisé environ quinze millions de francs sur le prix d'achat des navires par rapport aux prix que nous eussions payé en nous pressant quelques mois plus tôt, le bilan de l'exercice ne bénéficie que d'environ six mois d'utilisation de la flotte aujourd'hui en plein emploi.

L'activité de la Société

Le succès de nos lignes de navigation dépasse certainement la capacité de transport de notre flotte. Mais, fidèles en cela aux recommandations de notre fondateur, M. Charles Schiaffino, nous limiterons l'importance de la flotte sensiblement au dessous des besoins de fret qui viennent à nous, Point de développement ambitieux. La quantité de navires et leur tonnage nous importent moins que leur bonne et sévère administration, que leur bonne et complète utilisation. Nos services d'armement, d'approvisionnement et de fret restent concentrés sous notre main à Alger. Chaque navire passe sous nos yeux, rarement une seule fois, presque toujours plusieurs fois par mois.

Après la navigation, nos spécialités, comme vous le savez, sont les affaires d'acconage et les opérations de sauvetage des navires.

Les affaires d'acconage, surtout, prennent un développement très favorable.

Les services de sauvetage de navires

Les services de sauvetage de navires, si fructueux aux époques de grande navigation, sont aujourd'hui moins actifs. Nous avons en cours d'opérations les sauvetages des *s/s Parthian* et *Ramtch*.

Voici, à titre documentaire et pour souligner l'importance de cette branche de notre activité, la liste des sauvetages opérés depuis 1915, sous la direction de M. Ch. Schiaffino, et plus récemment sous la mienne propre.

S/s Calembre, Camereta, Doughton, Hindow, Scarlet, Tower, Glenbridge, Egyptian Transport, Asator, Trena, N.-D.- d'Afrique, Irena, Anglet, Gerolamo UUoa, Windermere, Schadweit, Warwickshire, Olavena, Havildar, Clan Macbride, Ramteh, Jeanne-d'Arc, voilier Santa-Rosa, Tchitkalchoff, schooner Dixmude, s/s Parthian.

Le bilan qui vous est soumis reflète la situation de la société au 31 décembre 1921.

BILAN AU 31 DECEMBRE 1921

.....

RAPPORT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE

Messieurs,

La Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord a été créée, vous le savez, pour reprendre et développer les affaires de la vieille entreprise familiale Schiaffino et Cie.

Son premier gérant, Chartes Schiaffino continuait une lignée de marins réputés pour leur énergie, leur droiture, leur puissance de travail et leur intelligence des affaires. Son rôle dans le développement de la navigation côtière algérienne, ses succès de sauveteur, notamment pendant la période de la guerre sous marine au cours de laquelle il a rendu à la navigation 21 navires d'un tonnage total de 68.000 tonnes, sont de notoriété publique dans les milieux professionnels de notre grande colonie de l'Afrique du Nord.

Frappé subitement le 29 juillet 1920, il nous a laissé son fils, M. Laurent Schiaffino, élevé à bonne école et qu'une collaboration assidue et active préparait à cette lourde succession. Les résultats obtenus confirment pleinement la confiance que nous avons mise en lui.

Votre premier gérant estimant avec raison, excessifs les prix pratiqués en 1920 pour les achats de navires, s'était borné à affréter les unités nécessaires aux services d'ailleurs réduits de la Société algérienne de navigation : ce n'est qu'au cours de 1921, et pour la dernière part en 1922, que M. Laurent Schiaffino a successivement acheté les navires qui complètent aujourd'hui votre flotte.

Ceux-ci n'ont ainsi travaillé qu'une moyenne de six mois et demi sur l'ensemble de la période de près de deux ans à laquelle se rapportent les écritures de l'exercice dont nous vous rendons compte.

L'examen des comptes nous a permis de constater la bonne tenue de la comptabilité et la concordance désirables des écritures sociales.

Les opérations de l'exercice, après amortissement des apports à 1 franc, laissent un bénéfice distribuable de 2.470.202 fr. 08.

Nous vous proposons de donner votre approbation à ces comptes ainsi qu'aux propositions présentées pour l'application des résultats.

Nous vous rappelons enfin qu'aux termes des statuts, votre conseil de surveillance est tout entier renouvelable et que vous aurez à procéder à la désignation de ses membres.

.....

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord
(Ch. Schiaffino et Cie)
(*La Journée industrielle*, 3 juin 1922)
(*Le Sémaphore*, 17 juin 1922)

L'assemblée ordinaire s'est tenue sous la présidence de M. Henri de Peyerimhoff de Fontenelle.

La Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord a maintenu les bases des affaires Schiaffino, se contentant de leur apporter de nouveaux moyens d'action dans la limite exacte où ceux-ci étaient réclamés.

Dès avant la guerre, la flotte côtière algérienne était sollicitée d'assurer des transports de plus en plus importants pour le compte de grandes compagnies minières et de puissantes industries algériennes, vers tous les ports de la Méditerranée et jusqu'aux ports français de l'Atlantique.

Ce n'est qu'au cours de 1921, et pour la dernière part en 1922, que les navires qui complètent aujourd'hui la flotte de la société ont été successivement achetés. Le prix global de toute la flotte n'atteint pas 400 francs la tonne.

Ces navires n'ont ainsi travaillé qu'une moyenne de six mois et demi sur l'ensemble de la période de près de deux ans à laquelle se rapportent les écritures de l'exercice.

Après la navigation, les spécialités de la compagnie sont les affaires d'acconage et les opérations de sauvetage de navires. Les premières prennent un développement très favorable ; les secondes, fructueuses aux époques de grande navigation, sont aujourd'hui moins actives.

Les résultats de l'exercice, après amortissement des apports à 1 fr., laissent un bénéfice distribuable de 2.470.292 francs. L'assemblée a décidé de fixer le dividende à 8 francs brut par action.

Elle a nommé MM. Théodore Ansbacher*, Gaston Boulogne², Pierre Godin, Louis de Maniquet-Vauberet*³, Henri de Peyerimhoff de Fontenelle*, Boson de Talleyrand-Périgord, duc de Valençay*, membres du conseil de surveillance.

* Tous de l'Omnium d'Algérie-Tunisie.

Marine marchande
(*Le Journal général de l'Algérie*, 18 janvier 1923)

La Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord, Ch. Schiaffino vient de doter notre port d'une nouvelle unité, à qui le nom de *Ange-Schiaffino* a été donné. Ce navire est entré hier dans notre port.

L'*Ange-Schiaffino*, ex-*Cleveland*, a une portée en lourd de 3.100 tonnes. Construit en 1917, sa vitesse est de 9 nœuds et il est muni de la T. S. F.

La Société Ch. Schiaffino possède actuellement 14 navires qui sillonnent la Méditerranée, ainsi que 4 gros remorqueurs et engins de sauvetage qui sont toujours prêts à prendre la mer au premier appel.

Informations maritimes
À la Société algérienne de navigation
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} mars 1923)

Nous sommes heureux de constater l'importance prise de jour en jour par la Société algérienne de navigation, dirigée habilement par M. Laurent Schiaffino. Deux nouvelles unités viennent de s'ajouter à la liste déjà longue de la flotte de cette société : l'« Antoine-Schiaffino », qui vient de rentrer *[sic]* en service, et le cargo « Rose-Schiaffino » que nous ne tarderons pas à voir dans notre port.

² Gaston Boulogne (1865-1942) : polytechnicien, il fait carrière pendant trois décennies dans l'administration algérienne, puis devient membre du conseil de surveillance de la Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord (Ch. Schiaffino et Cie), administrateur de Mokta-el-Hadid, de Gafsa, etc. Finalement président de la Société du Djebel-Djerissa et de la Cie foncière de la Méditerranée. Voir [encadré](#).

³ Pierre Antoine Louis de Maniquet Vauberet (1875-1932) : directeur général de la Société générale des mines d'Algérie-Tunisie (Omnium), animée par Théodore Ansbacher et Henri de Peyerimhoff. Voir [encadré](#).

Informations maritimes
L' « Antoine-Schiaffino »
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} mars 1923)

Une nouvelle unité de la flotte algérienne l' « Antoine-Schiaffino », est arrivée à Alger.

Ce vapeur, commandé par le capitaine Bocher, vient de Dunkerque, avec un complet chargement de marchandises diverses.

D'une portée en lourd de 3.200 tonnes, sa vitesse est de neuf nœuds en pleine charge. Muni de la T. S. F. et éclairé à l'électricité, l' « Antoine-Schiaffino », comme les précédents navires de cette importante flotte commerciale, peut entreprendre ou coopérer aux opérations de sauvetage.

Nous félicitons, une fois de plus la Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord, et en particulier, M. Laurent Schiaffino, son actif directeur, de leur initiative, dont le commerce maritime ne peut que se louer, et qui porte à dix-huit le nombre des navires de cette société.

L'Algérie industrielle
Chargement automatique des navires
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} mars 1923)

Le cargo « Catherine-Schiaffino » a été, le 17 février courant, le premier navire chargé automatiquement en Algérie.

La Compagnie des Phosphates de Constantine a fait édifier sur les terre-plein du port de Bône une construction de 25.000 mètres carrés avec une centrale électrique de 235 HP pour fournir l'énergie nécessaire. [...]

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord
(Ch. Schiaffino et Cie)
(*La Journée industrielle*, 1^{er} mai 1924)
(*Le Sémaphore*, 17 mai 1924)

L'assemblée ordinaire de cette société, dont le siège est à Paris, 86, rue Saint-Lazare, tenue sous la présidence de M. de Peyerimhoff, a approuvé les comptes de l'exercice 1923 se soldant par un bénéfice net de 2.834.351 fr. 81 et fixé le dividende à 9 pour cent, soit 9 fr. par action. Une somme de 63.252 fr., 16 a été reportée à nouveau.

Le tonnage des marchandises transportées en 1923 s'est élevé à 582.254 tonnes contre 336.983 en 1922, celui des fûts vides à 178.020 tonnes contre 79.905.

Le rapport signale que l'augmentation du volume du trafic a compensé, pour les recettes, la stagnation ou même la baisse des frets que diverses causes ont rendue particulièrement sensible en Méditerranée. Les affaires d'acconage sont restées sans changement ; leur rendement a été satisfaisant.

La flotte sociale s'est augmentée, au commencement de 1924, du navire *Michaël*, qui est venu remplacer le Charles-Schiaffino dont il a pris le nom.

Marie-Louise de Maniquet-Vauberet
Laurent Schiaffino
(*Le Sémaphore algérien*, 24 octobre 1924)

Le mariage de M^{lle} Marie-Louise de Maniquet-Vauberet [fille de Louis (ci-dessus)] et de M. Laurent Schiaffino, armateur à Alger, a eu lieu le 14 octobre : la cérémonie civile à la mairie du 16^e arrondissement et la bénédiction nuptiale en l'église Saint-Pierre de Chaillot.

Les témoins de la mariée étaient : MM. Gaston Thomson, ancien ministre, député de Constantine, et le peintre Tony-Tollet, président de la Société lyonnaise des Beaux-Arts, son oncle ; ceux du marié : M. de Talleyrand-Périgord, duc de Valençay et M. Théodore Ansbacher.

De nombreux Algériens se trouvaient parmi l'assistance venue très nombreuse pour féliciter les nouveaux époux et leurs familles.

Nous renouvelons nos meilleurs vœux de bonheur aux jeunes époux et tous nos compliments à leurs très honorées familles.

(*Les Archives commerciales de la France*, 30 janvier 1926)

PARIS. — Modification. — Soc. ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD, Ch. SCHAFFINO et Cie, siège à Alger, quai Nord. — 31 déc. 1925. — P. A.

Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord
(*La Journée industrielle*, 1^{er} juillet 1926)

Les actionnaires, réunis le 29 juin en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. de Peyerimhoff, ont approuvé les comptes de l'exercice 1925, se soldant par un bénéfice net de 1.470.718 fr. 36 qui ont été reportés à nouveau. Aucun dividende ne sera distribué.

Algérie
Accident du travail
(*Les Annales coloniales*, 20 et 23 août 1926)

À bord du vapeur *Rose-Schiaffino*, ancré au port d'Oran, le nommé Adda Mustapha Ould Maâzouz, âgé de 52 ans, originaire de Mostaganem, se tenait au fond de la cale arrière du navire où, en compagnie de plusieurs dockers, il arrimait des sacs d'orge descendus au moyen d'un palan.

Soudain, une galiote, espèce de fer à T servant à la fermeture des panneaux tomba au fond de la cale et atteignit le malheureux Adda qui fut tué sur le coup, la tête fracassée.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE
DE NAVIGATION DE L'AFRIQUE DU NORD
(Ch. SCHIAFFINO et Cie)

Société en commandite par actions au capital de 25 MF.
Siège social : Alger, 1, r. Littré.
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 108)

CONSEIL DE SURVEILLANCE

ANSBACHER (Théodore), 109, av. Henri-Martin, Paris ;
BOULOGNE (Gaston), 143, ch. du Telemly, à Alger ;
GODIN (André), 36 *bis*, r. Fabert, Paris ;
MANIQUET-VAUBERET (Louis de), 7, r. de Magdebourg, Paris ;
PEYERIMHOFF DE FONTENELLE (Henri de), 16, r. Séguier, Paris ;
TALLEYRAND-PÉRIGORD (de), 11 *bis*, av. Charles-Floquet, Paris.

GÉRANCE

SCHIAFFINO (Laurent), 1, bd de France, Alger.

Objet. — La navigation maritime entre ts pays et principalement le bassin de la Méditerranée, Rouen, Dunkerque et l'Afrique du Nord.

Capital social. — 25 MF divisé en 250.000 act. de 100 fr.

Parts bénéficiaires. — 6.000 parts de fondateur.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale ; 12 1/2 % au gérant ; 6 % d'intérêt aux act. Le solde : 5 % au conseil de surveillance, 95 % aux act.

Laurent SCHIAFFINO

En 1927, il siège au conseil des sociétés suivantes :

[Navigation côtière algérienne Laurent Schiaffino & Cie](#)

[Société d'aconage et de remorquage Ch. Schiaffino](#)

[Mines de Gar'Rouban](#)

[Mines de Rarbou et de Sakamody](#)

[Mines de l'Oued-Rabah et d'Ais](#)

[Phosphates de Constantine](#)

[Société algérienne des eaux](#)

[Domaine de Saint-Charles de Boufarik](#)

Et précédemment à la [Société algérienne de houilles et agglomérés \(SAHA\)](#)

NAVIGATION DE L'AFRIQUE DU NORD
(*Le Journal des finances*, 18 février 1927)

Nous avons signalé l'action à 260 le 7 janvier, nous l'avons indiquée à 300 la semaine dernière ; elle s'inscrit à 317. Le moment est favorable pour cette parente des Phosphates de Constantine, création du groupe Ansbacher. Ce titre fut poussé à 450 il y a deux ans, lorsqu'il n'avait pas encore développé les réels éléments de prospérité qu'il contient et sur lesquels peut s'appuyer la spéculation qui le pousse.

L'abordage de l' « Antoine-Schiaffino »
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 20 juin 1927)

Le vapeur français *Antoine-Schiaffino*, capitaine Mallo, venant d'Alger, son port d'attache, avec un chargement de phosphate, faisait route, le 27 mai, sur Dunkerque.

Vers 21 h. 30, alors qu'il se trouvait à six milles dans l'ouest d'Ouessant, marchant à une vitesse réduite — la brume étant extrêmement épaisse — il fut abordé par tribord avant.

Le choc fut si violent que l'étrave du *Schiaffino* fut enfoncée ; l'eau, pénétrant par l'écubier, envahit le picq.

Le navire abordeur poursuivit sa route, et ce n'est que plus tard, questionné par T.S.F. par le capitaine Mallo, qu'il se fit connaître.

Il s'agissait du cargo *Highland*, de Londres. Ayant, lui aussi, subi des avaries par le travers de sa passerelle, il fit route sur Falmouth.

Le remorqueur *Iroise*, avisé de la collision par un radio du poste de T.S.F. d'Ouessant, prit la mer vers deux heures du matin pour prêter assistance au *Schiaffino*. Mais sa marche ayant été entravée par la brume, il ne put le joindre que vers neuf heures du matin.

Convoyé par le remorqueur, l'*Antoine-Schiaffino* poursuivit sa route sur Brest, où des réparations provisoires seront faites pour lui permettre de gagner Dunkerque.

Navigation pour l'Afrique du Nord
(*Le Journal des débats*, 1^{er} juillet 1927)

Les comptes de 1926, approuvés par l'assemblée ordinaire du 29 courant, se soldent par un bénéfice de 6.173.435 francs contre 1.470.718. Un dividende de 10 francs, contre rien précédemment, a été voté.

Le « Marcel-Schiaffino » s'échoue près de Marseille
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 29 août 1927)

Le vapeur « Marcel-Schiaffino », consigné à Marseille, à la Compagnie Daher, se rendant de Cassis à Cette, s'est échoué, le 25 août, sur un fond de sable, entre l'île Jarre et Calseraigne. Des secours sont partis immédiatement de Marseille pour aider le navire à sortir de sa dangereuse position.

Mais, à 7 h. 30, la situation du navire ne faisant que s'aggraver, les passagers furent débarqués et ramenés à terre sur des bateaux de pêche, tandis que l'équipage mettait, pour sa propre sauvegarde, les embarcations à la mer.

Le « Marseillais-28 » est auprès de lui, ainsi que le « Marius-Chambon » dont les équipages aident aux manœuvres de renflouement.

Hier, dimanche, une équipe de 80 dockers a travaillé toute la nuit au déchargement de la marchandise. Les sacs de chaux et de ciment qui n'ont pas été mouillés ont pu être chargés sur des chalands.

Les remorqueurs « Marius-Chambon » et « Marseillais-14 » sont restés toute la nuit sur les lieux.

Un scaphandrier a relevé sur l'avant du navire plusieurs déchirures, dont une qui mesure 3 m. 50 de long et deux autres de 2 m. 20.

La partie de la coque qui est assise sur les rochers n'a pu être visitée. On ignore par conséquent si, à cet endroit, il y a des dégâts et s'ils sont importants.

Ce matin, on a commencé à aveugler les ouvertures et, pour rendre plus facile cette opération difficile, les pompes ont été mises en train.

La machine et la chaufferie sont complètement inondées.

Les travaux actuels, grâce au beau temps, s'effectuent d'une manière très satisfaisante.

ALGER, TROISIÈME PORT DE FRANCE

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD
Charles SCHIAFFINO et Cie

(*Le Courrier maritime nord-africain*, 10 octobre 1927)

Siège social, exploitation, armement : Quai Nord — ALGER

Téléphones :

42-17, 2-31, 2-07, 18-51, 61-69, 61-70

Adresse télégraphique :

« NAVIGAFRICAN - ALGER »

SUCCURSALES :

PARIS : 86, rue Saint-Lazare; MADRID : 74, Calle de Alcalá ; BOUGIE: Quai Maritime ;
ALICANTE : 15, Martires, 18 San-Fernando ; ORAN : Quai Sainte-Marie.

Il est impossible de parler de l'histoire maritime algérienne sans citer la famille SCHIAFFINO qui, depuis 1830, a rendu à la cause française des services inestimables.

Du point de vue commercial, l'aide rendue à la colonisation par la Compagnie SCHIAFFINO fut immense. Grâce à ses services de cabotage, les producteurs et les commerçants purent embarquer ou recevoir leurs marchandises sur les principaux points du littoral.

.....
Le décès prématuré de M. Charles Schiaffino, qui assurait la direction de la Compagnie, a privé l'Algérie d'un homme de la plus grande valeur. Son fils, M. Laurent Schiaffino, qui lui a succédé, a su continuer les traditions familiales. C'est lui qui se trouve aujourd'hui à la tête des diverses entreprises, créées par son père, Parmi celles-ci, la nouvelle SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD, au capital de 25.000.000 de francs, qui conserve la raison, sociale de son fondateur — Charles Schiaffino et Cie — est appelée à un grand développement.

Elle embrasse toutes les opérations maritimes : transports, maritimes, voyageurs et marchandises, affrètements aux voyages, toutes les formalités du transit, réexpédition

par fer et mer, transbordement de toutes marchandises, consignation de navires, opérations d'acconage, embarquements, débarquements, formalités en douane, mise en entrepôt, réexportation, assurances, remorquage, sauvetage et renflouement de navires, etc.

La flotte de la Cie Schiaffino est composée des vapeurs suivants :

Nicole-Schiaffino, 6.700 tonnes (T.S.F.) ; *Laurent-Schiaffino*, 5.900 t. (T.S.F.) ; *Marie-Louise-Schiaffino*, 5.500 t. (T.S.F.) ; *Rose-Schiaffino*, 5.000 t. (T.S.F.) ; *Charles-Schiaffino*, 4.900 t. (T.S.F.) ; *Schiaffino-Frères*, 4.800 t. (T.S.F.) ; *Jacques-Schiaffino*, 3.700 t. (T.S.F.) ; *Antoine-Schiaffino*, 3.200 t. (T.S.F.) ; *Ange-Schiaffino*, 3.100 t. (T.S.F.) ; *Catherine-Schiaffino*, 2.100 t. ; *Marcel-Schiaffino*, 1.500 t. ; *Actif*, 1.060 t. ; *Aurore*, 750 t. ; *Finistère*, 750 t. ; *Ville-de-Tipasa*, 400 t. ; *Ville-de-Cherchell*, 260 t. ; *Notre-Dame-d'Afrique*, 280 t.

Matériel de sauvetage

Remorqueur *Furet*, 400 HP ; remorqueur *Saint-Charles*, 1.000 HP ; remorqueur *Cap-Bengut*, 120 HP ; allège *Espérance*, 500 t.

Navires affrétés

S/s Pasteur, 6.500 t. (T.S.F.) ; *s/s Martinière*, 5.000 t. (T.S.F.) ; *s/s Honnia*, 1.440 t.

La Société Charles Schiaffino et Cie, qui a son siège social à Alger, 1, rue Littré, a des succursales à Paris, 86, rue Saint-Lazare ; à Madrid, à Alicante, à Bougie et à Oran.

Elle possède des agences dans tous les ports d'Algérie, de Tunisie et les principaux ports marocains, dans tous les ports méditerranéens français et espagnols et les principaux ports de l'Atlantique et de la Manche.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD (Ch. Schiaffino et Cie) (*Le Courrier maritime nord-africain*, 10 juillet 1928)

Réunis le 23 courant en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. de Peyerimhoff [scrutateurs : Ansbacher, duc de Valençay], les actionnaires ont approuvé, à l'unanimité, les comptes de l'exercice 1927, dont les résultats industriels se sont élevés à 7 millions 412.786 fr. et les bénéfices nets, sensiblement égaux aux précédents, à 3.155.890 francs. Le dividende a été fixé à 10 fr. brut par action ; il sera payable à partir du 10 juillet, contre remise du coupon n° 6, au Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie.

MM. Th. Ansbacher et de Maniquet-Vauberet, administrateurs [membres du conseil de surveillance] sortants, ont été réélus.

Après la crise charbonnière et des changes que l'exercice 1926 avait eu à subir, les affaires ont traversé une période de quelques mois durant laquelle l'activité et les taux de fret ont été satisfaisants. Malheureusement, les récoltes en Algérie ont été des plus faibles en 1927. Les exportations de céréales ont fait presque complètement défaut et les transports de vin ont subi un gros déficit aggravé par le cyclone violent qui a ravagé l'Oranie.

La société a pu néanmoins terminer cet exercice dans des conditions convenables, grâce à la fidélité d'une clientèle ancienne.

Les services techniques de la société continuent leur action énergique afin d'abaisser les prix de revient d'exploitation, tout en entretenant la flotte dans les plus belles conditions possible.

Le rapport du conseil d'administration ajoute :

« Le maintien en 1927, dans les conditions de cette année difficile, du tonnage transporté en 1926, traduit un progrès de nos services commerciaux.

La diminution du nombre des fûts vides transportés, dit avec éloquence la situation du commerce des vins vers la fin de l'année.

Ces circonstances n'ont pu, naturellement, s'améliorer pendant le premier semestre de l'année 1928 et elles ont eu leur répercussion dans une baisse importante des taux de fret

Les récoltes de 1928 s'annoncent belles et ne peuvent que contribuer à redresser la situation des transporteurs.

Nous serions mieux en état d'envisager les alternances inévitables des mouvements économiques dont nous sommes les serviteurs, si l'organisation présente du port d'Alger ne nous était aujourd'hui un « handicap » très lourd et ne nous inspirait pas des préoccupations assez vives.

Avec un plan d'eau et une surface de terre-pleins comparables à ceux de Marseille, pour un trafic de moitié seulement, le port d'Alger n'offre à ses usagers actifs que des emplacements nettement insuffisants.

Notre société est sans doute, à l'heure présente, la plus défavorisée de tous les transporteurs. Alors quelle importe et exporte plus de dix pour cent du tonnage total du port, elle ne dispose pour ses opérations que moins de quatre pour cent de la surface des terre-pleins.

Depuis plusieurs années déjà, cette situation, qui, pour nous être plus préjudiciable qu'à tout autre, ne nous est pas spéciale, a été signalée par nous avec insistance. Nous n'avons pas été assez heureux jusqu'ici pour nous faire entendre.

Il reste qu'en dehors de nos intérêts professionnels nettement affectés, les dépenses très lourdes faites en faveur du port et dont le poids est supporté, comme de juste, par les usagers et le commerce maritime, n'ont pas le rendement utile qu'elles auraient dû avoir et que le port d'Alger qui, après tant d'efforts, n'apparaît, à l'heure actuelle, ni comme un port bon marché, ni comme un port commode, est en passe de se laisser gagner de vitesse, et par les autres ports méditerranéens et par d'autres ports algériens, notamment par Oran.

Nous ne voulons pas douter que, devant une situation, dont les charges immédiates et les retentissements d'avenir, ne sauraient échapper à l'observation, les mesures trop longtemps différées seront prises, notamment pour le plein et équitable emploi des emplacements. Leur échec, ou leur ajournement, ne pourrait que nous conduire à souhaiter l'extension, à l'Algérie, du bénéfice du décret du 7 avril 1924 sur l'administration des ports non autonomes. »

Annuaire Desfossés 1929, p. 445 :

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord
Conseil de surveillance : Th. Ansbacher, G. Boulogne, A. Godin, L. de Maniquet-Vaubert, H. de Peyerimhoff de Fontenelle, B. de Talleyrand-Périgord de Valençay.

(*Les Archives commerciales de la France*, 12 février 1929)

PARIS. — Modification des statuts. — Soc. Charles SCHIAFFINO, Soc. algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord. siège social à Alger, 1, Littré, avec siège administratif à Paris, 86, St-Lazare. — *Annonces Parisiennes*.

LE LANCEMENT DU « CHARLES-SCHIAFFINO »
(*Le Temps*, 17 mars 1930)

M. Louis Rollin, ministre de la marine marchande, a présidé, aujourd'hui, au Trait (Seine-Inférieure), la cérémonie du lancement du navire Charles-Schiaffino, construit par les Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime pour le compte de la Société, algérienne de navigation pour l'Afrique du nord.

M. Louis Rollin était accompagné de MM. Ceccaldi, préfet ; des parlementaires du département ; de M. de Peyerimhoff, président du comité central des Houillères de France ; Raoul Dautry, directeur général des chemins de fer de l'État ; Risler, président du Musée social ; Philippiar, président du comité central des armateurs de France ; Fould, président de la chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines ; Godin, ancien président du Conseil municipal de Paris.

À l'issue du banquet, le ministre a prononcé un discours dans lequel il a souligné que ce lancement d'un navire destiné à un armement algérien « coïncidait avec le centenaire que la nation entière se prépare à fêter dans un élan unanime ». Abordant ensuite le problème des constructions navales, M. Louis Rollin a annoncé le retour d'Angleterre de la commission d'enquête, émanation du conseil national économique, par lui chargée de rechercher les causes de la crise actuelle et a affirmé sa volonté de protéger cette industrie dont l'activité est liée à la prospérité nationale.

Répondant ensuite à l'exposé, fait par M. Worms, des œuvres sociales réalisées au Trait, le ministre a évoqué le problème des rapports entre patrons et ouvriers, dénonçant la « lutte des classes, formule meurtrière » à laquelle il faut opposer « le rapprochement et la collaboration des classes dans des rapports de confiance et de cordialité ».

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord
(Ch. Schiaffino et Cie)
(*La Journée industrielle*, 1^{er} juillet 1930)

L'assemblée ordinaire, tenue hier sous la présidence du duc de Valençay, a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre qui font apparaître un bénéfice net de 6.547.107 fr. auquel vient s'ajouter le report antérieur, soit 32.127 francs.

Le dividende a été maintenu à 10 fr. ..., soit 10 fr. brut par action. Une somme de 29.003 fr. a été reportée à nouveau.

L'assemblée a renouvelé le mandat de MM. Henri de Peyerimhoff de Fontenelle et Gaston Boulogne, membres sortants du conseil.

Le rapport du gérant signale qu'au cours de l'exercice 1929 et depuis le 1^{er} janvier 1930, la flotte de la société s'est enrichie de quatre unités identiques : l'*Angel-Schiaffino* et le *Monique-Schiaffino*, entrés en service sur la ligne Rouen en mai et juin 1929 ; le *Marc-Schiaffino*, entré en service en janvier 1930, et le *Charles-Schiaffino*, lancé en mars dernier aux chantiers du Trait.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD
(Charles Schiaffino et Cie)
(*Les Annales coloniales*, 16 septembre 1930)

Deux navires neufs viennent d'entrer en service.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD
(CH. SCHIAFFINO ET CIE)
(*L'Africain*, 19 septembre 1930)

Depuis le début de l'année en cours, deux navires neufs sont entrés en service, le « Marcel-Schiaffino », commandé en juin 1929 au titre des prestations en nature, et utilisé en janvier dernier, et le « Charles-Schiaffino », lancé en mars : cette unité a été construite par les Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime, sous le bénéfice de la loi qui a institué le Crédit maritime.

Déjà, l'an dernier, deux navires commandés aux Chantiers Howaldswerke de Kiel avaient été mis en service à fin 1929; la flotte de la Société comprenait 19 navires jaugeant au total 60.360 tonnes, dont 9 sur les lignes du Nord et 10 sur les lignes de la Méditerranée. Au cours de l'exercice écoulé, la Société a perdu le « Charles-Schiaffino » coulé au nord du cap Villano par le heurt d'une épave et qui a été remplacé par le « Flore », d'une portée de 5.000 tonnes, construit en 1920 par les Affréteurs réunis. Le navire côtier « Finistère » de 800 tonnes, construit en 1883, a été vendu et remplacé par un autre de même nom de 1.250 tonnes construit en 1909. Le remorqueur « Furet » a également été vendu. Grâce à l'entrée en service de 4 nouveaux bateaux, la société s'est trouvée libérée de l'obligation de louer des navires pour assurer la pleine régularité de ses lignes sur le Nord de la France.

Le tonnage transporté en 1929, s'est élevé à 664.320 tonnes contre 668.453 tonnes en 1928, tandis que le nombre de fûts vides transportés passait de 380.674 à 414.581. Les exportations de l'Algérie en vins et céréales ont été restreintes par suite de la crise de mévente

D'autre part, le marché des frets, influencé par la baisse mondiale générale sur toutes les matières premières, a connu les plus bas cours pratiqués depuis de longues années. Aussi la société s'efforce-t-elle de maintenir le volume de ses chargements en améliorant la régularité de ses services et en abaissant le prix de revient d'exploitation de ses navires. Par ailleurs, les installations dans les principaux ports desservis ont été renforcées.

Annuaire Desfossés 1931, p. 450 :

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord

Conseil de surveillance : *idem*

Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord
(*Le Journal des finances*, 27 février 1931)

Les actions de cette société, qui se traitent au marché en banque à terme, n'ont pas été épargnées par les bourrasques qui ont soufflé sur la Coulisse : de 330 au plus haut, elles sont tombées au-dessous de 200 francs. Toutefois, ces jours derniers, elles ont fait preuve de fermeté et ont repris jusqu'à 228 pour terminer à 212. En dehors de l'intérêt spéculatif que le titre peut présenter en prévision d'une reprise, nous pensons qu'il offre, aux cours actuels, un certain attrait pour le portefeuille en raison des qualités intrinsèques de l'affaire.

Rares sont les affaires de navigation qui, au cours de ces dernières années, n'ont pas réservé des déceptions à leurs actionnaires.

Mais quand on a pris connaissance du tableau suivant, force est de reconnaître que l'Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord constitue une de ces rares exceptions :

Ex. au 31 déc.	Bénéfices nets	Montant distribué	Dividende s par action
	(en 1.000 fr.)		(en fr.)
1921	2.470	2.000	8
1922	2.841	2.260	10
1923	2.834	2.260	10
1924	3.001	2.250	10
1925	1.470	néant	néant
1926	6.173	2.500	10
1927	6.165	2.600	10
1928	6.375	2.500	10
1929	6.647	2.500	10

L'année 1925 — qui a été atteinte à la fois par une mauvaise récolte en Algérie et par des accidents de navigation qui immobilisèrent pendant plusieurs mois plusieurs unités importantes — semble avoir marqué un tournant dans le développement de la société. Depuis cette date, en effet, d'importantes acquisitions de navires ont pu être effectuées et les bénéfices ont atteint et conservé, malgré des conditions économiques générales souvent défavorables, des chiffres doubles en moyenne de ceux qui étaient obtenus pendant la période 1921-1925.

À la suite de ces acquisitions, le tonnage total de la flotte a augmenté de 40 % environ depuis 1926. Quatre navires nouveaux ont été mis en service, dont 3 commandés au titre des prestations en nature et un autre construit sous le bénéfice de la loi du crédit maritime. Au 31 décembre 1929, la flotte se composait de 20 navires, dont 14 de grand cabotage et 6 de navigation côtière. Par suite des nouvelles acquisitions de navires, les immobilisations sont passées de 21.565.395 francs en 1927 à 58.726.848 francs en 1929 : en contrepartie, on constate, au passif, l'apparition de deux postes « engagements à long terme », envers le Trésor public (26.837.179 francs) et envers le Crédit foncier (5.305.597 francs), et une augmentation des créiteurs divers (6 millions 060.365 francs en 1929 contre 2.903.872 fr. en 1928), la trésorerie restant cependant au large, avec près de 10 millions en caisse et banque.

En somme, déduction faite des acquisitions nouvelles effectuées depuis deux ans, la flotte ancienne n'est portée au bilan que pour une vingtaine de millions, chiffre qui paraît extrêmement modéré si l'on songe qu'elle se compose de 10 unités de grand cabotage dont plusieurs sont de construction relativement récente ; on trouve, en outre, au passif, pour plus de 9 millions de réserves.

On conçoit que le souci d'amortir progressivement les engagements qu'elle a contractés au cours de ces dernières années incite la société à se montrer très prudente dans la distribution de ses bénéfices : toutefois, les sommes prélevées en 1929 pour les amortissements et comptes de prévoyance ayant dépassé 4 millions, on peut espérer que le conseil jugera possible de ralentir ce rythme d'amortissement qui lui permettrait de rembourser en moins de huit années le montant de ses emprunts à long terme.

Le dividende, encore modeste actuellement, présente donc une certaine élasticité. Il faut, bien entendu, pour cela, que les bénéfices se maintiennent au même niveau que

l'an dernier ; mais on peut, semble-t-il, envisager à cet égard l'avenir avec confiance, car la société jouit, à plus d'un titre, d'une situation privilégiée : bornant son activité au trafic entre l'Afrique du Nord et la Métropole, elle ne souffre pas, comme d'autres compagnies de navigation, de la concurrence du pavillon étranger ; ses rapports avec de puissantes affaires nord-africaines, notamment avec les mines de phosphates, lui assurent un fret régulier ; enfin, elle devrait bénéficier cette année de la bonne récolte des vins en Algérie.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD
(Charles Schiaffino et Cie)
(*L'Africain*, 23 juin 1931)

Les actionnaires de cette société sont convoqués en assemblée générale ordinaire, à Paris, rue Saint-Dominique, n° 35, pour le mardi 30 juin 1931, à 11 h. 30 du matin.
Le conseil y proposera vraisemblablement de maintenir le dividende à 10 francs.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD
(Charles Schiaffino et Cie)
(*L'Africain*, 14 juillet 1931)

L'assemblée ordinaire, qui vient de se tenir, a approuvé les comptes de l'exercice 1930 clos le 31 décembre qui font apparaître un solde créditeur de 4.139.155 fr., auquel vient se joindre le report antérieur, soit 29.003 francs.

Le dividende a été maintenu à 10 %. Une somme de un million a été affectée à la réserve spéciale, ainsi portée à 4.150.000 francs.

Une somme de 69.253 francs a été reportée à nouveau.

L'assemblée a renouvelé le mandat de MM. André Godin et de Talleyrand-Périgord, duc de Valençay, membres sortant du conseil de surveillance.

Sté ALGÉRIENNE DE NAVIGATION pour L'AFRIQUE DU NORD
(Charles Schiaffino et Cie)
(*L'Africain*, 6 octobre 1931)

Les actionnaires sont informés que le coupon n° 9 de dix francs (10) par action, dont la répartition a été décidée par l'assemblée générale ordinaire du 30 juin 1931, sera payé à partir du 15 octobre 1931, sous déduction des impôts, aux caisses du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, 43, rue Cambon, à Paris, et dans ses succursales.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD
(*L'Africain*, 20 octobre 1931)

L'exercice 1930 se solde par un bénéfice de 4.139.155 francs. Le rapport indique que la crise qui frappe toutes les industries du monde a atteint plus spécialement les transports maritimes, mais que l'on traverse ces événements en réalisant des bénéfices grâce à la perfection du matériel naval renouvelé en temps utile pour s'assurer les bas

prix de revient d'exploitation. La Société a pu aussi atténuer l'effet des diminutions des recettes, notamment par des économies dans tous les chapitres.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 juin 1932)

L'assemblée ordinaire des actionnaires, tenue le 18 juin sous la présidence de M. de Peyerimhoff, a approuvé les comptes de l'exercice 1931, faisant ressortir un solde créditeur de 2.368.797 francs, auquel vient se joindre le solde reporté de 1930. soit 69.253 fr. 11, soit un total disponible de 2.438.050 fr. 11.

Le dividende a été fixé à 8 %, soit 8 fr. brut par action, contre 10 francs l'an dernier. Une somme de 127.380 fr. 31 a. été reportée à nouveau. La date de paiement du dividende sera fixée ultérieurement.

L'assemblée a ratifié la nomination de M. le baron Théodore de Berckheim comme membre du conseil de surveillance.

Le rapport du gérant note l'aggravation de la crise au cours de 1931. le tonnage des navires désarmés passant à, 12 millions de tonnes, soit 22 0/0 du tonnage mondial en fin d'année. Pour la marine marchande française, les désarmements sont en proportion plus grande encore : de 97.000 tonnes en 1930. ils ont atteint 760.000 tonnes en 1941 et cet amoindrissement de notre flotte commerciale continuera ses inquiétants progrès, dit le gérant, si de puissants appuis gouvernementaux indispensables n'interviennent pas à bref délai.

Le rapport indique que les récoltes algériennes ont été bonnes, mais que les exportations de vins qui sont le fond des chargements de la flotte sociale sont ralenties par l'effet d'une loi d'exception qui frappe la viticulture algérienne, lot dont, on espère qu'il sera apporté, dans son application, des solutions législatives nouvelles acceptables pour tous.

La flotte de la société est maintenant complète. Elle comporte un tonnage total de 74 p 30 tonnes d'un âge moyen très satisfaisant.

Annuaire Desfossés 1933, p. 473 :

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord
Conseil de surveillance : H. de Peyerimhoff de Fontenelle, pdt ; Th. Ansbacher, G. Boulogne, A. Godin, L. de Maniquet-Vaubert, B. de Talleyrand-Périgord de Valençay.

ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD
(*Le Temps*, 23 juin 1933)

L'assemblée du 22 juin a approuvé les comptes de 1932 se soldant par un bénéfice net de 2.838.104 francs contre 2.368.797 francs. Dividende voté : 10 francs par action, contre 8 francs.

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord
(Charles Schiaffino et Cie)
(*La Journée industrielle*, 20 juin 1934)

L'assemblée ordinaire, tenue hier sous la présidence de M. de Peyerimhoff, président du conseil de surveillance, a approuvé les comptes de l'exercice 1933 qui font apparaître un solde créditeur de 2.244.357 fr., auquel vient s'ajouter le report antérieur de 78.406 fr., ce qui donne un total disponible de 2.322.763 fr. Le dividende a été fixé à 8 fr. brut payable à la date que le conseil fera connaître ultérieurement.

M. Th. Ansbacher, membre du conseil de surveillance, a été réélu.

Le rapport indique que la situation de l'armement ne s'est pas modifiée et que les entreprises de transport ont continué à souffrir à la fois du ralentissement du trafic et d'une accentuation de la baisse des prix de fret.

Le tonnage mondial des navires désarmés a cependant sensiblement diminué par suite de pertes et démolitions de navires non remplacés. Cette réduction s'est poursuivie sensiblement au même rythme pendant le premier semestre de l'année 1934.

C'est ainsi que le tonnage mondial désarmé, qui était passé de 12 millions de tonnes en 1931 à 13.400.000 tonnes en 1932, s'établissait, à fin 1933, à 11 millions 473.000 tonnes.

Parallèlement à cette diminution du tonnage mondial, le tonnage construit et lancé a aussi diminué. Il est passé de 2.889.472 tonnes en 1930 à 1.617.115 tonnes en 1931, à 726.791 tonnes en 1932 et à 479.303 tonnes en 1933.

Si l'on considère, d'une part, qu'il y a parmi le tonnage mondial désarmé actuellement une quantité importante de navires qui ne sont pas susceptibles de réarmement : soit que leur état de vétusté les rende impropres à la navigation, soit que leur type démodé, à prix de revient élevé, ne leur permette plus de vivre aux cours actuels ; et, d'autre part, que, parmi ce tonnage, il y a aussi un nombre important de paquebots et de navires spéciaux, tels que les tanks steamers, on est en droit d'espérer, dans un temps qui ne doit plus être très éloigné, une amélioration du trafic des marchandises générales par suite de la diminution des navires disponibles dans ce type.

Le rapport ajoute que la concurrence sur les lignes de la société a été des plus vives pendant l'année 1933. Certains armateurs ont cru qu'ils pouvaient introduire de nouveaux navires dans le trafic réputé privilégié par le monopole du pavillon, auquel les armements qui l'assuraient suffisaient largement. La pléthore de navires qui en est résultée n'a pas manqué de causer une nouvelle baisse considérable des prix de fret. C'est de cette situation que la société a souffert au cours de l'exercice 1933.

À cette situation s'ajoute celle, toute particulière, faite à l'armement français par les charges qui lui sont imposées et dont les matines étrangères sont exemptées. Le rapport exprime sa satisfaction du vote par la Chambre du projet de loi Tasso, qui aura pour effet de compenser, par une subvention, une partie des charges que notre armement supporte par rapport à l'armement étranger.

Le rapport indique également que les récoltes algériennes ont été satisfaisantes ; mais, qu'il s'agisse des céréales et particulièrement du blé et de la vigne, les récoltes ont été abondantes partout, de sorte que la métropole a, depuis le mois de juin dernier, ralenti ses achats en Algérie dans une mesure jamais connue.

Le volume des transports a diminué au moment où le nombre de navires a augmenté sur les lignes de la société, entraînant la baisse des prix du fret.

La métropole vient de recommencer ses achats en Algérie et le volume des transports a sensiblement augmenté.

Malgré les difficultés de l'heure, le tonnage transporté par la société, pendant l'exercice s'établit à 801.492 tonnes et 558.732 fûts vides. Le total des unités transportées (tonnes et fûts) pendant l'année 1933 s'établit ainsi à 1 million 360.224. C'est le chiffre le plus fort atteint depuis l'origine de la société. Il marque une progression de plus de 80.000 unités sur les deux années précédentes.

La perte du *Schiaffino-XXIV* met en deuil de nombreuses familles bretonnes et
provençales
(*L'Écho d'Alger*, 18 décembre 1934)

Le malheur qui frappe l'armement algérien est maintenant, après huit jours d'attente et de recherche, un fait certain.

Il nous faut ajouter au martyrologe de la mer une nouvelle liste de vingt-et-un braves marins bretons et provençaux, péris en pleine tourmente.

Dès hier, de nombreuses personnalités ont présenté leurs condoléances à M. Laurent Schiaffino, directeur de la S.A.P.A.N, et à son personnel.

Le rôle de l'équipage

L'Inscription maritime nous communique le rôle d'équipage déclaré à Marseille le 9 décembre, jour du dernier appareillage du navire, et qui ne peut donc être sujet à erreur.

Ce sont :

Adrien Méda, commandant (Saint-Brieuc), demeurant à Lantic (Côtes-du-Nord) ; Pierre de Harchies, deuxième commandant (Bordeaux), demeurant 30, rue Godot-de-Mauroy, Paris (9^e) ; Alexandre Le Moel, premier lieutenant (Brest), demeurant 70, rue Jean-Jaurès, Lambazellec (Finistère) ; Yvon Hervé, deuxième lieutenant (Paimpol), demeurant à Ploubazlanec (Côtes-du-Nord), Jean Rion, chef mécanicien (Brest), demeurant 19, rue du Chemin-de-Fer (Brest), Maurice Aurias, deuxième mécanicien (Marseille), demeurant 11, rue Gondard (Marseille) ; Jean Vincent, troisième mécanicien (Marseille), demeurant 21, rue Maréchal-Pétain (Le Creusot) ; Yves Campion, maître d'équipage (Paimpol), demeurant à Plouézec-Kerfaut (Côtes-du-Nord) ; Joseph Le Gall, cuisinier (Paimpol), demeurant à Plouézec-Kerfaut (Côtes-du-Nord) ; Louis Gagne, matelot (Paimpol), demeurant Plouézec-Ploutanic (Côtes-du-Nord) ; Maurice Letendre (Saint-Malo), demeurant 34, avenue Pelletan (Marseille) ; Pierre Picard (Concarneau), demeurant 11, rue Hoche, à Concarneau (Finistère) ; Narcisse Renault (Saint-Brieuc), demeurant à Lantic-Kerfaut (Côtes-du-Nord), Yves Sevenon, Yves Serviget, Guillaume Allain (Paimpol) demeurant à Plouézec (Côtes-du-Nord), Jean Tudo, novice (Saint-Brieuc), demeurant à Lantic (Côtes-du-Nord) ; Jules Ripert, premier chauffeur (Marseille), La Valentine, quartier de l'Eure (Marseille) ; Mamadou Sakhou Diallo Kande, Demba Kano (Dakar).

Nous nous inclinons devant la douleur des familles.

Publicité

(*Les Chantiers nord-africains*, mars 1935, p. 271)

Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord

Charles SCHIAFFINO et C^o

Siège Social, Exploitation et Armement : ALGER, Quai Nord

Téléphones : 98.20 à 98.29

SERVICES ET VAPEURS

Lignes ALGERIE-TUNISIE-ROUEN		Lignes ALGERIE-TUNISIE-BREST-CAEN-DUNKERQUE-ANVERS	
NICOLE SCHIAFFINO	6.700 T	LAURENT SCHIAFFINO	5.900 T
MARCEL SCHIAFFINO	5.630	SCHIAFFINO	5.500
CHARLES SCHIAFFINO	5.600	MARIE-LOUISE SCHIAFFINO	5.500
MONIQUE SCHIAFFINO	5.300	ROSE SCHIAFFINO	5.000
ANGE SCHIAFFINO	5.300	SCHIAFFINO FRERES	4.800
Lignes de la MEDITERRANEE		Lignes COTIERES	
JACQUES SCHIAFFINO	2.500 T	JEANNE SCHIAFFINO	1.300 T
CATHERINE SCHIAFFINO	2.500	FINISTERE	1.200
SCHIAFFINO XXIII	2.150	PROSPER SCHIAFFINO	1.200
		ACTIF	1.100
		VILLE DE TIPAZA	400
		VILLE DE TENES	400
		NOTRE-DAME-D.AFRIQUE	300
REMORQUAGES A LONGUE DISTANCE, SAUVETAGE ET RENFLOUEMENT DE NAVIRES			
Remorqueur SAINT-CHARLES		1.000 C. V.	
ACCONAGE - TRANSIT - CONSIGNATION - ASSURANCES			

Navigation pour l'Afrique du Nord
(Le Journal des finances, 4 octobre 1935)

L'Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord exploite différentes lignes de navigation entre l'Afrique du Nord (Algérie et Tunisie) et la métropole ; elle se livre également au cabotage sur les lignes de l'Algérie.

Pendant la période 1926-1933, et alors que de nombreuses compagnies de navigation étaient obligées de supprimer leurs dividendes, elle put rémunérer régulièrement son capital, resté fixé depuis l'origine (1920) à 25 millions de francs. Le dividende fut de 10 francs par action de 100 francs jusqu'en 1930, de 8 francs en 1931, de 10 francs en 1932, de 8 francs encore en 1933.

Mais les bénéficiaires, qui avaient déjà subi une régression sensible en 1932 et 1933, tombèrent en 1934 à un chiffre insignifiant (46.527 francs contre 2.244.357 francs l'année précédente). Le dividende dut être supprimé.

Le rapport, lu à l'assemblée du 17 juin 1935, signalait la perte d'un des navires de la Société, le *Schiaffino-XXIV*, perdu corps et bien dans la nuit du 9 au 10 décembre 1934, et insistait sur l'aggravation de la situation en Afrique du Nord, notamment sur les conséquences que la législation vinicole entraînait pour le trafic entre le pays et la métropole.

Toutefois, le même rapport précisait que la Compagnie avait transporté 861.937 tonnes de marchandises et 475.005 fûts vides, contre respectivement 801.492 tonnes et 558.732 fûts en 1933. Elle avait donc réussi à maintenir son trafic et ce n'est pas une diminution de ce trafic qui pouvait expliquer le fléchissement des bénéficiaires.

Celui-ci provenait donc de la forte baisse des frets, consécutive à la guerre de tarifs que se livraient les compagnies de transports reliant la métropole à l'Algérie et la Tunisie.

Or, d'après certaines informations, cette concurrence serait sur le point de prendre fin. Des accords auraient été conclus, après de difficiles pourparlers, entre la Compagnie

générale transatlantique, Delmas et Vieljeux, la Société navale de l'Ouest, les Cargos algériens, la Navigation de l'Afrique du Nord et les autres compagnies méditerranéennes qui appliqueraient désormais les mêmes tarifs à tous les chargeurs sans distinction d'importance. Une hausse des frets se serait déjà produite comme conséquence de la conclusion de l'entente.

Si ces nouvelles se confirment, elles pourraient constituer un facteur de hausse pour l'action de la Compagnie de navigation de l'Afrique du Nord qui, tombée au plus bas à 86 cette année, a d'ailleurs repris déjà jusqu'à 112. Ce cours, encore très voisin du pair, paraît modéré si l'on songe que, d'après les données du dernier bilan, l'actif net de la Société, qui semble être prudemment gérée du point de vue financier, ressort à une quarantaine de millions, soit douze millions de plus que l'évaluation boursière actuelle.

Ajoutons que si les mesures qui vont être prises en faveur des mines de l'Afrique du Nord leur permettent de reprendre l'exploitation sur une assez large échelle, un supplément de trafic pourrait en résulter pour la Compagnie qui est toute désignée pour ce genre de transports de par ses rapports avec l'Omnium d'Algérie-Tunisie.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD
(Charles Schiaffino et Cie)
(*Les Annales coloniales*, 30 juin 1936)

L'assemblée ordinaire du 27 juin, présidée par M. de Peyerimhoff, a approuvé les comptes de l'exercice 1935 se soldant par un bénéfice de 9.260 fr., auquel s'ajoute le report antérieur de 78.881 fr., formant un solde disponible de 88.141 fr. qui a été reporté à nouveau.

MM. de Peyerimhoff et Gaston Boulogne ont été réélus membres du conseil de surveillance. L'assemblée a ratifié la nomination aux mêmes fonctions du comte Stanislas de Castellane.

Le volume des transports réalisés par la flotte s'est établi pendant l'année à : 850.134 tonnes en 1935, contre 861.937 tonnes en 1934 ; 436.807 fûts vides en 1935, contre 475.807 fûts vides en 1934.

Ces résultats comprennent ceux dus à l'extension des services, d'une part, sur la Tunisie et, d'autre part, sur la Belgique, en ce qui concerne ses lignes du Nord et sur la Corse, pour ses services de la Méditerranée. Quelques améliorations ont commencé à naître au cours du deuxième semestre de l'année qui s'est établi à des chiffres supérieurs à ceux réalisés pendant le premier semestre.

Annuaire Desfossés 1937, p. 536-537 :

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord

Gérant : Laurent Schiaffino.

Conseil de surveillance : H. de Peyerimhoff de Fontenelle, pdt ; Th. Ansbacher, G. Boulogne, B. de Talleyrand-Périgord, duc de Valençay, E. Fulconis.

Annuaire Desfossés 1940, p. 602 :

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord

Gérant : Laurent Schiaffino.

Conseil de surveillance : H. de Peyerimhoff de Fontenelle, pdt ; Th. Ansbacher, G. Boulogne, comte S. de Castellane, B. de Talleyrand-Périgord, duc de Valençay.

Assemblées générales
SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD
(Schiaffino et Cie)
(*Le Journal*, 26 octobre 1942)

Les actionnaires, réunis en assemblée ordinaire récemment, ont approuvé les comptes de l'exercice 1941 faisant apparaître un bénéfice net de 4 millions 268.177 fr. contre 5.489.115 fr. pour l'exercice précédent. Le dividende a été porté à 14 fr. brut par action contre 12 fr.

Annuaire Desfossés 1945, p. 620 :

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord (Ch. Schiaffino et Cie)
Gérant : Laurent Schiaffino.

Conseil de surveillance : H. de Peyerimhoff de Fontenelle, pdt ; G. Boulogne [† 1943], B. de Talleyrand-Périgord, duc de Valençay, E. Fulconis, A. de Cenival⁴, Ch. Peloni.

Annuaire Desfossés 1948, p. 656:

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord (Ch. Schiaffino et Cie)
Gérant : Laurent Schiaffino.

Conseil de surveillance : H. de Peyerimhoff de Fontenelle, pdt ; B. de Talleyrand-Périgord, duc de Valençay, E. Fulconis, A. de Cenival, Ch. Peloni, F. Godin, D. Routaboul [ex-Banque de l'Algérie].

AEC 1951/33 — Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord (Ch. Schiaffino et Cie)

Bureaux : 86, rue St-Lazare, PARIS (9^e).

Siège social, exploitation, armement : quai Nord, ALGER.

Capital. — Société en commandite, fondée le 13 janvier 1920, 200 millions de fr.
Dividendes. — 1948, 48 fr. ; 1949, 60 fr.

Services maritimes. — Navigation maritime voyageurs et marchandises entre les ports d'Algérie-Tunisie et les ports français de la Méditerranée, Corse comprise, de l'Océan, de la Manche et Anvers. — Navigation côtière Algérie-Tunisie.

Conseil de surveillance. — MM. H. de Peyerimhoff de Fontenelle, présid. ; Charles Peloni [Bq de l'Indoch.], Étienne Fulconis, de Cénival, B. de Talleyrand-Périgord, duc de Valençay, Frédéric Godin, Denys Routaboul [ex-Banque de l'Algérie], Duff Cooper [> CLAL], G. Ansley [> CLAL].

Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord (Ch. Schiaffino et Cie)
[Desfossés 1956/449]

Conseil de surveillance :

Schiaffino (Laurent)^[x /oo](1897-1978. Sénateur apparenté R.I. du département d'Alger), 160 (Caisse centrale bq pop.), 167 (Créd. pop. France-Ch. synd. Bq pop.), 201 (BIAN), 449 (gérant Algér. de navig.), 455 (SGTM), 1432 (Phosphates Constantine).

⁴ Adrien de Cenival (1892-1954) : gendre d'Henri de Peyerimhoff. Déjà rencontré à la [Société d'Héraclée](#).

Fulconis (Étienne), 449 (conseil surv. Algérienne de navig. Schiaffino).
 Péloni (Ch.), 113 (Banque de l'Indochine), 348 (Ch. fer Provence), 400 (Tramways élec. d'Angers), 449 (conseil surv. Algérienne de navig. Schiaffino).
 Godin (Frédéric), 449 (conseil surv. Schiaffino).
 Routaboul (Denys)[1870-1959][il effectue toute sa carrière à la Banque de l'Algérie. Off. LH 1932], 159 (Caisse centrale crédit hôtelier), 228 (Harrach), 449 (conseil surv. Schiaffino).
 Ansley (George)(GB)[⁰/₀], 163 (CLAL), 449 (conseil surv. Alg. navig. Schiaffino).
 Ronarc'h (P.-J.)(1892-1960. Vice-amiral, neveu d'un vice-amiral), 449 (conseil surv. Schiaffino), 1799 (Marseillaise de Madag.), 1945 (Chapeau de Gendarme).
 Gonon (Maurice)[⁰/_{x0}], 108 (pdg Banque de Madagascar et des Comores), 164 (pdt CNEP), 287/2 (pdg Cie immobilière alg.), 449 (conseil surv. Alg. de navig. Ch. Schiaffino).

Siège social : Alger, quai Nord. Bureau correspondant à Paris : 80, rue St-Lazare. Tél. TRI 12-50.
 Constitution : société en commandite par actions, constituée le 13 janvier 1920 pour 99 ans.
 Objet : Exploitation d'un service maritime entre les ports de l'Afrique du Nord et les ports de la France.
 Navires : 15 d'un tonnage global de 66.000 tonnes et un remorqueur de 900 CV.
 Capital social : 1 milliard de fr., divisé en 100.000 actions de 10.000 fr. Précédemment, 25 millions en 250.000 actions de 100 fr. Porté en 1946 à 75 millions par incorporation de réserves et élévation de 100 à 300 fr. du nominal des actions, puis, en 1947, à 100 millions par élévation du nominal de 400 à 800 fr., en mars 1950 à 200 millions par élévation du nominal de 400 à 800 fr. et en décembre 1950 à 625 millions par élévation du nominal de 800 à 2.500 fr. Porté en 1951 à 1 milliard par élévation du nominal à 4.000 fr. Regroupement en actions de 10.000 fr. à partir du 15 juillet 1952.
 Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, 12,50 % au gérant, 6 % d'intérêt aux actions. Sur le solde 5 % au conseil de surveillance, 95 % aux actions ou réserves.
 Liquidation : Apurement du passif. Le solde aux actions.
 Service financier et transferts : Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, à Alger.
 Cotation : Courtiers « Cote Desfossés » actions 106. — Notice SEF TRI 18.
 Coupons nets au porteur : N° 28 (23 août 1951), 82 fr. ; 29 (11 juillet 1952), 123 fr. ; 30 et 1 (15 Juillet 1953), 196 fr. et 493 fr. ; 31 (12 juillet 1954), 492 fr. ; 32 (11 juillet 1955), 658 fr.

	Amort.	Provis.	Bénéf. net	Réserves	Divid. +tant.	Divid. brut par act.
	(En 1.000 fr.)					(En fr.,)
1945	—	—	9.776	8.000	6.575	20 00
1946	—	—	13.437	6.672	6.929	20 00
1947	—	—	13.417	8.674	9.861	32 00
1948	—	—	25.088	9.254	15.721	48 00
1949	—	—	25.684	6.979	18.801	60 00
1950	—	—	30.559	1.930	28.629	100 00
1951	—	—	45.519	2.614	42.905	150 00
1952	—	—	72.886	4.281	68.656	600 00
1953	—	—	72.769	4.127	68.641	600 00
1954	—	—	97.992	5.283	92.709	800 00

BILANS AU 31 DÉCEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954

ACTIF					
Immobilisations (nettes)	1.417.233	3.203.843	3.483.438	3.196.547	3.272.669
Autres valeurs immobilisées	104.119	170.712	227.243	282.839	345.836
Réalisable :					
Valeurs d'exploitation	25.613	39.256	62.183	61.850	64.621
Débiteurs	259.053	464.132	481.697	507.960	475.917
Titres de placement	38.921	44.748	66.567	108.019	116.954
Disponible	187.266	393.905	587.528	661.046	884.474
	<u>2.032.105</u>	<u>4.316.591</u>	<u>4.908.646</u>	<u>4.813.260</u>	<u>5.160.370</u>
PASSIF					
Capital	625.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Réserves	609.165	12.046.192	2.500.928	2.505.158	2.500.152
Fonds de renouvellement et provisions	165.000	206.000	226.000	236.000	236.000
Dette à long terme	214.586	415.801	384.106	616.606	944.530
Dette à court terme	387.795	608.079	724.726	882.727	881.696
Bénéfices	30.559	46.619	72.886	72.769	97.992
	<u>2.032.105</u>	<u>4.316.591</u>	<u>4.908.646</u>	<u>4.813.260</u>	<u>5.160.370</u>

[Desfossés 1956]

Bailliencourt-Courcol (Max de)[1887-1960. Ép. Dlle Pellé, fille de Maxime Pellé ([adm. Gafsa](#)). Enf. : Ph. [t], Charlotte [Mme la générale Michel Gouraud], Claude [en relig.], Emmanuel [1947-1961 [Cie algérienne, Sté algérienne de navig. Schiaffino](#), 1962 Delmas-Vieljeux], Vincent, Béatrix [Mme de la Casinière]. X. [Phosphates de Gafsa](#). 1921 dir. comm. [Office chérifien des phosphates](#), puis adm. Delmas-Vieljeux, [Chérifienne de remorquage et d'assistance](#), [Cie algérienne, Alg. de PC+E](#)], 203 (Cie algérienne), 444 (Delmas-Vieljeux), 954 (Chantiers navals de La Pallice), 1368 ([Algérienne de prod. chim. et d'engrais](#)).

CAPITAL PORTÉ À 1.500.000 000 DE FRANCS



Coll. Peter Seidel

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION POUR L'AFRIQUE DU NORD
(CH. SCHIAFFINO ET CIE)
Société en commandite par actions
au capital de un milliard de francs
divisé en cent mille actions de dix mille francs chacune.

CAPITAL PORTÉ À 1.500.000 000 DE FRANCS
par élévation à 15.000 fr. de la valeur nominale des actions
suivant décision de l'assemblée générale extraordinaire du 30 ...

Statuts déposés en l'étude de maître Baudrier, notaire à Paris, le 13 janvier 1920
et en l'étude de maître Costedoat, notaire à Alger, modifiés par les assemblées
générales extraordinaires des 12 novembre 1945, 14 décembre 1946, 25 septembre
1947, 29 juin 1950, 28 décembre 1950 et 24 décembre 1951
SIÈGE SOCIAL À ALGER

ACTION DE DIX MILLE FRANCS AU PORTEUR
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

Le gérant : L. Schiaffino
Par délégation du conseil de surveillance : illisible
Imp. Baconnier, Alger

Who's who, 1979 :
BAILLIENCOURT dit COURCOL (Emmanuel de), directeur de société. Né le 7 fév.
1920 à Paris. Fils de Max de Bailliencourt dit Courcol, directeur général de l'Office

chérifien des phosphates*, et de M^{me}, née Madeleine Pellé. Mar. le 29 avril 1946 à M^{lle} Micheline Dalché de Desplanel (3 enf. : Bruno, Caroline [M^{me} Jean-Pierre Jablonski], Jérôme). Études : Collège Saint-Jean-de-Béthune à Versailles, Faculté de droit de Paris. Dipl. : licencié en droit, diplômé de l'École libre des sciences politiques. Carr. : secrétaire général de la Société algérienne de navigation(1947-1961), secrétaire général (1962), puis directeur (depuis 1967) de la Société navale Delmas-Vieljeux*. Décor. : chevalier de la Légion d'honneur, croix de guerre 39-45, médaille des engagés volontaires. Sport : aviron. Adr. : prof., 16, av. Matignon. 75008 Paris ; privées, 26, rue Erlanger, 75016 Paris et la Courcolleraie, Connelles, 27430 Saint-Pierre-du-Vauvray.

Who's who, 1979 :

CLERMONT-TONNERRE (Henri, comte de), directeur de société. Né le 31 juillet 1924 à Paris. Fils d'Amédée, marquis de Clermont-Tonnerre, sans profession, et de la marquise, née Albertine de Mérode. Mar. le 24 avril 1951 à M^{lle} Nicole Schiaffino (3 enf. : Nathalie, Élisabeth Charles). Études : collège Saint-François-de-Sales à Évreux, École Sainte-Geneviève à Versailles, Faculté des lettres de Paris. Dipl. : licencié ès lettres, diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris. Carr. : attaché au service d'information et de presse au ministère des Affaires étrangères (1950-1951), chargé d'études (1952), directeur général (1964-1977), puis président-directeur général de la Société d'armement et de navigation Charles Schiaffino et Cie et des Entreprises de remorquage, de sauvetage et d'acconage, administrateur de la Compagnie minière et phosphatière (Comiphos)[ex-Phosphates de Constantine*](depuis 1975)[aux côtés de Suez (héritage Union des mines) et du CCF], d'Élysées Valeurs (depuis 1978), de la Société immobilière d'investissement (depuis 1978), trésorier national de la fédération nationale des Républicains indépendants (1976) puis du Parti Républicain (depuis 1977). Décor. : chevalier de la Légion d'honneur, Croix de guerre 39-45. Adr. : prof., 90, rue de Miromesnil, 75008 Paris : privée, 4, av. Van Dyck, 75008 Paris.

Adm. Révillon.

Who's who, 1979 :

PEYERIMHOFF de FONTENELLE (Jacques, de), industriel. Né le 11 nov. 1898 à Mas (Allier). Fils d'Henri de Peyerimhoff de Fontenelle, industriel [Union des mines > Phosphates de Constantine...], et de M^{me}, née Paule Meplain. Mar. le 11 mai 1935 à M^{lle} Édith Vilgrain* (3 enf. : Nicole [M^{me} Jean Sallé de Chou], Christiane [M^{me} Jacques Lapoyade], Marie-Odile [M^{me} Claude Egnell]). Études : École alsacienne à Paris. Dipl. : licencié en droit, diplômé de l'École libre des sciences politiques. Carr. : administrateur des Nouveaux Éts Sueur [tanneries à Orléans], de la Société d'armement et de navigation Ch. Schiaffino, des Forges de Saulnes et Gorcy. Décor. : chevalier de la Légion d'honneur, médaille militaire, Croix de guerre 14-18. Sports : golf, yachting, chasse. Membre du Saint-Cloud Country-Club et de l'Automobile-Club de France. Adr. : privée, 7, rue Bixio, 75007 Paris.

Who's who, 1979 :

PILLET-WILL (comte Jacques, Frédéric), directeur de la Banque industrielle de l'Afrique du Nord* (1948-1954), puis Banque Rivaud* > membre du conseil de surveillance de la Société d'armement et de navigation (Charles Schiaffino).
