

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR

CANAL DES PANGALANES

Léon Pierre GUEUGNIER, PRÉSIDENT

Né le 2 février 1861 à Paris.

Fils de Jean Gueugnier, 33 ans, et de Louise Éléonore Rouault, sans profession.

Marié à Berthe Amelin. D'où :

Marie-Louise, mariée à Pierre Lafèche, fabricant de tissus élastiques à Roisel (Somme) et à Port-Marly (S.-et-O.) ;

Alberte, mariée à Jean-H. Sonolet, exploitant forestier, négociant-commissionnaire, plantations de café à la Côte-d'Ivoire, importation de bois du Nord... ;

Jean, très investi dans les affaires malgaches, marié à Christiane Laveissière, de la famille des sidérurgistes ;

Suzanne, mariée à Jean Neuhaus, fabricant de vitrines frigorifiques et de panneaux de signalisation routière ;

Pierre, marié à Jeanine Desplats, fille de Jean Desplats, ing. ECP, des Entreprises Desplats et Lefevre ;

Thérèse (1905), mariée à Michel Sailliard, négociant (fils de Paul et de Mathilde Seringe).

Noms que nous retrouverons à la Société foncière du Sud de Madagascar (suite des Messageries).

Administrateur délégué de la [Compagnie de charbonnage et de batelage de Madagascar](#) (liquidée en 1904),

Fondateur de la [Compagnie coloniale française d'élevage et d'alimentation de Madagascar](#) (1897).

Chevalier de la Légion d'honneur du 15 janvier 1913 (min. Agriculture) : agriculteur, industriel à La Chapelle-Yvon (Calvados).

Fabricant de lait condensé sucré, de camembert, l'un des introducteurs en France de la production de lait en poudre. Armateur depuis 1885. Président de la Société des longs courriers français. Président des Messageries françaises de Madagascar, membre du conseil de direction du Comité des armateurs de France, délégué depuis 1903 aux conférences de l'International Union, administrateur des Grandes Tuileries de Bourgogne à Montchanin.

Il dirige de nombreuses fermes modèles (plus de 200 ha) et utilise pour son industrie le lait de 148 fermes du Calvados, soit environ 2 millions de litres par an.

Représentant à Nantes de la [Compagnie havraise péninsulaire](#) (1914).

Administrateur de la [Société du wharf de Tamatave](#).

Administrateur, puis vice-président de la [Compagnie agricole et sucrière de Nossi-Bé](#).

Président de la [Compagnie de l'océan Indien](#) (Banque spéciale de Madagascar).

Administrateur de la [Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur](#).

Décédé en 1948.



Coll. Serge Volper

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR.

Société anonyme

constituée suivant statuts déposés chez Mes Charles Champetier de Ribes & Ferdinand Robin, notaires à Paris

Capital social : 2.500.000 fr.
divisé en 25.000 actions de 100 fr. chacune

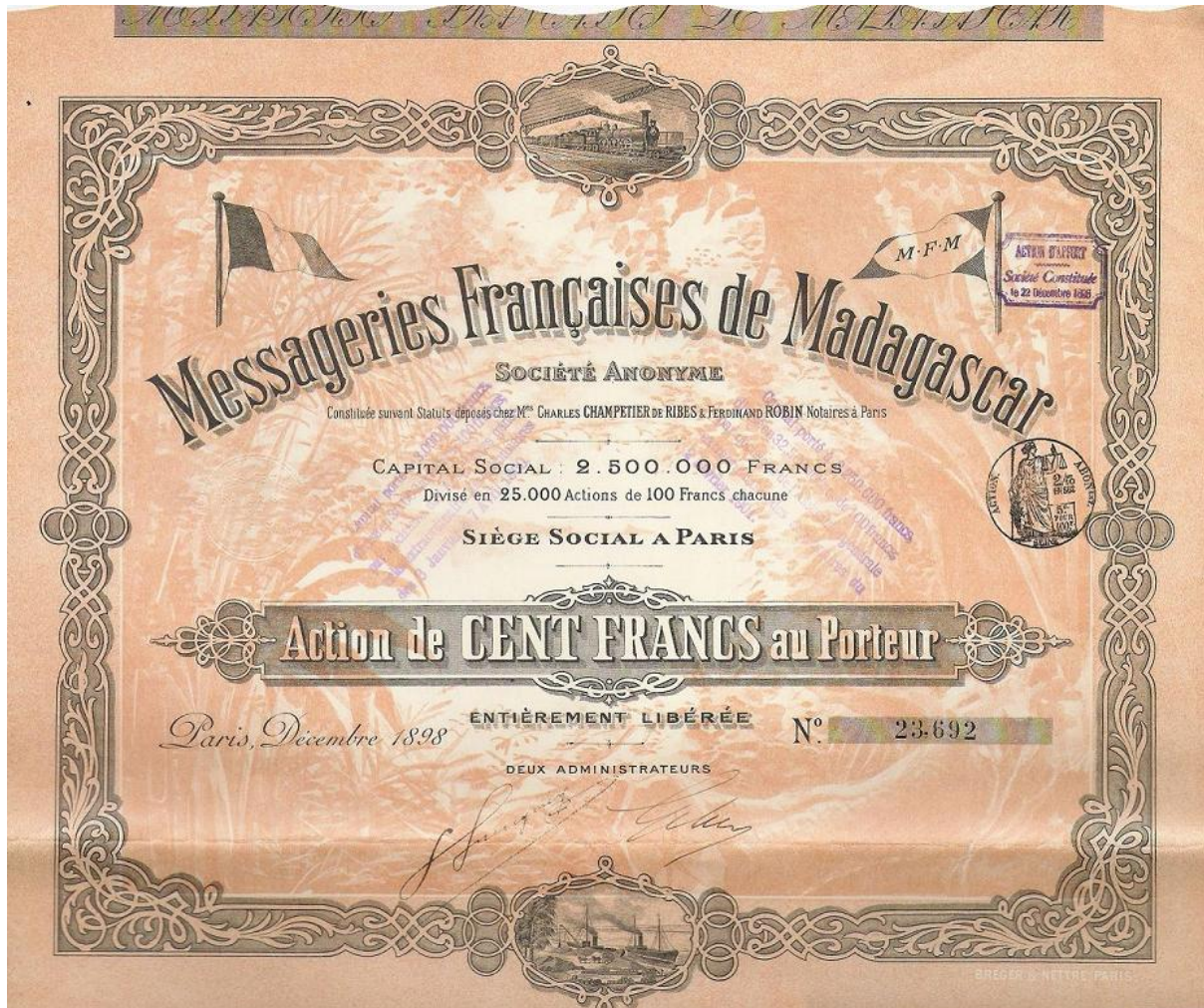
ACTION ABONNEMENT SEINE
2/10 EN SUS
5 c. POUR 100 fr.

Capital porté à 3.000.000 fr.
divisé en 30.000 actions
de 100 fr. par décision de l'AGE
des 8 janvier et 7 avril 1900

Capital porté à 3.250.000 francs
divisé en 32.500 actions de 100 francs
par décision de l'assemblée générale
extraordinaire des actionnaires du
2 février 1901

SIÈGE SOCIAL À PARIS

ACTION DE 100 FRANCS AU PORTEUR
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE
Paris, décembre 1898
Deux administrateurs : Léon Gueugnier et Jean Mirio
Breger et Nettle, Paris



Coll. Fracky Leeuwerck
<http://leeuwerck.blogspot.be/>

Variante : à droite, la signature de Pierre Gibus remplace celle de Jean Mirio



Coll. Serge Volper

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR.

Société anonyme

constituée suivant statuts déposés chez Mes Charles Champetier de Ribes & Ferdinand Robin, notaires à Paris

Capital social : 2.500.000 fr.

ACTION ABONNEMENT SEINE
2/10 EN SUS
5 c. POUR 100 fr.

Capital porté à 3.000.000 fr.
divisé en 30.000 actions
de 100 fr. par décision de l'AGE
des 8 janvier et 7 avril 1900

Capital porté à 3.250.000 francs
divisé en 32.500 actions de 100 francs
par décision de l'assemblée générale
extraordinaire des actionnaires du
2 février 1901

SIÈGE SOCIAL À PARIS

PART DE FONDATEUR
Paris, décembre 1898
Deux administrateurs : Jean Mirio et de Colombier
Breger et Javal, Breger et Nettle, Paris

Constitution
Messageries Françaises de Madagascar
(Cote de la Bourse et de la banque, 12 janvier 1899)

Aux termes d'un acte sous signatures privées en date, à Paris, du six décembre mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, dont l'un des originaux a été déposé pour minute avec reconnaissance d'écritures et de signatures à M^e Charles Champetier de Ribes et M^e Ferdinand Robin, tous deux notaires à Paris, le six décembre mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, il résulte ce qui suit :

1° M. Léon-Pierre-Désiré Gueugnier, négociant, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, 52, ayant agi au nom et comme administrateur de la Compagnie française de Madagascar, société anonyme ayant son siège à Paris, rue de Milan, 14, et spécialement autorisé et délégué aux termes d'une délibération prise par le conseil d'administration, le 23 novembre 1898 ; 2° M. Édouard-Charles-Émile-Félix Dusargues de Colombier, banquier, demeurant à Paris, rue de Londres, 46, ayant agi au nom et comme gérant de la Société en commandite simple « E. D. de Colombier et Cie », ayant son siège à Paris, rue Drouot, 5 ; 3° Et M. Pierre-Eugène-Charles Vincent, éditeur, demeurant à Paris, boulevard Haussmann, 43 ;

ont établi les statuts d'une société anonyme, desquels il est extrait ce qui suit :

Il est formé une société anonyme, qui existera entre les propriétaires des actions ci-après créées, et sera régie par les lois des 24 juillet 1867 et 1^{er} août 1893, et par les présents statuts. Cette société prend la dénomination de : Messageries françaises de Madagascar.

Elle a pour objet : 1° La construction et l'exploitation d'une voie navigable dite « Canal des Pangalanes », à établir le long de la côte est de Madagascar, entre Tamatave et Andevoranto ; 2° toutes autres entreprises de transports par terre ou par eau dans l'île de Madagascar ; 3° l'exploitation de tous terrains boisés ou non boisés dans ladite île, dont la concession serait apportée ou accordée à la société ; 4° l'établissement et l'exploitation de tous restaurants, buffets et hôtels dans l'île de Madagascar ; 5° l'établissement et l'exploitation de magasins généraux, docks et warrants à Madagascar ; 6° et généralement toutes opérations industrielles et commerciales pouvant se rattacher aux objets ci-dessus spécifiés.

Le siège social est à Paris, rue de Milan, 14.

La durée de la société est fixée à 50 années, à compter du jour de sa constitution définitive, sauf les cas de dissolution anticipée ou de prorogation prévus aux présents statuts.

Le fonds social est fixé à 2.500.000 fr. et divisé en 25.000 actions de 100 fr. chacune.

Sur ces actions, 12.500, entièrement libérées, ont été attribuées à la Compagnie française de Madagascar en représentation de partie de ses apports. Les 12.500 actions de surplus ont été souscrites et chaque souscripteur a versé une somme égale au quart des actions par lui souscrites, ce qui forme, pour le total des versements faits par les souscripteurs à raison de 25 fr. par action, une somme totale de 312.500 fr.

Sur les bénéfices nets, il est prélevé : 1° 5 % pour constituer le fonds de réserve prescrit par la loi. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque le fonds de réserve a atteint une somme égale au dixième du capital social. Il reprend son cours si la réserve

vient à être entamée ; 2° La somme nécessaire pour payer aux actionnaires, à titre de premier dividende, 6 % des sommes dont leurs actions sont libérées et non amorties, sans que, si les bénéfices d'une année ne permettent pas ce paiement, les actionnaires puissent le réclamer sur les bénéfices des années subséquentes. Le solde est réparti comme il suit : 15 % au conseil d'administration ; 75 % à toutes les actions sans distinction. Et 10 % aux souscripteurs des 12.500 actions représentatives du capital en numéraire. Toutefois, l'assemblée générale a le droit de décider le prélèvement, sur le dividende revenant aux actionnaires et aux parts de fondateur ci-après créées, d'une somme destinée à la création d'un fonds de prévoyance ou de réserves extraordinaires, ou d'un fonds d'amortissement du capital des actions, ou d'un fonds de rachat volontaire des parts de fondateur.

En représentation des 10 % de bénéfices ci-dessus attribués aux souscripteurs des 12.500 actions de numéraire, il est attribué 12.500 titres de parts de fondateur (ou parts bénéficiaires) au porteur, sans valeur nominale, donnant droit chacune à 1/12.500 de ladite portion de bénéfices.

Ces titres seront répartis entre les souscripteurs des 12.500 actions dans la proportion du nombre d'actions souscrites par chacun d'eux, soit à raison d'une part par action.

Ont été nommés administrateurs : MM. Dusargues de Colombier, susnommé et domicilié ; M. Pierre Gibus ¹, ingénieur, demeurant à Paris, rue du Louvre, n° 9 ; M. Léon Gueugnier, sus-nommé et domicilié ; M. Jean-Baptiste-Louis Mirio ², armateur, demeurant à Neuilly (Seine), rue de Chartres, n° 20 ; M. Vincent, sus-nommé et domicilié ; M. Édouard Jéramec ³, ingénieur, demeurant à Paris, boulevard Malesherbes, n° 5. — *Petites Affiches*, 30 décembre 1898.

MESSAGERIES MARITIMES DE MADAGASCAR (Cote de la Bourse et de la banque, 27 mars 1899)

¹ Pierre Gibus (1862-1953) : ingénieur ECP d'origine limousine, administrateur de l'éphémère Société des Compteurs horo-kilométriques pour voitures — Système Santenard (1891), administrateur de la [Société immobilière de Tourane](#) (1907), des Anciens Établissements Saintville : électricité, chauffage à Paris (1920) et de la Société foncière du Sud de Madagascar (suite des Messageries françaises).

² Jean Mirio : frère de Pierre Mirio, officier de la Compagnie générale transatlantique, et d'Henri Mirio, officier dans l'infanterie.

³ Édouard Jéramec (1846-1916) : X-Ponts, il crée, avec l'appui financier des Pereire, les établissements thermaux de Pougues (Nièvre), commune dont il fut maire. Du contenu, il passe au contenant en devenant en 1893 vice-président des Verreries Richarme, de Rive-de-Gier, firme ultérieurement absorbée par Souchon-Neuvesel. On le retrouve président de la Compagnie française des câbles télégraphiques, administrateur de la Société des téléphones et de la Banque française pour le commerce et l'industrie (BFCI)(1901-1904), toutes affaires liées à Ernest May. Siégeant en outre à la Société commerciale de l'Ouest-Africain (SCOA). Il entame parallèlement une carrière dans les transports et l'électricité : administrateur de la Compagnie électrique des Tramways de la Rive gauche de Paris (1899), de la Cie générale de traction, lors de sa reprise en mains par Marquès de Braga (1901), de la Cie générale de voitures à Paris (1902) — où il succédera au président Bixio en 1906 —, du Secteur électrique de la Rive gauche de Paris (1904), de la Cie générale transatlantique — affaire Péreire qu'il rejoignit lors de sa réorganisation par Charles-Roux et qu'il représenta aux Chantiers de la Loire et au Comité consultatif des chemins de fer —, des Tramways de l'Est-Parisien (1904), de la Compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris (1905), président de la Société d'applications industrielles (Compagnie d'entreprises électriques), administrateur de Sud-Lumière (1908), vice-président de la Société des forces motrices de la Haute-Durance (1908).

Son fils André, engagé volontaire en 1914 malgré son état de santé, est tué lors de la retraite de Charleroi, tandis que sa fille Colette épouse successivement Pierre Drieu la Rochelle, Roland Tual, puis Paul Tcherniakofsky.

La Société des Messageries de Madagascar, dont les actions ont été introduites la semaine dernière à la cote, a été fondée au capital de 2.500.000 francs, divisé en 25.000 actions de 100 francs chacune.

.....
Le principal objet de la société est le transport des marchandises et des voyageurs de Tamatave, principal port de l'île de Madagascar, à Tananarive, capitale de notre possession. La distance entre Tamatave et Tananarive est d'environ 300 kilomètres, et les moyens de transports, très primitifs, actuellement employés, rendent les frais très élevés. Le général Galiéni, dès sa prise de possession de l'île, se préoccupa, pour la réduction des frais des transports militaires et administratifs, de créer entre la capitale et Tamatave, une grande voie de communication. Cette route de pénétration peut se diviser en cinq parties : 1° chemin de fer de Tamatave à Ivondroo ; 2° voie fluviale entre Ivondroo et Mabatsara; 3°, 4°, 5° route entre Mahatsara et Tananarive. C'est la mise en œuvre et l'exploitation des deux premiers tronçons de cette voie de communication qui fait l'objet de la concession de la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar. La route se présente sous forme de lacs et de rivières séparés les uns des autres par des monticules sablonneux, appelés pangalanes en langue malgache. Ce sont ces pangalanes qui constituent le seul obstacle réel à une navigation fluviale ininterrompue.

En vue du creusement de ces pangalanes, deux conventions furent signées : la première entre le ministre des colonies et la Compagnie française de Madagascar, à laquelle est aujourd'hui substituée la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar ; la seconde entre le gouverneur et la même Compagnie.

La première concession porte sur l'ouverture d'une voie navigable, reliant Tamatave à Mahatsara, point où doit aboutir le chemin de fer projeté, et d'où part actuellement la route montant vers Tananarive. Cette concession assure pendant 30 ans et éventuellement pendant 45 années, le monopole des transports sur un parcours de 120 kilomètres de long, à travers la région la plus peuplée et la plus fertile de l'île. Aux termes de la convention ministérielle, la Compagnie a la faculté de prolonger la voie navigable le long de la côte Est au Nord de Tamatave et au Sud d'Andovoranto.

Pour la seconde convention, l'administration civile et militaire s'engage à réserver dès l'année 1899 aux services provisoires établis par les Messageries françaises de Madagascar et au double tarif toutes ses expéditions et tous ses voyageurs de Tamatave à destination de Tananarive par Andévoranto et Mahatsara ou de Tamatave à destination des points intermédiaires de la route entre Tamatave et Tananarive et vice versa. La même Compagnie aura aussi le privilège des Messageries postales.

D'après les statistiques des transports, une notice, dressée par les soins de la Compagnie, estime à 861.000 fr. l'évaluation du trafic, et à 435.000 fr. les dépenses d'exploitation et amortissements généraux, de sorte qu'il resterait à la Compagnie 426.000 fr. de bénéfice annuel.

.....
Le conseil d'administration a le droit d'emprunter pour le compte de la société, en une ou plusieurs fois, par vote d'émission d'obligations, ou autrement, jusqu'à concurrence d'une somme de 1.250.000 fr. pour le temps, au taux d'intérêt et aux conditions qu'il jugera convenables. Cette émission d'obligations ne pourra être faite qu'après que le capital-actions aura été entièrement libéré ou aura été libéré jusqu'à concurrence de 1 million 250.000 fr., et que les deux tiers de cette somme auront été employés en travaux ou en achat de matériel, conformément à la convention passée avec le ministre des Colonies, le 6 octobre 1897. Tout emprunt sous forme d'émission d'obligations, au-delà de ladite somme de 1.250.000, doit être autorisé par l'assemblée générale des actionnaires, sauf approbation de l'administration des Colonies, s'il y a lieu.

.....

Messageries françaises de Madagascar.
(Société d'études coloniales de Belgique,
Recueil des sociétés coloniales et maritimes, 1902)

Siège social : 14, rue de Milan, Paris. — Administrateurs-membres : MM. E. Dusargues de Colombier, P[ierre] Gibus, L[éon] Gueugnier, J[ean] Mirio, Vincent, É[douard] Jéramec. — Objet : 1° La construction et l'exploitation d'une voie navigable dite « Canal des Pangalanes », à établir le long de la côte est de Madagascar, entre Tamatave et Andevoranto ; 2° toutes autres entreprises de transports par terre et par eau dans l'île de Madagascar ; 3° l'exploitation de tous terrains boisés ou non boisés dans la dite île dont la concession serait apportée ou accordée à la Société ; 4° l'établissement et l'exploitation de tous restaurants, buffets et hôtels dans l'île de Madagascar ; 5° l'établissement et l'exploitation de magasins généraux, docks et warrants à Madagascar ; 6° et généralement toutes opérations industrielles et commerciales pouvant se rattacher aux objets ci-dessus spécifiés. — Capital : Le capital social est fixé à trois millions divisés en 30.000 actions de 100 francs chacune, dont 12.500 entièrement libérées, ont été attribuées à la Compagnie française de Madagascar, en représentation des 10 % de bénéfices ci-dessous attribués aux souscripteurs des 12.500 premières actions de numéraire, il a été attribué 12.500 titres de parts fondateurs au porteur, sans valeur nominale. Ces titres ont été répartis entre les souscripteurs des 12.500 actions, dans la proportion du nombre d'actions souscrites par chacun d'eux, soit à raison d'une part par action. Obligations 1.250.000 en obligations de 500 fr. — Répartition des bénéfices : 5 % pour constituer le fonds de réserve prescrit par la loi Aux actionnaires, à titres de premier dividende 6 % ; 15 % au conseil d'administration ; puis 75 % a toutes les actions sans distinctions, et 10 % aux souscripteurs des 12.500 actions représentatives du capital en numéraire.

L'EXPOSITION DE 1900
(*Le Journal des débats*, 4 mars 1899)

Dans sa séance du 1^{er} mars 1899, la comité d'admission de la classe 113 (procédés de colonisation) a admis 23 demandes émanant de :

M. Descours-Desacres Société de propagande coloniale ; Société d'encouragement pour le commerce français d'exportation ; Ligue coloniale de la Jeunesse ; Union coloniale française ; comité départemental du Rhône ; M. Garnier, filateur ; les Frères des écoles chrétiennes ; [Messageries françaises de Madagascar](#) ; M. Louis Cerisier ; Société française de commerce et de navigation (Madagascar) ; Société auxiliaire de colonisation française ; M. Penant ; l'amiral Lafont (Missions catholiques) ; M. Dubief (trois demandes Société des mines de l'Imerina, Compagnie commerciale du Transvaal et de Madagascar, Société de locomotion automobile aux colonies) ; R. P. Piolet ; les Missions protestantes ; M. J.-M. Bel ; M. d'Anthonay ; le Syndicat de la presse coloniale.

Le comité d'admission de la classe 113 a décidé, en outre, de demander à la direction générale de l'Exposition que le délai accordé pour l'envoi des demandes d'admission à exposer, soit reculé jusqu'au 1^{er} mai, et, par conséquent, que la constitution du jury d'organisation soit retardée jusqu'à cette même data,

Avis aux retardataires, à qui cette prolongation de délais pourra permettre de faire, encore en temps utile, leur demande d'admission à exposer.

[Construction du canal des Pangalanes]
(*Le Journal des débats*, 29 mai 1899)

[...] La construction du canal des Pangalanes, destiné à relier Tamatave à la lagune d'Andevorante, a été entreprise par la colonie en 1896.

En 1897, elle a été concédée, ainsi que l'exploitation ultérieure du canal, à une société [la Compagnie des messageries françaises de Madagascar] qui s'était engagée à assurer les transports, avant le 31 décembre 1898. Cette société a été d'ailleurs autorisée à remplacer provisoirement, par un chemin de fer à voie d'un mètre de largeur, la portion du canal projetée entre Tamatave et Ivondroo (10 kilom.)

Le général Galliéni a tenu à procéder lui-même, avant de rentrer en France, à l'inauguration de cette voie ferrée.

Arrivé à Ivondroo, le 1^{er} mai, à deux heures du soir, il a été reçu au débarcadère par M. Miriot [*sic* : *Jean Mirio*], administrateur de la Compagnie française ; par M. Beeckmann, administrateur en chef de la province de Tamatave ; par les membres de la Chambre consultative et de la Commission municipale de Tamatave, les chefs de service et les nombreux colons et commerçants arrivés à Ivondroo par un train spécial.

Les bâtiments de la station avaient été décorés aux couleurs nationales. Après avoir reçu les souhaits de bienvenue de chacun, le général s'est dirigé vers le hall voisin de la gare.

L'administrateur en chef de la province et M. Mirio administrateur délégué de la Compagnie des messageries fluviales, ont successivement pris la parole. M. Mirio a exposé l'état d'avancement des travaux et a affirmé l'intention formelle de sa société de mener rapidement à bonne fin son entreprise. [...]

(*Le Temps*, 17 juillet 1899)

Les actions des Messageries françaises de Madagascar sont à 117 et 118, et les obligations de cette même compagnie à 492 50. Les travaux sont, dit-on, poussés avec énergie, de façon à hâter l'ouverture à l'exploitation des 120 kilomètres chemin de fer et canal de Tamatave à Mahatsara. Cette dernière localité sera, comme on sait, le point terminus de la ligne de Tananarive à la côte Est. Tout ce qui passera par cette ligne, tant à l'aller qu'au retour, sera nécessairement tributaire de la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar.

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des TP*, 25 novembre 1899)

La colonisation française à Madagascar se poursuit avec un réel succès et une rapidité à laquelle on ne s'attendait pas et qui, à notre avis, démontre bien nos aptitudes à coloniser quand nous nous trouvons vis-à-vis de contrées accessibles à la civilisation européenne.

C'est le cas qui se présente à Madagascar, où les ressources du sol sont considérables et gisaient pour ainsi dire sans valeur par suite du manque de voies de communications. Les routes manquaient, non point par hasard ou par suite de l'incurie ou de l'ignorance des habitants, mais bien en vertu d'un plan politique préconçu et maintenu par le

gouvernement malgache, qui considérait le défaut de viabilité comme un puissant moyen défensif contre l'invasion étrangère.

Nous savons les durs et douloureux sacrifices que nous a coûtés l'établissement de la route militaire tracée par nos vaillantes troupes au fur et à mesure de la conquête de l'île, et maintenant, il nous appartient, pour fertiliser la colonie et la rendre productive, de tracer les routes commerciales qui feront de Madagascar un précieux débouché pour les produits de notre industrie.

C'est à la création de ces routes que le gouvernement français a consacré ses premiers et principaux efforts et c'est dans ce but que le ministère des Colonies a, par décision en date du 6 octobre 1897, concédé à la Société des messageries Françaises de Madagascar, le monopole de la construction et de l'exploitation de la première ligne ferrée établie dans l'île.

Cette ligne, très intéressante en soi et qui sert d'amorce à une voie de pénétration projetée de la mer à Tananarive, se compose :

1° D'un chemin de fer allant de Tamatave à Ivondroo, 2° D'une voie navigable allant d'Ivondroo à Mahatsara, point de jonction avec le chemin de fer projeté pour rejoindre Tananarive.

Le chemin de fer de Tamatave à Ivondroo est déjà en exploitation. La voie navigable d'Ivondroo à Mahatsara se poursuit à travers le canal des Pangalanes.

Nous nous proposons de revenir sur ce sujet et d'en développer ultérieurement le mécanisme et le fonctionnement.

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR

(Le Journal des chemins de fer, des mines et des TP, 2 décembre 1899)

Au cours de la discussion toute récente du budget, M. Delcassé, ministre des affaires étrangères, a été amené à faire sur l'expansion coloniale de la France d'intéressantes déclarations qui méritent de ne pas passer inaperçues : « Ce que je voudrais, a-t-il dit, c'est que nos capitaux eussent en notre domaine d'outre-mer la même confiance que celle qu'ils prodiguent parfois à la légère aux entreprises étrangères. » Le ministre a insisté sur « la nécessité de réserver nos capitaux pour des entreprises françaises afin de faire l'exploitation méthodique de notre domaine colonial et d'en relier les points extrêmes par des voies ferrées, le plus sûr et à tout prendre, le moins coûteux agent de pacification »

Nos capitalistes ont une occasion favorable de répondre à l'invitation que le ministre des affaires étrangères leur adressait indirectement du haut de la tribune, en s'intéressant à une entreprise bien française, très fructueuse, qui remplit toutes les conditions visées par le ministre et, de plus, entourées de garanties de sécurité et d'avenir qui se trouvent rarement réunies.

La « Compagnie des messageries françaises de Madagascar » est dans ces excellentes conditions et ses créateurs ont, dès le premier jour, compris la nécessité et l'importance pour notre grande colonie africaine, pour sa mise en valeur, pour son développement, de l'établissement de voies de communication, canaux, voies ferrées, car les moyens de communication constituent, en effet, l'élément primordial et indispensable de toute colonisation. Ils ont eu, les premiers, le mérite de se mettre en mesure de profiter de la transformation qui allait de ce chef se produire dans la Grande-Île. Dès le 6 octobre 1897, la « Compagnie des messageries françaises de Madagascar » obtenait du ministre des colonies la concession du chemin de fer de Tamatave à Ivondroo et du canal des Pangalanes, d'Ivondroo à Mahatsara, en même temps que la concession de vastes territoires riverains, le monopole des transports de l'administration civile et militaire.

Nous nous proposons de revenir ultérieurement sur le caractère, l'étendue de la concession, sur les efforts déjà tentés, sur les résultats déjà obtenus. Mais pour se faire une idée du chemin parcouru et de celui qui reste à parcourir, il est bon de constater, avec le si intéressant et si instructif rapport du général Galliéni, « qu'avant notre arrivée à Madagascar, il n'y avait, en fait de routes, que des pistes pour bourjanès ». Il fallait « choisir sur la côte comme point de départ un port aussi bon que possible et chercher entre ce port et la capitale, le tracé se prêtant le mieux à la construction, soit d'une route carrossable, soit d'un chemin de fer ».

Or, de l'aveu de tous, le port qui réunit le mieux les conditions requises, c'est Tamatave sur la côte orientale.

C'est pour cela que la Compagnie des messageries françaises de Madagascar a demandé et obtenu sa concession de Tamatave à Ivondroo et d'Ivondroo à Mahatsara, qui constitue le premier et nécessaire tronçon de la grande ligne projetée entre Tamatave et Tananarive. Le port de Tamatave est appelé à prendre, et prend déjà, un développement dont la Compagnie des messageries françaises de Madagascar est la première à profiter ; elle profitera aussi de l'extension de trafic, importations et exportations, qui va se produire entre la côte et la capitale, de l'éveil d'activités qui commence à se produire sur tout son parcours.

D'ores et déjà, elle doit prendre ses dispositions pour assurer le transport des matériaux nécessaires à la voie ferrée de Mahatsara à Tananarive.

Or, le chemin de fer entre Tamatave et Ivondroo est achevé ; il a été inauguré par le général Galliéni et a produit déjà un chiffre de recettes inespéré. Quant au canal des Pangalanes, entre Ivondroo et Mahatsara, les travaux se sont activement poursuivis. Nous nous proposons de revenir sur l'importance du canal des Pangalanes « qui, ainsi que le constate le général Galliéni, constituera une ligne de navigation intérieure précieuse pour assurer des débouchés indispensables aux concessions échelonnées le long de la côte ».

Ces premières indications permettront à nos lecteurs de se rendre compte de l'intérêt que présente cette entreprise dont les actions au cours de 115 fr. et les obligations au cours de 487 fr. constituent un placement d'avenir.

Ces actions et ces obligations sont cotées à la cote en Banque et donnent lieu, chaque jour, à de nombreux échanges.

Ces obligations rapportent 5,20 % net de tous impôts. En effet, le conseil d'administration a décidé que tous les impôts résultant des lois de finances relatives aux obligations seraient à la charge de la Compagnie.

Le coupon est semestriel et se détache le 1^{er} août et le 1^{er} février. Par conséquent, le coupon qui va se détacher le 1^{er} février prochain est déjà acquis aux obligataires pour environ les deux tiers de sa valeur. Le moment est donc très favorable pour l'achat de ces obligations.

RÉQUISITION N° 991
(*Le Journal officiel de Madagascar*, 4 avril 1900)

Suivant réquisition du 25 janvier 1900, M. Osman Bensch, avocat-défenseur à Tamatave, agissant en qualité de mandataire du sieur Richarmet Gaston, comptable à la compagnie des Messageries françaises de Madagascar, domicilié à Tamatave, rue de l'Île-de-France, a demandé l'immatriculation, en qualité de propriétaire, d'une propriété à laquelle il a déclaré vouloir donner le nom de *Cosmopolis*, consistant en terrain à bâtir situé à Tamatave, lieu-dit Ancien Zoma.

Cette propriété, occupant une superficie de vingt-quatre ares, est limitée :

Au nord, par un terrain occupé par M. Marteau ;

À l'est, par le terrain Andrianisa ;
Au sud, par la propriété Rainiboto ;
À l'ouest, par un terrain de Rainifiringa.

Le requérant déclare qu'à sa connaissance, il n'existe, sur la dite propriété, aucune charge ni aucun droit réel immobilier actuel ou éventuel.

Le bornage provisoire a été fixé par M. le chef du service topographique au 9 mai 1900, à 8 heures du matin.

Le sous-conservateur de la propriété foncière à Tamatave,
LOTA.

Colonies et protectorats
MADAGASCAR
LE CANAL DES PANGALANES
(*Le Journal des débats*, 4 août 1900)

Aux termes d'une convention passée le 6 octobre 1897 entre le département des colonies et la Compagnie française de Madagascar, et d'un avenant du 31 juillet 1899, la construction de la voie navigable entre Tamatave et Andevorante, dite canal des Pangalanes, devait être terminée le 1^{er} juillet 1900.

La Compagnie des messageries françaises de Madagascar, substituée à la Compagnie française de Madagascar, a demandé une prorogation de délai que vient de lui accorder un décret du 20 juillet, inséré au *Journal officiel* de ce matin. Si la Compagnie reçoit satisfaction par la convention approuvée par le décret, cette même convention lui impose des réductions de tarifs pour les matières destinées à l'exportation.

Elle étend, en outre, aux transports effectués pour le compte des entrepreneurs du chemin de fer de Tananarive, les réductions des tarifs imposés par l'avenant du 31 juillet 1899, en ce qui concerne les matériaux appartenant à la colonie.

INAUGURATION
du canal d'Ampanotoamaizina
par le gouverneur général Gallieni
(*Supplément du Journal officiel de Madagascar et dépendances*, 30 août 1900)

Le gouverneur général, ayant quitté Tamatave le 20 août par le train de 6 h. 15 du matin, est arrivé à 6 h.45 à Ivondrona, où il a pris congé des diverses personnes qui l'avaient accompagné pendant cette première partie du trajet.

Après avoir visité les ateliers de la Compagnie des messageries françaises, il s'est embarqué sur l'*Andevorante*, chaloupe à vapeur de la Compagnie, où il a été reçu par M. [Arsène] Portier, ingénieur-directeur, qui lui a présenté son personnel.

Quelques instants après, l'*Andevorante* se mettait en route et passait successivement devant les villages d'Ambodisiny, Analamalotra, Antanetilava et Ambavarano. Vers huit heures, elle débouchait dans le lac Nossi-Vé, traversait ensuite les lacs Zanakingetra et Sarobakina et atteignait, à 10 h. 30, le pangalane de Tanifotsy, où s'arrête actuellement le service régulier d'exploitation de la Compagnie des messageries françaises.

Pendant cette première partie du trajet, comme pendant le reste du parcours des lagunes, la vitesse de la chaloupe s'est maintenue à une moyenne d'environ 6 nœuds à l'heure.

Le général est descendu à terre à Tanifotsy où il a visité les installations et les chantiers de la Compagnie.

Le pangalane, dont le creusement est achevé depuis plusieurs mois, présente une longueur d'environ 800 mètres sur une largeur de 15 mètres et une profondeur sur l'axe de 1 m 75.

La nature géologique du sol a rendu l'exécution quelque peu difficile et, à diverses reprises, des éboulements se sont produits ; d'autre part, on a rencontré dans le sous-sol des argiles vertes entièrement dures, résistant à l'action des dragues et ne pouvant être entamées qu'à l'aide d'outils à main.

Néanmoins, ces obstacles, qui ont retardé un peu l'achèvement des travaux, ont pu être surmontés.

Le canal de Tanifotsy est complètement creusé aujourd'hui et pourra être livré à l'exploitation normale dès que les bateaux attendus par la Compagnie seront arrivés de France.

Il faut mentionner également à Tanifotsy un second pangalane moins important, d'une centaine de mètres seulement de longueur, et qui est ouvert depuis environ deux ans.

À 11 heures, le général remonte à bord de l'*Andevorante* et effectue sans incident la traversée du pangalane.

Toutefois, par suite de la différence de niveau entre les deux biefs voisins du lac Sarobakina au Nord et du lac Androngy au Sud, il s'est établi dans le chenal un courant d'environ 3 à 4 nœuds dirigé du sud ou nord.

Avec les chaloupes à vapeur du type de l'*Andevorante*, qui n'ont que 6 chevaux de force, ce courant rend le franchissement de la passe laborieux. Il n'en sera plus de même lorsque la Compagnie aura reçu ses chaloupes de 12 chevaux destinées à l'exploitation définitive.

Vers midi, on atteint le pangalane d'Ampanotoamaizina, dont le percement est complètement terminé depuis quelques jours et que le général doit inaugurer.

À cette occasion, M. et Mme Portier ont offert à bord un dîner de 15 couverts auquel assistaient, outre le gouverneur général, MM. le consul d'Angleterre à Tamatave, qui avait bien voulu se joindre au gouverneur général pour son voyage ; les colonels Lyautey et Audéoud ; Mounot, ingénieur de la Compagnie ; le lieutenant-colonel Roques, le directeur des Douanes, MM. Rodriguez et Flondrois [l'ingénieur des Constructions de Levallois-Perret chargées de la construction du wharf de Tamatave].

On avait accolé à l'*Andevorante* un chaland très joliment pavoisé et transformé pour la circonstance en salle à manger.

Au dessert, au moment où la chaloupe débouchait dans la lagune à la sortie du nouveau canal, M. Portier s'est levé et a porté le toast suivant :

Mon Général,

Permettez-moi de vous remercier, au nom de ma Compagnie, du grand honneur que vous lui faites en présidant aujourd'hui l'inauguration du canal d'Ampanotoamaizina.

Au cours de la navigation que vous venez d'accomplir à bord de nos bateaux, vous avez pu apprécier le degré d'avancement de nos travaux et constater les résultats acquis malgré les difficultés rencontrées dans un pays où tout est compliqué.

En débarquant tout à l'heure à Anelavakamenarana vous jugerez d'un coup d'œil du dernier obstacle qui nous reste à surmonter.

J'espère, néanmoins, qu'en fin d'année, cet obstacle aura vécu et permettra à notre flottille d'atteindre les ports fluviaux de Mahatsara et d'Anivorano. Ce sera le premier pas vers la réalisation de l'œuvre économique et humanitaire que vous avez conçue et à laquelle, mon Général, votre nom honoré et respecté restera fermement attaché.

Je lève mon verre en votre honneur, mon Général, et je bois à votre santé et à l'avenir de Madagascar.

Le Général a répondu par l'allocution suivante :

Messieurs,

Il y a plus d'un an, la Compagnie des messageries de Madagascar voulait bien me demander d'inaugurer le chemin de fer qui relie Tamatave à Ivondrona, tête de la navigation des lagunes. À cette époque, le canal des Pangalanes, ce premier et imposant élément de nos communications avec Tananarive, était à peine commencé et quelques-uns même doutaient de la possibilité de son achèvement.

Le voyage que nous avons entrepris ce matin dissipe les appréhensions et consacre le succès d'une entreprise de haute portée économique. Pour assurer le passage, quatre seuils étaient à percer, deux à Tanifotsy représentant ensemble un développement de 900 m., un à Ampanotoamaizina d'une longueur de 1.100 m., et enfin un troisième à Andavakamenarana s'étendant sur 1.300 m.

Ce matin, nous avons franchi sans difficulté les deux canaux de Tanifotsy et, en ce moment même, nous venons de dépasser heureusement le seuil d'Ampanotoamaizina, dont le creusement est achevé depuis quelques jours.

Enfin, dans deux heures à peine, nous nous arrêterons aux travaux déjà avancés du seuil d'Andavakamenarana, ayant parcouru avec des moyens modernes, en chemin de fer et en bateau à vapeur, 89 kilomètres sur les 100 qui séparent Tamatave d'Andevorante. Avant la fin de l'année 1900, le dernier seuil disparaîtra à son tour et on pourra dès lors atteindre Mahatsara sans rompre charge, franchissant en 10 heures le tiers de la distance entre Tamatave et Tananarive.

On ne saurait trop se féliciter de ces résultats, tout à l'honneur de la Compagnie des messageries françaises de Madagascar. L'une des premières, elle a marché de l'avant dans notre colonie et entrepris, de sa propre initiative, sans demande de subvention, une œuvre d'intérêt général.

Cet exemple est d'autant plus digne d'éloges qu'il a été suivi, et c'est ainsi que nous avons vu la Banque franco-suisse [Banque suisse et française (futur CCF)] et la Compagnie coloniale entreprendre, la première, le nouveau wharf de Tamatave dont la partie métallique a été fournie par les ateliers de Levallois-Perret ; la seconde, les magasins généraux. J'ajoute que les beaux travaux que nous avons visités et que nous fêtons aujourd'hui devront leur réussite complète et prochaine à la persévérante activité du personnel de la Compagnie des messageries françaises. À ce titre, je dois une part toute spéciale d'éloges à M. l'ingénieur-directeur Portier, dont je connais depuis longtemps l'esprit d'initiative et la grande compétence technique. Je l'ai vu à l'œuvre au Soudan et je lui rends ici cet hommage que si le chemin de fer de notre grande possession ouest-africaine a pu être continué, on le doit à la ténacité avec laquelle il a su vaincre, des obstacles et des difficultés de toute nature. À Madagascar, M. Portier est resté fidèle à ses traditions. Je l'en félicite et je l'en remercie.

Messieurs, je lève mon verre à la réussite de l'œuvre entreprise par la Compagnie des messageries françaises et à M. Portier, l'actif et intelligent ingénieur, directeur de la Société. Je salue aussi Madame Portier, dont la présence à l'inauguration du canal d'Ampanotoamaizina nous laissera de cette fête le plus aimable et le plus gracieux souvenir.

À 4 heures, le Général débarque à Andavakamenaraha où il rencontre MM. le colonel Winckel-Mayer, commandant le territoire des Betsimisarkas du Sud ; Jacquerez, inspecteur des travaux publics des colonies ; et le capitaine Mauger, commandant le district d'Andevorante. Il visite en détail les chantiers du troisième pangalane qui doit relier la lagune à la rivière du Ranomainly et, par celle-ci, ouvrir définitivement la route vers Andevorante-Mahatsara et la tête de ligne du chemin de fer.

Les travaux, conduits avec beaucoup de méthode par M. Villonnet, sont très avancés : 70.000 m. c. sont déjà extraits sur un déblai total de 300.000 ; on peut donc prévoir que, suivant les engagements qui ont été pris, le canal pourra être définitivement livré à l'exploitation à la fin de l'année courante. Il apparaît, d'après ce

qu'on a déjà pu constater à Andavakamenorona même, que le creusement du troisième pangalane ne présentera pas de difficultés particulières. Il en avait été ainsi d'ailleurs pour le canal d'Ampanotoamaizina qui a pu être achevé rapidement et dans de bonnes conditions de navigabilité. [...]

*Annuaire des valeurs inscrites à la cote du Syndicat des banquiers
en valeurs au comptant près la Bourse de Paris, 1902, pp. 65-67*

Adm. : Paul Chasles en remplacement de M. de Colombier, démissionnaire.

PROVINCE DE TANANARIVE
LES TRANSPORTS
(*Le Journal officiel de Madagascar, 28 juin 1902, p. 10*)

Le canal des Pangalanes. — Le canal des Pangalanes est ouvert aujourd'hui sur tout son développement et la navigation par cette voie, puis par l'Iaroka, peut se faire d'une façon directe et ininterrompue entre Ivondroo et Mahatsara. Le but poursuivi est donc atteint et aucune des appréciations qui avaient été émises sur la difficulté de créer cette voie fluviale ne s'est trouvée justifiée.

En réalité, après avoir exécuté les travaux les plus importants, la Compagnie des messageries françaises avait mis quelque retard à procéder aux derniers aménagements et à constituer le matériel flottant, chaloupes à vapeur, chalands, etc. nécessaire pour assurer complètement tous les transports qui lui incombent.

Mais il y a eu à cet égard, dans ces derniers temps, des progrès très sensibles, surtout depuis que la compagnie a envoyé sur place un administrateur délégué, M. Mirio, lequel s'occupe avec la plus grande activité d'améliorer les conditions existantes, pour être en mesure d'exécuter ponctuellement les clauses du cahier des charges.

On peut donc espérer que les marchandises en provenance de Tamatave pourront bientôt suivre sans aucune interruption ni aucun retard leur parcours complet de la côte à Tananarive, par le chemin de fer d'Ivondroo, le canal des Pangalanes et la route de l'Est.

Enfin, une conséquence immédiate de l'ouverture de la route a été l'abaissement des tarifs de transport.

Ceux-ci oscillent actuellement, aux environs de 500 francs la tonne entre Tamatave et Tananarive, et on peut croire que, par suite de la concurrence active qui s'est établie, ce chiffre s'abaissera probablement encore d'une façon notable avant quelque temps.

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR
(*Gil Blas, 29 octobre 1904*)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires s'est tenue hier sous la présidence de M. [Léon] Gueugnier.

Les bénéfices réalisés dans l'exploitation s'élèvent à la somme de 607.998 fr. 88. Le dividende de 213.718 fr. 55 a été consacré à l'amortissement du matériel.

Les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité :

Approbation du rapport du conseil d'administration et des comptes tels qu'ils sont présentés ;

Réélection de MM. [Pierre] Gibus et Vincent, administrateurs sortants ;
Réélection de MM. Angelby et Charpentier, commissaires des comptes et fixation à 500 francs de la rémunération de chacun d'eux ;
Autorisation accordée au conseil de continuer les opérations dont il a été rendu compte dans le rapport du conseil, avec M. Gueugnier et avec la banque Brocard, dont M. Chasles était administrateur.

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR
(*Le Journal des finances*, 22 avril 1905)

Les bénéfices réalisés en 1904 permettraient, affirme-t-on de bonne source, de répartir au moins fr. 4 par action.

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 22 avril 1905)

Il ne suffit pas qu'une affaire soit bonne pour qu'elle réussisse, il faut encore qu'elle soit bien outillée, et nous n'en voulons pour preuve que ce qui s'est passé avec la Compagnie des messageries françaises de Madagascar. C'est une excellente affaire. Elle a obtenu du gouvernement français et des autorités civiles et militaires de l'île toutes les concessions qu'elle pouvait souhaiter, elle avait en mains tous les éléments du succès, et cependant, les résultats se faisaient attendre. Les travaux languissaient, et, par conséquent, le trafic ne se développait pas avec la vigueur que comportaient les besoins et les aspirations du pays. On sentait bien que l'avenir appartenait à cette Compagnie française, qui avait en mains un puissant instrument de travail dans un pays où abondent les ressources de toute espèce, mais cet avenir tardait à venir, et le présent ne laissait pas que de justifier certaines impatiences.

Nous avons toujours suivi cette entreprise d'un œil attentif et avons souhaité son succès au double point de vue de notre commerce général, de notre pénétration et de notre installation dans cette grande et importante colonie française, et au point de vue de la sécurité et du profit des capitaux engagés. Nous guettions et espérons l'heure où, se débarrassant de ses entraves initiales, cette Société pourrait entrer de plein pied dans la période des résultats dignes d'elle, du but qu'elle poursuit et des espérances qu'elle est en droit d'avoir.

Nous avons la satisfaction de penser que cette heure est arrivée et croyons savoir que l'exercice de 1904 aura, pour cette compagnie, été très notablement plus fructueux que ses devanciers et lui permettra de distribuer un dividende de 4 à 5 francs, par action.

À 15 francs, l'action Messageries françaises de Madagascar nous semble bonne à mettre en portefeuille.

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR
Société au capital de 3.250.000 francs⁴
SIÈGE SOCIAL : À PARIS, 14, RUE DE MILAN
Assemblée générale ordinaire du 26 octobre 1906

⁴ Divisé en 32.500 actions de 100 francs cotées en banque.
Cours du 31 octobre 1906 ; 32 fr. 50.
12.600 parts de fondateur.

(Le Recueil des assemblées générales, 10 novembre 1906)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. [Léon] Gueugnier, président ; [Pierre] Gibus, [Jean] Mirio, administrateur délégué ; Vincent, Chandora⁵, Williams, [Arsène] Portier, Chasles et Angelby.

Commissaires : MM. Charpentier et Maillet.

Directeur général : M. Vernas.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Vous êtes réunis en assemblée générale, conformément à l'article 31 des statuts pour entendre la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires, statuer et voter sur les propositions inscrites à l'ordre du jour.

Pour faire suite aux renseignements donnés dans les rapports précédents, nous allons vous mettre au courant des travaux effectués dans le cours de l'exercice 1905.

Travaux

Installations. — Les travaux neufs comprennent l'installation :

À Tamatave. — D'un magasin à fers, d'un magasin P. V. de 22 m. 50 sur 10 mètres, d'une véranda de 14 m. 75 sur 3 m. 30 servant d'abri aux voyageurs, de l'éclairage à l'acétylène d'un petit quai à voyageurs et de diverses petites constructions.

À Ivondroo. — D'un magasin de 28 mètres sur 4, pour bois de construction et matériel, d'un abri pour les chevalets de montage des locomotives, d'un hangar de 25 mètres sur 7 m. 66 reliant les deux magasins P. V., de l'éclairage à l'acétylène, d'un château d'eau et divers autres petits travaux.

À Andevorante. — D'un bâtiment d'habitation pour le chef de station, de 12 mètres sur 9 mètres.

Voie navigable. — Les dragues ont été employées à l'enlèvement de quelques apports de sable qui obstruaient le lit de l'Ivondrona, à l'élargissement et à l'approfondissement des seuils qui rendaient encore la navigation un peu lente en certains points. Le cube total dragué s'est élevé à 83.000 mètres cubes pour une dépense de 41.160 fr. 35.

Voie ferrée. — La disposition des voies a été complètement remaniée à Ivondroo, de façon à permettre d'augmenter le rayon des courbes d'entrée à la station et d'accès à la darse.

Matériel

L'outillage a été complété par : Une machine à moulurer, une machine à affûter les scies, une petite machine à percer, une bascule à cadran à la gare de Tamatave.

Exploitation commerciale

L'année 1905 comparée à l'exercice 1904 accuse une diminution de recettes de 255.288 fr. 41 et une réduction de dépenses de 74.380 fr. 32. Le montant des dépenses d'exploitation en 1905 est de 301.496 fr. 55.

Recettes

⁵ Émile Chandora (1845-1907) : banquier chez Bourgeois frères & Cie, il intente une action retentissante contre la Banque européenne de Philippiart (1881). Liquidateur de Bourgeois frères & Cie (1890). Directeur à Paris du Crédit foncier et agricole d'Algérie. Administrateur de La Rationnelle, compagnie générale des lampes économiques à incandescence (1893), des Tramways de l'Indochine à Saïgon, de l'Association phonique des Grands Artistes (AGPA)(pionnier de l'édition phonographique), commissaire aux comptes de la Soie de Beaulieu.

Le total des recettes a été de 688.031 fr. 38 contre 943.319 fr. 70 en 1904. Le nombre total des passagers a été de 13.058 pour une recette de 148.375 fr. 50 contre 160.702 fr. 66 l'année précédente, soit une diminution de 12.327 fr. 16.

La baisse considérable des recettes en 1905 trouve son explication dans la crise commerciale déjà sensible en 1904, qui a persisté pendant la suspension de l'exploitation du réseau du chemin de fer de l'État, due aux cyclones, et aussi dans les débarquements tentés sur rade d'Andevorante, qui ont enlevé à Tamatave et à notre exploitation un fret que nous aurions dû avoir⁶.

Marchandises

Le total des recettes de toute nature pour transport de marchandises s'élève à 497.440 fr. 48 contre 748.435 francs 46 en 1904, soit une diminution de 250.994 fr. 98. La subvention postale a été de 42.215 fr. 40 contre 34,181 fr. 67.

Le trafic des marchandises se divise de la façon suivante (en tonnes) :

	1904	1905	En plus	En moins
Bagages	649 597	677 343	27 746	—
Grande vitesse	1.334 756	1.397.225	62.469	—
Petite vitesse	19.489 578	12.7:6 607	—	6.712.971
Exportation	2.966 518	2.546 414	—	420.104
Compagnie	358 640	251.275	—	107 365
Transports spéciaux	1.039.890	85.379	—	954.511
	25.888 979	17.734.243	90.215	8.194 951
Différence en faveur de 1904	8.104 736		8.104 736	

Trafic spécial à la voie ferrée.

	1904	1905	En plus	En moins

⁶ D'après les renseignements qui ont été fournis à l'assemblée par le président, M. Gueugnier, et par M. Mirio, administrateur-délégué, le port d'Andevorante n'aurait aucune valeur pour des débarquements d'un certain tonnage : sur la rade foraine qui existe, on ne peut faire que des opérations de 100 à 150 tonnes.

M. Gueugnier cite l'exemple du *Zanzibar* qui est resté quinze jours pour débarquer 2 ou 300 tonnes de charbon.

Néanmoins, le nouveau gouverneur de Madagascar, M. Augagneur, a décidé de reprendre les essais pour l'utilisation de ce port, auxquels avait renoncé son prédécesseur, le général Galliéni. M. Augagneur a traité, au mois d'août dernier, avec un transport anglais pour le transport d'une cargaison de 3.000 tonnes de charbon achetées au Transvaal, dont une maison allemande a entrepris le débarquement. Ce charbon, qui est destiné au chemin de fer, sera transporté jusqu'à Brickaville avec des chalands, au fur et à mesure des besoins.

La Compagnie des messageries françaises a protesté contre cette opération qui constitue, pour elle, une violation de la loi d'après laquelle les matériaux destinés au chemin de fer doivent être de production française et transportés sous pavillon français. M. Gueugnier déclare que l'adjudication a été annoncée dans de telles conditions qu'il a été impossible à la Compagnie de soumissionner. Il attribue l'hostilité de l'administration de Madagascar à l'égard de la Compagnie au mécontentement ressenti par les fonctionnaires venant de la métropole, depuis que les frais de transport de leurs bagages sont laissés à leur charge au delà d'une certaine limite, et, d'autre part, aux agissements de certains commerçants intéressés à l'entreprise des gros travaux qu'entraînerait l'aménagement du port d'Andevorante.

Bagages	192.587	178.362	—	14.225
Grande vitesse	554.542	493.705	—	60.837
Petite vitesse	1.674 880	2.201.025	529.145 00	
Compagnie	306 873	205.340	—	101.538
	2.728 867	3.081.432	529.145	170.600
Différence en faveur de 1905	352.545		352 545	

Remboursement de l'avance de la Colonie

La somme remboursée à la Colonie dans le courant de l'année 1905, sur l'avance qu'elle nous a consentie, a été de 53.755 fr. 66.

Divers

Les bénéfices bruts s'élèvent à 389.583 fr. 03 pour 691.079 fr. 58 de recettes et 301.496 fr. 55 de dépenses.

Il ressort un coefficient d'exploitation de 43,62 % sans les frais généraux.

Les frais généraux se sont élevés à 154.257 fr. 97 pour Paris et Tamatave. Dans ce chiffre sont compris 14.714 fr. 75 pour abonnement au timbre, et 9.866 fr. 97 pour solde de l'indemnité que nous avons dû donner à nos anciens directeurs.

Les intérêts et agios acquittés pour les besoins de la Société tant à Paris qu'à Tamatave se sont élevés à 8.045 fr. 68.

Conformément à l'article 44 des statuts et pour tenir compte de l'usure du matériel, de la dépréciation des immeubles et bâtiments et l'amortissement du compte de frais de premier établissement, nous avons porté en amortissements une somme de 149.017 fr. 47

Pour atteindre ce chiffre, nous avons fait appel au report à nouveau des années précédentes.

En plus de cet amortissement statutaire, nous avons remboursé 46.000 francs d'obligations et nous avons cru sage de porter à 80.000 francs le fonds d'assurance pour les bâtiments, vapeurs et chalands de notre exploitation.

Après déduction de toutes charges, frais généraux et amortissements, l'année 1905 n'ayant laissé aucun solde débiteur de profits et pertes, puisqu'il a fallu faire appel au solde des années précédentes pour les amortissements et le fonds d'assurance, nous n'avons eu à faire aucun prélèvement pour la réserve légale, et nous vous proposons de reporter à nouveau la somme de 78.365 fr. 34⁷.

L'année 1905 a, été marquée par le départ du général Galliéni qui est rentré en France d'une façon définitive et par la nomination comme gouverneur général de la colonie de M. Augagneur, ancien maire de Lyon. L'arrivée du nouveau gouverneur général n'a eu lieu qu'au commencement de 1906.

⁷ D'après les explications qui ont été fournies aux actionnaires après la lecture des rapports, il est nécessaire que le trafic atteigne au moins un million pour envisager la distribution d'un dividende. Il est peu probable que ce résultat puisse être atteint avant trois ans. MM. Gueugnier et Mirio n'ont pas dissimulé que l'avenir de la Compagnie est intimement lié au développement économique de l'île, qui dépend lui-même de la politique suivie vis-à-vis des indigènes et de la construction du chemin de fer de Tananarive. Ce dernier, dont on avait fait entrevoir l'achèvement en dix-huit mois à la dernière assemblée générale, ne sera pas terminé avant trois ans. Quant à la culture du riz, dont le transport, doit à lui seul fournir un très fort tonnage, elle a beaucoup souffert, paraît-il, du malaise causé dans la population malgache par les agissements de certains prospecteurs, dont les vexations ont déterminé un grand exode d'indigènes et leur révolte récente dans le Sud de l'île.

Ainsi que les années précédentes, nous tenons à vous signaler l'activité et le dévouement que n'ont cessé d'apporter à la gestion de votre affaire M. Mirio, notre administrateur délégué, et M. Vernas, notre directeur général. Nous croyons être encore vos interprètes en leur adressant ici les remerciements auxquels ils ont droit.

Nous vous signalons, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, que M. [Léon] Gueugnier, votre président, nous a prêté son concours des années précédentes pour avances de fonds et achats de marchandises.

Nous vous prions de vouloir bien approuver cette opération et d'en autoriser la continuation pour l'exercice en cours jusqu'à la nouvelle assemblée générale.

Notre très zélé collaborateur, M. E. Jéramec, très absorbé par ses occupations, nous a remis sa démission de membre du conseil d'administration de notre société. Nous proposons à vos suffrages M. Angelby, l'un de vos commissaires des comptes, qui est très au courant des affaires de votre société et dont le concours nous sera très utile.

Vous avez à nommer des administrateurs en remplacement de MM. Gueugnier et Mirio dont les pouvoirs sont expirés. Nous vous rappelons qu'ils sont rééligibles.

Vous avez aussi à réélire des commissaires des comptes pour l'exercice 1906, et nous vous rappelons que leurs pouvoirs sont renouvelables.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1905

ACTIF		
Apports		1.250.000 00
Construction du canal		3.001.467 21
Construction du chemin de fer :	479.126 95	
Amortissement :	47.912 70	431.214 25
Bâtiments et matériel fixe :	551.816 64	
Amortissement :	41.023 14	510.793 50
Matériel de construction :	169.155 65	
Amortissement :	16.916 10	152.239 55
Matériel d'exploitation :	1.071.400 85	
Amortissement :	402.918 40	668.482 45
Mobilier Paris :	1.435 10	
Amortissement :	1.434 10	1 00
Immeubles particuliers		109.247 05
Amortissement :	24.653 50	84.593 55
Frais de premier établissement :	50.247 35	
Amortissement :	34.975 15	15.274 20
Prime de remboursement :	421.715 00	
Pour obligations amorties :	15.641 00	406.074 00
Disponibilités caisse et banques		71.432 70

Débiteurs divers		122.868 51
Effets à recevoir Paris		13.537 60
Matériel et approvisionnement en magasin		230.340 76
Total de l'actif		<u>6.958.319 28</u>
PASSIF		
Capital actions		3.250.000 00
Capital obligations :	3.250.000 00	
Obligations amorties :	131.500	3.118.500
Fonds d'assurance		80.000 00
Réserve légale		10.065 04
Effets à payer Paris		9.604 20
Créanciers divers		411.784 70
Profits et pertes		78.365 34
Total du passif		<u>6.958.319 28</u>

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

DÉBIT		
Coupons obligations		159.150 00
Frais généraux Paris et Tamatave :	154.257 97	
Intérêts et agios Paris et Tamatave :	8.045 68	
	162.303 65	
Complément participation du personnel		389 35
Perte sur matériel d'exploitation et marchandises		11.370 89
Prime remboursement sur obligations amorties		5.191 85
Fonds d'assurance :	15.000 00	
Amortissements :	149.017 47	164.017 47
Solde à reporter		78.365 34
		<u>580.788 55</u>
CRÉDIT		
Solde à nouveau		191.205 52
Bénéfices de l'exploitation		388.595 85
Commissions diverses		987
		<u>580.788 55</u>

Résolutions

Après la lecture du rapport des commissaires des comptes concluant à, l'approbation des comptes présentés par le conseil d'administration, les résolutions suivantes ont été adoptées.

1. L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires des comptes et pris connaissance du bilan de l'exercice 1905, approuve le rapport du conseil d'administration et les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1905 tels qu'ils lui sont présentés ladite approbation valant *quitus* pour chacun des membres du conseil ; elle décide de reporter à nouveau la somme de 78.365 fr. 34 qui figure au compte de profits et pertes.

2. L'assemblée générale nomme membres du conseil d'administration, MM. Gueugnier et Mirio pour la durée et dans les termes prévus à l'article 20 des statuts.

3. L'assemblée générale nomme M. Angelby membre du conseil d'administration en remplacement de M. Jéramec.

4. L'assemblée générale nomme commissaires des comptes pour faire ensemble ou séparément au cas d'empêchement de l'un d'eux le rapport sur l'exercice 1906 MM. Charpentier et Maillet ; elle fixe à 1.200 fr. la rémunération des commissaires des comptes.

5. L'assemblée générale donne son acquiescement aux opérations dont il a été rendu compte dans le rapport du conseil avec M. L. Gueugnier et autorise semblables opérations, jusqu'à la prochaine assemblée générale.

NÉCROLOGIE

M. Chandora

(*Le Journal des débats*, 31 juillet et 2 août 1907)

On annonce la mort de M. Chandora, ancien directeur du Crédit foncier et agricole d'Algérie à Paris, décédé à l'âge de soixante-deux ans, 24, rue Marbeuf.

Obsèques à Villeneuve-Saint-Georges.

CONCURRENCE FATALE DU CHEMIN DE FER

COMMENT ON ÉCRIT L'HISTOIRE À MADAGASCAR

[À propos d'un appel d'offres du TCE pour 3.000 tonnes de charbon (1906)]

(*Le Progrès de Madagascar*, 31 octobre 1908)

[...] La célèbre Compagnie des Pangalanes, toujours en quête des bonnes opérations, offrait de transporter le charbon de la Compagnie Havraise, de Tamatave à Brickaville, et consentirait généreusement une réduction de 40 % sur le tarif ordinaire.

Elle connaissait donc les pourparlers engagés, et elle espérait une solution favorable, étant donné le manque absolu de houille sur place. Qui donc l'avait renseignée ?

L'empressement apporté par l'un pour la fourniture, et par l'autre pour le transport, à des prix si rémunérateurs pour les finances de la Colonie, montre bien qu'il existe des dévouements obscurs qui n'attendent que l'occasion pour s'affirmer.

L'Administration, ingrate, resta indifférente devant tant de zèle, et préféra écouter d'une oreille bienveillante les propositions d'une maison de Johannesburg, qui offrait de livrer les briquettes à raison de 35 francs la tonne, rendue à Andevoranto. [...]

Il n'y eut pas que le *Petit Courrier* qui fut mécontent mais aussi... la Compagnie des Pangalanes. On se demande pourquoi. La Colonie est-elle obligée de fournir du fret à cette aimable et généreuse entreprise, sinon gare à elle ? Que l'on ne croie pas que nous exagérons, voici la preuve.

À la suite du refus de la Colonie de traiter avec la Compagnie Havraise, M. Mirio, directeur de la Société des Pangalanes à Madagascar, fit immédiatement un rapport à son conseil d'administration pour se plaindre d'une telle insouciance de la part du gouverneur général de la Grande Île. L'affaire vint en discussion, le 26 octobre 1926, à l'assemblée générale des actionnaires, à Paris. Plusieurs intéressés demandèrent des « poursuites contre le Gouvernement de l'Île ». Quelques actionnaires saisirent le côté grotesque de la proposition, et entraînent avec eux la majorité qui refusa d'intenter une action à la Colonie de Madagascar « pour avoir refusé de faire gagner à leur Société un somme de 59.400 fr. ».

Pensez donc ! Oser faire débarquer les briquettes directement à Andevoranto alors qu'on pouvait le faire à Tamatave, puis les amener ensuite à Andevoranto, en utilisant les chalands de la Compagnie des Pangalanes. Ah ! c'était bien la peine d'avoir consenti une réduction de 40 % ! [...]

Les Méfaits des Pangalanes
(*Le Progrès de Madagascar*, 28 juillet 1909)

Extrait du rapport du Consul de France à Maurice :

«Ayant réuni à créer un débouché à Maurice aux riz de la Cochinchine, j'ai voulu essayer d'introduire également les riz de Madagascar.

Aussitôt que le chemin de fer de Tamatave à Tananarive sera terminé..., les riz de l'intérieur auront accès dans les ports d'embarquement dans des conditions de transport assez favorables.

Actuellement, faute de moyens de communication, les riz arrivent à la côte grevés dans de telles proportions par le transport qu'ils atteignent un prix de vente excessif.

Autrement dit, tant que la Cie des Pangalanes détiendra le monopole du transport de Brickaville à Tamatave, nous ne pourrons rien faire avec Maurice.

... Dès que les riz malgaches pourront être livrés aux prix du riz de Saïgon et de l'Inde [c'est-à-dire quand la fameuse Compagnie tant maudite des commerçants sera morte de sa belle mort], Maurice deviendra un débouché d'une grande importance pour notre colonie de Madagascar. »

.....
Avant-hier soir sont arrivés MM. Fernaz et Mirio, directeur et administrateur de de la Cie des Pangalanes.

LE CHEMIN DE FER DE MADAGASCAR
(*Le Temps*, 11 novembre 1909)

Dans notre numéro du 29 octobre, nous signalions la situation étrange qui est faite à notre colonie de Madagascar.

Elle a construit 267 kilomètres de chemin de fer de Tananarive à Brickaville. Il lui en reste 96 à construire pour arriver au port de Tamatave. Actuellement, les marchandises

et les voyageurs parvenus à Brickaville doivent transborder une première fois pour prendre le canal des Pangalanes, puis à l'Ivondroo, transborder une seconde fois pour prendre un petit railway qui les conduit enfin à Tamatave.

Nous expliquions que si le chemin de fer était prolongé, au lieu de 146 kilomètres, on n'en aurait plus que 96 à faire; au lieu de 15 heures pour traverser le canal, il n'en faudrait plus que 3 par la voie ferrée ; au lieu de mettre deux jours pour aller de Tananarive à Tamatave, on n'en mettrait qu'un, et les tarifs majorés par deux transbordements seraient réduits de moitié. Si l'on s'était arrêté provisoirement à Brickaville, c'est qu'on n'avait pas d'argent. Mais depuis deux ans, la colonie a l'argent en caisse, et depuis deux ans, elle attend en vain du ministère des colonies l'autorisation de l'employer pour achever sa ligne.

En réponse à notre article, la Compagnie des messageries françaises de Madagascar, qui exploite le canal, nous envoie un mémoire qui conteste ce que nous avons dit sur deux points. La réduction des frais de transport serait moins forte que nous ne le pensions. Par le canal des Pangalanes, une tonne de riz paye actuellement 7 fr. 30 ; par le chemin de fer, à 0 fr. 60 par kilomètre, elle payerait 5 fr. 76 ; le gain ne sera donc que de 1 fr. 51, au lieu de moitié. Nous avons expliqué que tout abaissement de tarif amènera automatiquement un élargissement de la zone où l'on peut cultiver le riz avec bénéfice. La compagnie ne partage pas notre confiance dans l'avenir de cette culture. Nous la renvoyons pour la convaincre au *Bulletin économique* officiel de la colonie du premier semestre de cette année, où la question a été étudiée d'une façon remarquable.

Le mémoire ne remplirait pas moins d'une et demie de nos colonnes ; nous ne pouvons donc songer à le reproduire. Il part du fait que le chemin de fer ne transporte encore que 12.000 tonnes par an pour conclure qu'il est inutile de le prolonger. Nous en tirons, pour notre compte, une conclusion tout opposée. Qui ne sait qu'un chemin de fer ne donne son plein rendement que quand il est achevé ? Et il demande que l'argent dont dispose la colonie soit employé non pas à terminer la ligne, mais à construire des routes pour y accéder. Ce serait à notre avis mettre la charrue avant les bœufs. Avant de construire les voies secondaires, il faut construire la voie principale.

L'argument qui doit être le plus sensible à la compagnie, c'est que la concurrence du chemin de fer nuirait considérablement à sa propre exploitation. Aussi citerons-nous textuellement cette partie de son mémoire :

« Nous sommes à Madagascar sur la foi d'un traité. L'initiative coloniale est préconisée aux capitaux français par d'excellents journaux d'une autorité considérable, tel le *Temps*. Pas de semaine ne se passe sans qu'ils soient conviés à aller féconder le grand domaine colonial de la patrie. Nous avons été de ces auditeurs bénévoles et nous avons consacré sept millions d'argent français à doter la Grande-Île d'un important service public.

Nos services fluviaux ne coûtent rien à la colonie. Nous ne profitons de subventions d'aucune sorte. Nous sommes une entreprise d'initiative privée qu'on ne peut même accuser de jouir d'un productif monopole, puisque nos actionnaires n'ont jamais touché l'intérêt de leur argent.

La situation exacte, la voici :

Pas de voies de communications intérieures drainant la marchandise au chemin de fer de l'île qui coûte fort cher à son budget, et une société française qui complète ce chemin de fer avec des transports à meilleur marché et dont le fonctionnement est sans nulle répercussion sur les finances de la colonie.

Au lieu de construire les routes nécessaires, tout l'effort se porte à créer à cette libre entreprise, avec l'argent de la colonie, une concurrence officielle, inutile parce que fatalement stérile. »

Ce passage a au moins le mérite de poser bien clairement la question. Il y a d'un côté une colonie qui demande à achever son chemin de fer, et de l'autre une compagnie particulière qui s'oppose à cet achèvement. Certes, nous estimons que notre empire colonial contient d'incalculables richesses en réserve ; nous ne cesserons point d'encourager nos compatriotes à les mettre en valeur, et nos vœux sont acquis à l'avance à toute entreprise tentée dans ce but. Si les Messageries françaises de Madagascar ont des compensations à demander, nous leur souhaitons de bon cœur de les obtenir aussi larges que possible, mais quelque digne d'attention que soit un intérêt privé, est-il admissible qu'il fasse échec à l'intérêt public ?

Compagnie des messageries françaises à Madagascar
Assemblée générale ordinaire du 13 novembre 1909
(*Les Annales coloniales*, 18 novembre 1909)

L'assemblée a été ouverte à 10 heures 1/2, sous la présidence de M. Gueugnier, président du conseil d'administration, qui constate que 7.227 actions sont présentes ou représentées, et qui appelle à siéger au bureau, en qualité de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents : MM. Schwob et Sébilleau.

M. [Pierre] Gibus, secrétaire de la société, remplissait les fonctions de secrétaire de l'assemblée. [...]

Rapport du conseil d'administration

[...]

Travaux

Les travaux neufs ont été :

À Andavak, la construction d'un petit quai en bois.

À la gare de Tamatave, la construction d'une fosse à piquer en maçonnerie.

Voie navigable. – Les dragues ont travaillé dans le courant de l'année sur la Vehitra, dans le canal d'Andavak et aux abords de la station du même nom. Le cube total dragué a été de 15.900 mètres cubes.

Le matériel naval n'a pas été modifié.

L'outillage a reçu un petit tour américain.

Exploitation commerciale

Les recettes ont atteint 181.705 fr. 03 contre 645.892 fr. 21 en 1907.

Le montant des dépenses d'exploitation n'a été que de 248.822 fr. 93 contre 268.467 fr. 10 en 1907.

Vous remarquerez qu'il y a eu une diminution sensible des dépenses, malgré l'augmentation des recettes. Les réductions sur tous les services dont nous vous parlions l'année dernière dans notre rapport, ont persisté et n'ont eu à subir aucune modification du fait de la plus grande importance du trafic.

Le nombre des passagers a été de 9.736 pour une recette de 127.978 fr. 65 contre 10.206 et 118.137 fr. 15 en 1907, ce qui représente une diminution de 410 voyageurs et une augmentation de recettes de 9.841 fr. 50.

Cette augmentation de recettes est due à l'accroissement du nombre des passagers ayant effectué le parcours total de Tamatave à Brickaville et vice versa.

Il ne faudrait pas croire que ce chiffre de 9.736 passagers transportés pendant l'année 1908 s'applique au transport commun des deux réseaux, c'est-à-dire à la grande ligne Tamatave-Tananarive, aller et retour, exploitée par votre société et par le chemin de fer de la colonie.

Notre chemin de fer de Tamatave à Ivondroo, qui est pour ainsi dire le chemin de fer de banlieue de la ville de Tamatave, transporte pour le trafic local la majeure partie de ces voyageurs, et la grande ligne de trafic commun n'en n'a transporté que 3.099, dont 2.071 sur réquisitions, à tarif réduit, 453 indigènes en 3^e classe et seulement 576 payant plein tarif.

Comparativement à l'année 1907, l'augmentation en faveur de 1908 porte sur 140 passagers réquisitionnaires et 132 indigènes ; il y a diminution d'une unité sur le nombre des passagers payant plein tarif.

Le total des recettes pour transport de marchandises s'élève à 602.423 fr. 68 contre 480.225 05 en 1907, soit une augmentation de 122.198 fr. 63.

Les recettes postales (subvention et colis postaux) ont été de 50.257 fr. 20 contre 44.903 fr. 09 en 1907.

Le péage et les recettes diverses ont atteint la somme de 1.045 fr. 50.

Le trafic des marchandises se divise de la façon suivante :

	1907	1908
Bagages	518.946	557.612
Grande vitesse	1.109.126	1.300.694
Petite vitesse (y compris les matériaux p. le ch. de fer)	12.205.066	17.125.701
Exportation	5.534.130	4.058.808
Compagnie	124.400	98.190
Transports spéciaux	485.333	360.724
	19.978.001	3.501.789
Différence en faveur de 1908	3.523 788	
	En plus	En moins
Bagages	38.726	—
Grande vitesse	191.568	—
Petite vitesse (y compris les matériaux p. le ch. de fer)	4.919.635	—
Exportation	—	1.475.322
Compagnie	—	26.210
Transports spéciaux	—	124.609
	5.149.921	12.626.141
Différence en faveur de 1908	3.523.788	

Trafic spécial à la voie ferrée.

	1907	1908	En moins
Bagages	99.411	50.996	48.415
Grande vitesse	581.911	411.063	170.848
Petite vitesse	2.800.388	1.903 586	896.802
Compagnie	107.420	88.786	18.634

	3.589.130	2.454.431	
Différence en faveur de 1907	1.134.699		1.134.699

Par le versement de la somme de 3.607 fr. 35 que nous avons effectué à la colonie dans le cours de l'exercice, nous avons soldé le remboursement de l'avance qu'elle nous avait faite.

Les bénéfices bruts s'élèvent à 532.882 fr. 16 pour 781.705 fr. 03 de recettes et 248.822 fr. 93 de dépenses. Il ressort un coefficient d'exploitation de 31,83 %.

Les frais généraux ont atteint 112.401 fr. 50 pour Paris et Tamatave contre 123.048 fr. 99 en 1907. Ce chiffre comprend 12.900 fr. 30 pour abonnement au timbre.

Les intérêts et agios se sont élevés à 8.202 fr. 30. Quoique le bilan que nous vous soumettons établisse clairement que notre société est maintenant dans une situation saine, il ne vous échappera pas cependant que notre service de trésorerie au 31 décembre dernier était des plus modestes.

En effet, contre 198.701 fr. 56 d'espèces en caisse, de sommes à recouvrer et d'effets à recevoir, notre compte « créditeurs divers », qui représente, sinon des sommes immédiatement exigibles, mais tout au moins des dettes à éteindre, s'élevait encore à 193.720 fr. 70.

Pour donner à notre trésorerie plus d'élasticité, pour nous conformer à vos suggestions et à la ligne de conduite suivie jusqu'à ce jour, et aussi pour mettre les postes d'amortissements plus en rapport avec la dépréciation et l'usure normales, nous y avons appliqué une somme de 253.134 fr. 65.

Après déduction de toutes charges et amortissements, le bilan se présente avec un solde à nouveau de 49.553 fr. 31, y compris le solde créditeur de l'exercice précédent.

Nous avons le regret de vous dire que la Colonie n'a pas abandonné son projet de prolongement de la voie ferrée depuis Brickaville jusqu'à Tamatave, dont nous vous avons parlé l'année dernière. Les études ont même été commencées. Votre conseil, dans une note adressée à M. le ministre des colonies, en date du 26 janvier 1909, a tenu à le mettre au courant de la situation que nous crée ce projet, et à lui faire valoir le peu d'intérêt actuel d'un doublement de la voie du transport.

Vous pouvez être assurés que votre conseil continuera à surveiller d'une façon toute particulière cette question, afin de sauvegarder vos intérêts, ainsi qu'il s'y est toujours appliqué.

Nous ne doutons pas que vous vous joigniez à nous pour adresser à notre directeur, M. Vernas, les remerciements que méritent son activité et le souci constant qu'il a de vos intérêts.

M. Gueugnier, notre président, a continué son concours pour les besoins de trésorerie et les achats de marchandises. Nous vous prions de vouloir bien, en conformité de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, autoriser la continuation de ces opérations pour l'exercice en cours jusqu'à la prochaine assemblée générale.

Les pouvoirs d'administrateur de M. Williams sont expirés. Vous avez donc à élire un nouvel administrateur et nous vous rappelons que les administrateurs sortants sont rééligibles.

Nous vous rappelons également que vous avez à nommer des commissaires des comptes pour l'exercice 1909.

M. Charpentier, l'un des commissaires des comptes, donne lecture du rapport des commissaires des comptes.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DES COMPTES

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur les comptes de l'exercice 1908 dont vous avez bien voulu nous confier la vérification.

BILAN ACTIF

Les comptes de l'actif immobilisé ne présentent en eux-mêmes que des variations insignifiantes ; mais ils sont diminués de nouveaux amortissements importants prélevés sur les bénéfices de l'exercice, à savoir :

Construction voie ferrée	40.000 00
Bâtiments et matériel fixe	55.992 05
Matériel de construction	85.000 00
Matériel d'exploitation	55.860 00
Immeubles particuliers	11.057 86
Frais de premier établissement	5.224 74
Soit au total	<u>253.134 65</u>

De plus, le compte prime de remboursement sur obligations est en nouvelle diminution de 6.435 fr.; 41 par suite des remboursements effectués en 1908.

Le total des amortissements de ces comptes, y compris celui à provenir de 1908, s'élève à 1.070.154 fr. 94.

À l'actif disponible :

Le compte caisse et banque est de 22.202 52

Le compte débiteur divers de 115.499 04

Les effets à recevoir à Paris, de 61.000 00

Enfin, le compte magasin général s'élève à 239.978 06

en concordance avec l'inventaire des approvisionnements au 31 décembre 1908.

PASSIF

Capital actions 3.250.000 00

Capital obligations 2.964.500 00

le total des obligations amorties s'élevant à 285.000 francs.

Le fonds d'assurance à 80.000 00

Et la réservée légale à 10.065 04

sont sans changements.

Le compte créditeurs divers n'est plus que de 193.720 76

Les avances de la colonie sont entièrement remboursées.

Enfin, le compte Profits et pertes, amortissements déduits, s'élève comme nous allons le voir, à 49.553 31

PROFITS ET PERTES

DÉBIT

Le débit comprend :

Le montant des coupons des obligations 152.212 50

La prime de remboursement sur obligations 6.435 41

Les frais généraux Paris et Tamatave 112.404 50

qui présentent une nouvelle diminution de 10.644 fr. 49 sur ceux de 1907.

Les intérêts et agios Paris et Tamatave 8.202 30
 Les soldes de divers comptes 5.643 76
 La participation du personnel 6.966 00
 Le total est ainsi de 291.864 47

CRÉDIT

Le crédit comprend :

Le solde du compte primes d'assurance 778 75
 Bénéfices sur créances 8.132 00

Et les bénéfices bruts de l'exploitation de la voie ferrée et de la voie navigable
 532.882 10

Soit au total 541.792 85

La balance fait ressortir un bénéfice net de 249.928 38

qui, ajouté au report précédent de 53.759 58

donne un total disponible de 302.687 98

Votre conseil vous propose d'appliquer aux amortissements détaillés au bilan de la
 somme de 253.134.65

et de reporter à nouveau 49.553.31

Nous avons pu constater dans l'examen auquel nous nous sommes livrés, la parfaite
 concordance entre les pièces de comptabilité, les écritures et les comptes qui vous sont
 soumis.

Malgré les résultats satisfaisants de l'exercice, et l'assainissement de la situation
 financière de l'entreprise, nous ne pouvons que vous engager à approuver les
 propositions de votre conseil pour l'emploi des bénéfices disponibles.

Paris, le 1^{er} octobre 1909.

Signé : MAILLET, CARRPENTIER.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1908

ACTIF		
Apports		1.250.000 00
Construction voie navigable		3.023.940 22
Const. voies ferrées :	475.567 25	
Amortissement :	96.302 88	379.264 37
Bâtiments et mat. fixe :	559.920 54	
Amortissement :	152.945 21	406.975 33
Matér. de construction :	168.710 65	
Amortissement. :	118.819 53	49.891 12
Matér. d'exploitation :	1.117.199 70	
Amortissement :	569.729 79	547.469 91
Mobilier Paris :	1.435 10	
Amortissement :	1.434 10	1 00
Immeub. particuliers :	110.578 62	
Amortissement :	46.697 42	63.881 20

Frais de 1 ^{er} établis.		50.247 35
Amortissement		50.247 35
Prime de remboursem. :	421.715 00	
Amortissement :	33.978 66	387.736 34
Disponibilités en caisse et en banque		22.20252
Débiteurs divers		115.499 04
Effets à recevoir Paris		61.000 00
Magasin général		239.978 06
Total		6.547.839 11
PASSIF		
Capital-actions		3.250.000 00
Capital-obligations :	3.250.000 00	
Oblig. amorties :	285.500 00	2.964.500 00
Fonds d'assurances		80.000 00
Réserve légale		10.065 04
Créditeurs-divers		193.720 76
Profits et pertes		49.553 31
Total du passif		6.547.839 11

PROFITS ET PERTES

DÉBIT	
Montant des coupons obligations n° 18 et 19	152.212 50
Prime de remboursement sur obligations amorties	6.435 41
Frais généraux, Paris et Tamatave	112.404 50
Intérêts et agios, Paris et Tamatave	8.202 30
Solde du compte « Concession forestière »	5.169 76
Solde de divers comptes	474 00
Personnel complément participation	6.966 00
Amortissements	253.134 65
Solde a reporter	49.553 31
	594.552 43
CRÉDIT	
Solde antérieur	52.759 58
Solde du compte « Primes d'assurances »	778 75

Bénéfices sur créances	8.132 00
Bénéfices bruts de l'exercice	532.882 10
	594.552 43

LE CHEMIN DE FER DE MADAGASCAR
 (Le Temps, 22 novembre 1909)
 (Les Annales coloniales, 25 novembre 1909, p. 3)

Nous avons, à deux reprises, fait connaître notre avis sur l'urgence qu'il y a pour la colonie de Madagascar à prolonger son chemin de fer jusqu'à Tamatave. Bien que la lettre suivante ne nous en ait pas fait changer, nous l'insérons à la prière de la Compagnie des messageries françaises de Madagascar :

Monsieur le directeur,

Dans son numéro du 27 octobre 1909, sous le titre « Malfaisance bureaucratique », le *Temps* publie un article contre le canal des Pangalanes, ses transports, ses transbordements, ses tarifs.

Ce canal, notre Société des messageries françaises de Madagascar en a la concession. Ces transports et ces transbordements, notre société les effectue avec son matériel. Ces tarifs, notre société les applique, d'accord avec le gouvernement général de Madagascar et le ministre des colonies, et en conformité de son cahier des charges.

Nous faisons appel à votre impartialité pour que nous puissions nous expliquer sur cet article, et, tous documents en mains, contredire vos correspondants de Madagascar vous signalant une irritation qui va croissant au sujet de « l'inexplicable inertie du ministère des colonies ».

« L'inertie du ministère des colonies », elle est des plus explicables en raison de la répercussion financière trop facile à prévoir pour les finances de Madagascar.

Il est très exact que le chemin de fer de Tananarive s'arrête à Brickaville, que les marchandises sont transbordées en bateau sur ce point jusqu'à Ivondroo. Mais de ce qu'il y a un et même deux transbordements, en quoi peut-il s'ensuire qu'elles payent plus cher pour gagner Tamatave que si elles continuaient par voie ferrée, le chemin de fer étant prolongé ?

Même en France, ne réclame-t-on pas de tous côtés des transports économiques à organiser avec le concours de la voie ferrée et de la voie fluviale ?

Une loi n'a-t-elle pas été votée tout récemment pour y parvenir ? Qui pourrait soutenir sérieusement que cette loi tend à aggraver le coût des transports et non pas à le réduire ?

Peu importe le véhicule dans lequel la marchandise parvient à destination. La seule question à envisager, c'est le prix de revient du transport.

C'est la conception qui prévaut dans le commerce mondial et qui a prévalu jusqu'à présent à Madagascar. C'est contre elle que le *Temps*, organe autorisé des milieux coloniaux, vient aujourd'hui protester !

On s'est arrêté à une solution que vous qualifiez de « provisoire », parce qu'un gouvernement prévoyant a cru devoir envisager le côté pratique de la question, c'est-à-dire le prix de revient du transport, et c'est pourquoi nous avons la solution mixte « Fer et eau ».

En englobant le service de l'emprunt, les frais d'exploitation et d'entretien, les dépenses annuelles du chemin de fer de Tananarive à Brickaville, atteignent quatre millions, les recettes, un million seulement ; déficit, trois millions.

Quel est le trafic de cette ligne, déduction faite des matériaux qui ont servi à sa propre construction ? 9.352 tonnes en 1905 ; 13.215 tonnes en 1906 ; 11.400 tonnes en 1907 ; 10.473 tonnes en 1908 (Rapport à M. le ministre des colonies, janvier 1909).

Donc, un maximum de 12.000 tonnes par an, une trentaine de tonnes par jour !

Au budget de la colonie, chaque tonne transportée coûte donc environ 250 francs !

C'est de cette ligne que le *Temps* demande la prolongation immédiate sur une longueur de 96 kilomètres. Il faut reconnaître que le ministre des colonies a de sérieuses raisons de montrer quelque circonspection et peu de hâte.

Quant aux tarifs de la voie fluviale par le canal des Pangalanes, même en y comprenant les transbordements (sur le transbordement à Brickaville, le chemin de fer de la colonie prélève un droit de transit de 2 francs par tonne), ils sont, dans leur ensemble, de 20 % meilleur marché que ceux du chemin de fer actuel. (Rapport au ministre des colonies, janvier 1909, pages 9 et 10.)

Il est inexact que « par le canal des Pangalanes, les tarifs accrus par deux transbordements soient très élevés ». et que « par le chemin de fer, ils soient réduits de moitié » à moins, toutefois, que le budget de la colonie ne vienne encore, toujours, payer la différence.

Si la colonie a de l'argent à dépenser pour l'organisation des transports, que ne l'emploie-t-elle d'abord à créer à l'intérieur du pays, entre Tananarive et Brickaville, des affluents à son chemin de fer, routes, voies d'accès, qui rendraient possible l'afflux du trafic, de ce trafic qui ne dépasse pas trente tonnes par jour sur un parcours de 267 kilomètres de voie ferrée.

Quant à ce que dit le *Temps* sur la production du riz, aucune responsabilité ne peut nous être imputée à cet égard.

Avant l'organisation des Messageries françaises de Madagascar, le prix de la tonne de marchandise, pour monter de Tamatave à Tananarive, dépassait 1.000 francs ; et actuellement, le riz peut descendre à la côte à raison de 22 fr. 90 la tonne, dont 15 fr. 60 pour le chemin de fer (267 kilomètres), et 7 fr. 30 pour les Pangalanes (146 kilom.).

Mais depuis que la première locomotive a atteint Tananarive, c'est-à-dire depuis huit mois, les statistiques prouvent que le tonnage de descente diminue. Non pas, certes, que ce soit la faute du chemin de fer. C'est un phénomène, un phénomène navrant, mais qui n'en n'est pas moins réel. En neuf mois, il est descendu de Tananarive 269 tonnes de riz, soit un peu moins d'une tonne par jour !

La raison, c'est d'abord, comme il est dit plus haut, que le chemin de fer traverse une contrée plutôt stérile et peu peuplée, où les routes, qui devraient être les artères de cet organisme, font totalement défaut. C'est aussi que le riz du plateau central est inférieur comme qualité, à celui de la côte, en tant que riz d'exportation.

Nul ne souhaiterait plus que nous que, comme vous le dites, l'avenir réservé à la ligne de Tamatave à Tananarive fût si magnifique, et que les tonnages de riz fussent si considérables en perspective. Nos transports en bénéficieraient dans une large proportion, même avec la concurrence d'une ligne de chemin de fer parallèle.

Et nous préférierions, ce serait d'un meilleur rendement, transporter ces gros tonnages plutôt que nos 2.858 passagers en 1907, qui se décomposent comme suit 1.961 fonctionnaires à prix réduit, 320 indigènes, et seulement 577 voyageurs payant plein tarif.

On donne une idée précise de l'importance de la clientèle du chemin de fer de Tananarive.

Quant à « l'argent dont la colonie dispose », « maintenant que l'argent ne manque plus », vos correspondants de Madagascar vous ont-ils appris que ces fonds, dits « de réserve », proviennent justement des travaux non exécutés depuis quelques années ?

Et qu'est-ce que cette société qui proteste et rectifie ?

Rassurez-vous, il ne s'agit pas de lui faire de la réclame, et elle ne recherche aucune publicité. Nous voudrions, au bas de ces explications, supprimer notre nom pour ne laisser apparaître que l'exemple.

Nous sommes à Madagascar sur la foi d'un traité. Nous avons consacré sept millions d'argent français à doter la Grande-île d'un important service public.

Nos services fluviaux ne coûtent rien à la colonie. Nous ne profitons de subventions d'aucune sorte. Nous sommes une entreprise d'initiative privée qu'on ne peut même accuser de jouir d'un productif monopole, puisque nos actionnaires n'ont jamais touché l'intérêt de leur argent.

La situation exacte, la voici :

Pas de voie de communication intérieure, drainant la marchandise au chemin de fer de l'île, qui coûte fort cher à son budget, et une société française qui complète ce chemin de fer avec des transports à meilleur marché, et dont le fonctionnement est sans nulle répercussion sur les finances de la colonie.

Au lieu de construire les routes nécessaires, tout l'effort se porte à créer à cette libre entreprise, avec l'argent de la colonie, une concurrence officielle, inutile, parce que fatalement stérile.

Veillez agréer, etc.,

Le conseil d'administration de la Société des messageries françaises de Madagascar,
Le président
L. GUEUGNIER

Compagnie des messageries françaises à Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1910)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 18 novembre, à 10 heures 1/2, sous la présidence de M. Gueugnier, président du conseil d'administration, qui a constaté que 5.614 actions étaient présentes ou représentées et a appelé au bureau, en qualité de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, MM. Schwob et Réal. M. [Pierre] Gibus remplissait les fonctions de secrétaire.

M. le président a donné lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation les comptes et le bilan arrêtés au 31 décembre 1909.

Nous allons vous mettre d'abord au courant des changements survenus dans notre entreprise au cours de l'exercice écoulé.

Les recettes ont atteint 745.777 fr. 81 contre 781.705 fr. 03 en 1908.

Le montant des dépenses d'exploitation a été de 238.385 fr. 51 contre 248.822 fr. 93 en 1908.

Le nombre des passagers a été de 10.715 pour une recette de 135.365 fr. 35 contre 9.736 et 127.978 fr. 65 en 1908, ce qui représente une augmentation de 979 voyageurs et de 7.386 fr. 60 de recettes.

Le chiffre de 10.715 se décompose ainsi 3.013 voyageurs ayant payé plein tarif, 4.601 indigènes et 3.101 réquisitionnaires. Sur ces chiffres, notre chemin de fer de Tamatave à Ivondroo a transporté à lui seul : 2.102 voyageurs ayant payé plein tarif, 3.394 indigènes et 364 réquisitionnaires,

Le total des recettes pour transport de marchandises s'élève à 552.537 fr. 23 contre 602.423 francs 68 en 1908, soit une diminution de 49.886 francs 45.

Les recettes postales (subvention et colis postaux) donnent le total de 55.610 fr. 42, contre 50.257 fr. 20 en 1908.

Les péages et les recettes diverses s'élèvent ensemble à la somme de 2.264 fr. 91.
Le trafic des marchandises se divise de la façon suivante (en tonnes) :

	1908	1909
Bagages	557.672	626.460
Grande vitesse	1.300.694	1.303.063
Petite vitesse y compris les matériaux p. le ch. de fer	17.125.701	13.127.494
Exportation	4.053.808	6.257.628
Compagnie	98.190	113.119
Transports spéciaux	360.724	265.321
	23.501.789	21.693.085
Différence en faveur de 1905		1.808.704

Trafic spécial à la voie ferrée

	1908	1909
Bagages	50.996	161.999
Grande vitesse	411.063	589.337
Petite vitesse	1.903.586	2.251.129
Compagnie	88.786	102.780
	2.454.431	3.096.245
Différence en faveur de 1909	640.814	

Les bénéfices bruts s'élèvent à 507.392 fr. 30 pour 745.777 fr. 81 de recettes et 538.385 fr. 51 de dépenses. Il ressort un coefficient d'exploitation de 31,96 %.

Les frais généraux ont atteint 109.579 fr. 10 pour Paris et Tamatave contre 112.404 fr. 50 en 1908. Ce chiffre comprend 14.147 fr. 70 pour abonnement au timbre.

Les intérêts et agios se sont élevés à 571 fr. 28.

Nous avons appliqué aux amortissements une somme de 187.548 fr. 30 pour nous conformer aux précédents.

Après déduction de toutes charges, et amortissements, le bilan se présente avec un solde créditeur de 99.854 fr. 70 dont vous aurez à déterminer l'emploi.

Vous n'ignorez pas que l'article 118 de la loi de finances promulguée au *Journal officiel* du 10 avril 1910 a autorisé le gouvernement général de Madagascar ; à procéder aux travaux de construction du chemin de fer de Brickaville à Tamatave. Les dates imposées par les fournitures de matériel nous donnent tout lieu de croire que cette ligne sera mise en exploitation vers le premier janvier 1913. Son tracé est parallèle à notre canal. Les tarifs que la colonie appliquera seront certainement trop bas pour nous

permettre la lutte et nous devons compter que l'ouverture à l'exploitation, de ce tronçon aura pour la nôtre les plus graves conséquences.

Vous regretterez certainement autant que nous qu'une Société française ayant exposé des capitaux importants dans une de nos colonies se voit privée de son but d'existence par une mesure de l'administration même de qui elle la tenait, au moment où le résultat de ses efforts pendant plusieurs années lui faisait envisager l'avenir sous un jour favorable.

Les encouragements que notre société n'a cessé de recevoir dans l'exécution des travaux considérables qu'elle a accomplis et dans l'exploitation du service public dont elle est chargée ne lui permettaient pas de prévoir une solution aussi fatale que le développement du trafic ne justifie pas.

Conformément aux clauses de notre convention et du cahier des charges, nous avons saisi M. le ministre des colonies de la question et nous vous prions de croire que votre conseil d'administration usera de tous les arguments qu'il possède pour défendre vos intérêts.

Nous avons le regret de vous faire part du décès de M. Angelby. D'abord comme commissaire des comptes, puis comme administrateur, il s'était toujours occupé de la société depuis ses débuts et nous avons su apprécier l'aide et les conseils qu'il nous avait apportés dans toutes les circonstances.

M. Vernas, que nous sommes heureux de voir toujours à la direction de notre entreprise à Tamatave, ne cesse d'y consacrer le dévouement et l'activité les plus entiers. Nous ne doutons pas que vous vous joigniez à nous pour lui adresser tous nos remerciements.

M. Gueugnier, notre président, a continué son concours pour les achats de marchandises.

Nous vous prions de vouloir bien, en conformité de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, autoriser la continuation de ses opérations pour l'exercice en cours, jusqu'à la prochaine assemblée générale. Les pouvoirs d'administrateur de MM. [Pierre] Gibus et Vincent sont expirés. Vous avez donc à élire deux nouveaux administrateurs et nous vous rappelons que les administrateurs sortant sont rééligibles.

Nous vous rappelons également que vous avez à nommer des commissaires des comptes pour l'exercice 1910.

Après la lecture par M. Maillot du rapport des commissaires des comptes et une courte discussion relativement aux pourparlers engagés entre la Compagnie et le gouvernement en vue du rachat, les résolutions suivantes ont été votées à l'unanimité :

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires des comptes, et pris connaissance du bilan de l'exercice 1909, approuve le rapport du conseil d'administration, et les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1909, tels qu'ils lui sont présentés, ladite approbation valant *quibus* pour chacun des membres du conseil.

L'assemblée générale fixe le dividende à 3 fr. par action lesquels seront payables sous déduction des impôts établis par la loi de finances. À partir du 1^{er} janvier prochain, sur présentation du coupon n° 3, le solde bénéficiaire de 1.854 fr. 70 devant être reporté à nouveau.

Deuxième résolution

L'assemblée générale renouvelle à MM. [Pierre] Gibus et Vincent leurs pouvoirs d'administrateurs qui sont expirés.

Troisième résolution

L'assemblée générale nomme commissaires des comptes, pour faire ensemble ou séparément, en cas d'empêchement de l'un d'eux, le rapport sur l'exercice 1910, MM. Maillot et Charpentier : elle fixe à 1.000 francs leur allocation.

Quatrième résolution

L'assemblée générale, en conformité de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, donne son acquiescement aux opérations, dont il est rendu compte dans le rapport au conseil, avec M. Gueugnier ; elle autorise la continuation de ces opérations et celles des autres administrateurs avec la société, pour l'exercice en cours, jusqu'à la prochaine assemblée générale.

Compagnie des messageries françaises à Madagascar
Assemblée générale ordinaire du 15 novembre 1912
(*Les Annales coloniales*, 26 novembre 1912)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 15 novembre 1912, à 10 h. 30, sous la présidence de M. Gueugnier, président du conseil d'administration, qui a appelé au bureau, comme scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, MM. Pelletier et Gryson.

M. [Pierre] Gibus remplit les fonctions de secrétaire général.
Il est donné lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous rendre compte de la marche de notre exploitation pendant l'exercice écoulé et de soumettre à votre approbation les comptes et le bilan arrêtés au 31 décembre 1911 conformément à l'article 31 des statuts.

Par suite de l'accroissement important du fret de retour, et afin de continuer à assurer nos services avec régularité, nous avons augmenté nos unités d'une locomotive, mise en service en janvier ; de dix wagons plates-formes, construits en partie avec des matériaux en magasin et entrés en service en octobre ; de deux chalands en bois de 45 tonnes, mis en service en novembre.

De plus, nous avons complété nos installations par l'établissement d'une nouvelle voie et l'allongement de deux autres, à Ivondroo, et par la construction d'un nouveau magasin, à Tamatave.

Les recettes se sont élevées à 1.171.045 fr. 22. De la comparaison de ce chiffre avec celui de l'année 1910, qui a été de 915.134 fr. 46, il ressort une plus-value de 255.910 fr. 76.

Ces recettes ont été fournies : pour 914.413 fr. 98, par les transports du commerce, et pour 256.631 fr. 24, par ceux que nous avons effectués pour le compte de l'administration.

Le montant des dépenses d'exploitation a été de 303.908 fr. 53. Il n'accuse qu'une augmentation de 39.058 fr. 98 sur celui des dépenses de 1910 : 264 844 fr. 55 c., malgré l'élévation très sensible des recettes.

10.785 voyageurs sont passés sur notre exploitation, contre 11.021 en 1910. et nous avons encaissé, pour cette catégorie de recettes, 141.030 fr. 10 contre 143.405 fr. 25 en 1910. Il résulte de ces chiffres une diminution de 236 voyageurs et de 2.375 fr. 15.

Le nombre de 10.785 se détaille ainsi :

3.507 passagers ayant payé tarif entier, 4.753 indigènes et 2.525 réquisitionnaires. Sur ces quantités, 2.417 personnes ayant payé plein tarif, 3.056 indigènes et 387 réquisitionnaires ont voyagé sur notre voie ferrée seulement.

Les recettes pour les marchandises ont donné 955.983 fr. 71, alors qu'en fin de l'exercice précédent, elles n'étaient que de 712.074 fr. 96. D'où augmentation de 243.908 fr. 75.

Les recettes postales (subvention et colis postaux) ont atteint la somme de 69.276 fr. 25 contre 57.494 fr. 19 en 1910.

Les péages et les recettes diverses se sont élevés à 4.754 fr. 48.

Le trafic des marchandises se répartit de la façon suivante (en tonnes) :

	1910	1911
Bagages	656 178	506 811
Grande vitesse	1.605.977	2.401.487
Petite vitesse (y compris les matériaux p. le ch. de fer)	14.627 371	24.844.994
Exportation	13.535 356	28.959.366
Compagnie	140 710	169.434
Transports spéciaux	537.789	825.777
	31.103.390	57.707.869
Différence en faveur de 1911	26.604.479	

Trafic spécial à la voie ferrée

	1910	1911
Bagages	184.666	98.719
Grande vitesse	720 560	1.297.322
Petite vitesse	2 287 882	3.388.245
Compagnie	123.080	144.589
	3.316.188	4.928 87
Différence en faveur de 1911	1.612.687	

Les bénéfices bruts se sont élevés à 867.141 fr. 69 pour 1.171.045 fr. 22 de recettes et 303.903 fr. 53 de dépenses. De ces deux derniers chiffres, il ressort un coefficient d'exploitation de 25,95 %.

Le total des frais généraux a été de 114.612 fr. 01, pour Paris et Tamatave, contre 109.136 fr. 26 en 1910. Sur cette somme, nous avons payé 15.714 fr. 77 pour abonnement au Timbre.

Les intérêts et agios nous ont procuré un bénéfice de 12.155 fr. 30.

Pour tenir compte, ainsi que chaque année, de l'usure du matériel et de la dépréciation des immeubles et bâtiments, nous avons porté en amortissement la somme de 356.718 fr. 49.

En vue de la transformation que nécessitera dans le courant de l'année prochaine la fin de notre exploitation, nous avons cru devoir prévoir, dès à présent, une somme de 80.000 francs, tant pour les indemnités à verser à notre personnel, que pour les divers frais qu'entraînera cette transformation.

Après déduction de toutes charges, amortissements et provision, le bilan se présente avec un solde créditeur de 104.663 fr. 36. En considération de la situation que crée l'indécision de la reprise de votre actif par la colonie, votre conseil vous propose de reporter cette somme à nouveau.

Dès que les travaux du prolongement, de Brickaville à Tamatave, du chemin de fer de la colonie ont été décidés, nous avons, conformément à l'article 31 du cahier des charges, demandé à l'administration de procéder au rachat de notre actif.

M. le Ministre des colonies nous a alors répondu qu'il n'admettait pas notre interprétation, mais nous a, en même temps, fait la proposition suivante, que nous vous citons textuellement ;

« Toutefois, si vous voulez bien abandonnant le terrain du droit, prendre l'engagement de renoncer à toute réclamation contentieuse et vous en remettre à l'équité de l'administration coloniale. M. Picquié se déclare disposé à rechercher le moyen de vous aider à liquider votre situation de manière également honorable et avantageuse pour les deux parties en cause. »

Nous avons cru devoir acquiescer à la proposition que nous faisait M. le ministre des colonies et nous en remettre, comme il nous le proposait, à un examen équitable de l'administration coloniale, de la sauvegarde de nos intérêts.

Depuis, nous sommes restés en rapports constants avec M. le ministre des colonies et avec M. le gouverneur général de Madagascar, mais nous ne sommes pas encore arrivés à la solution que nous aurions souhaité pouvoir vous faire connaître à l'assemblée générale de ce jour.

Les travaux du prolongement du chemin de fer se poursuivent régulièrement et nous donnent lieu de penser que l'ouverture à l'exploitation de la nouvelle section aura lieu, ainsi que nous vous le disions l'année dernière, dans les premiers mois de 1913.

Dès qu'une solution sera en état d'intervenir, une assemblée générale extraordinaire sera convoquée pour vous en soumettre les termes.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1911

ACTIF		
Apports		1.250.000 00
Construction voie navigable :	3 023.940 22	
Amortissement :	73.940 22	2.950:000 00
Construction voie ferrée :	475.567 25	
Amortissement :	238.973 04	236.594 21
Bâtiments et matériel fixe :	503.710 92	
Amortissement :	321.477 26	242.233 66
Matériel de construction :	185.505 20	
Amortissement :	185.504 20	1 00
Matériel d'exploitation :	1.240.026 16	
Amortissement :	850.476 19	389.549 97
Mobilier Paris :	1.435 10	
Amortissement :	1.434 10	1 00

Immeubles particuliers :	109.526 52	
Amortissement :	90.718 44	18.808 08
Frais de premier établissement :	50.247 35	
Amortissement :	50 247 35	1 00
Prime de remboursement :	421.715 00	
Amortissement :	56.816 91	364.808 00
Caisse et banque		736.676 59
Débiteurs divers		167 233 00
Effets à recevoir Paris		29.827 50
Magasin général		219.502 63
Total		<u>6.605.325 73</u>
PASSIF		
Capital-actions		3.250.000 00
Capital obligations :	3.250.000 00	
Obligations amorties :	474.500 00	2.775.500 00
Fonds d'assurance		80.000 00
Réserve légale		29.442 02
Créditeurs divers		249.720 35
Réserve spéciale		80 000 00
Profits et pertes		140.663 36
Total		<u>6.605.325 73</u>

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

DÉBIT	
Montant des coupons obligations n° 24 et 25	143.950 00
Prime de remboursement sur obligations amorties	9.154 29
Frais généraux, Paris et Tamatave	114.612 01
Personnel. Complément participation	20.938 10
Dépréciation sur marchandises	11.740 00
Divers	12 50
Dividende 1910	130.000 00
Amortissements	356.718 49
Provision pour règlements ultérieurs	80 000 00
Réserve légale	7.139 60

Solde à reporter :	
Solde antérieur	5.010 43
Solde de l'exercice	135.652 93
	<u>1.014.929 25</u>
CRÉDIT	
Solde antérieur	135.010 43
Solde du compte Prime d'assurances	496 83
Intérêts et agios, Paris et Tamatave	12.155 30
Bénéfices sur créances	125 00
Bénéfices bruts de l'exercice	867.141 69
	<u>1.014.929 25</u>

ALLOCUTION DU PRÉSIDENT

Messieurs,

Nous vous devons quelques explications au sujet de la non distribution d'un dividende malgré la belle année que nous venons de faire. Nous avons accepté de régler à l'amiable avec le gouvernement la cessation de nos services. Le gouvernement s'est montré disposé à rechercher une solution honorable et avantageuse pour les deux parties ; un procès nous aurait demandé beaucoup de temps ; nous avons préféré nous en remettre à l'équité de M. le gouverneur général. Dans cet ordre d'idées, votre conseil d'administration désirerait voir le gouvernement amené à nous donner les sommes nécessaires pour payer intégralement nos obligataires et pour pouvoir mettre en valeur les 40.000 hectares qui font l'objet de l'article 9 de la convention et qui nous sont donnés à titre de compensation des pertes occasionnées par la cessation de nos services. Il est évident que si on nous donnait 40.000 hectares et si on ne nous fournissait en même temps les moyens de mettre ces terrains en valeur, c'est comme si on ne nous donnait rien du tout.

Notre société a rendu assez de services à la colonie pour que celle-ci se montre équitable et généreuse à notre égard.

C'est à cause de cette situation encore indéfinie que l'administration des colonies nous a fait savoir par lettre ses réserves au sujet de la distribution d'un dividende.

Voici cette lettre :

« Par lettre n° 212 de ce mois, le conseil m'a fait connaître qu'il avait l'intention de proposer à votre prochaine assemblée générale la mise à la disposition des actionnaires d'une somme de 140.663 francs 36, qui serait prélevée sur le solde créditeur du compte de profits et pertes de 1911. Me référant à cette communication et aux réserves verbales que j'avais formulées lors de notre récent entretien et dont votre communication a bien voulu me donner acte, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne crois pas devoir adhérer à la distribution d'un dividende, à la veille du jour où la compagnie doit cesser son exploitation, et demeure par conséquent dans l'incertitude des recettes qui lui permettraient de s'acquitter d'abord de ces obligations légales, notamment du règlement de sa dette obligataire.

Nos conseils, M. Boivin-Champeaux et Naquet-Radiguet, nous ont déclaré qu'en droit, le gouvernement ne pouvait s'opposer à la distribution d'un dividende, puisque l'exercice est clos. D'un autre côté, il y a quelque chose de choquant à distribuer une

partie de notre actif sans savoir comment pourra se résoudre notre liquidation finale. Nos conseils ont donc été d'avis que, puisque le gouvernement montrait de la complaisance à notre égard, nous devons agir de même, et dans ces conditions, nous avons décidé de vous proposer le report à nouveau de ces 140.00 francs en attendant qu'une solution intervienne. Telle est la situation. Je ne crois pas que les pourparlers doivent se prolonger longtemps encore : dans tous les cas, vous aurez la possibilité de disposer ultérieurement de cette somme.

Après une courte discussion, aucun actionnaire ne demandant plus la parole, les résolutions suivantes ont été mises aux voix et adoptées à l'unanimité.

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires des comptes, et pris connaissance du bilan de l'exercice 1911, approuve le rapport du conseil d'administration et les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1911, tels qu'ils lui sont présentés, ladite approbation valant *quibus* pour chacun des membres du conseil. Elle décide de reporter à nouveau la somme de 140.663 francs 36.

Deuxième résolution

L'assemblée générale nomme membres du conseil d'administration : MM. Gueugnier et Mirio, pour la durée et dans les termes prévus à l'article 20 des statuts.

Troisième résolution

L'assemblée générale nomme commissaires des comptes, pour faire ensemble ou séparément, en cas d'empêchement de l'un d'eux, le rapport sur l'exercice 1912, MM. Charpentier et Maillet. Elle fixe à 1.000 francs leur rémunération.

Quatrième résolution

L'assemblée générale donne son acquiescement aux opérations, dont il a été rendu compte et donne aux administrateurs en exercice l'autorisation prévue par la loi du 24 juillet 1867.

Messageries françaises de Madagascar
(*Annuaire des valeurs inscrites à la cote du Syndicat des banquiers
en valeurs au comptant près la Bourse de Paris, 1913, p. 164-167*)

[Léon] Gueugnier, pdt ; [Jean] Mirio, [Pierre] Gibus, adm. dél. ; Vincent, Chasles.
Comm. : Charpentier, Maillet.

Messageries françaises de Madagascar
(*Le Recueil des assemblées générales, 3 novembre 1913*)

Actions de 100 fr. — 15 novembre : 14 fr. 75.

Les actionnaires de cette société se sont réunis en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. [Léon] Gueugnier, président du conseil d'administration.

Toutes charges, amortissements et provisions déduites, le bilan de l'exercice écoulé accuse un solde créditeur de 264.238 francs qui, ajoutés aux 140.663 francs, reportés de l'exercice précédent, donnent un total de 404.901 francs qui ont été reportés à nouveau.

Messageries françaises de Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 28 mai 1914)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 15 mai. La séance a été ouverte à 10 heures par M. [Léon] Gueugnier, président du conseil d'administration, qui a appelé au bureau, comme scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, MM. Charpentier et Pelletier. M. [Pierre] Gibus remplissait les fonctions de secrétaire.

M. le président a donné lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons réunis aujourd'hui en assemblée générale ordinaire pour vous tenir au courant des faits qui se sont produits depuis notre assemblée générale du 14 novembre dernier et, notamment, de la situation présente et future de nos obligataires.

Il est inutile de reprendre dans le détail le rapport qui vous a été présenté à cette assemblée. Ce rapport est encore dans vos mémoires et vous savez comme nous la situation qu'a faite à la Société l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer de Brickaville à Tamatave,

Depuis cette dernière assemblée, nous avons appris que la requête présentée devant le conseil du contentieux de la colonie de Madagascar avait été rejetée comme mal fondée.

La décision, rendue le 20 novembre 1913, expose les motifs du rejet et dit, en particulier, que :

« Si l'équité doit et peut servir à l'interprétation des conventions, elle ne peut prévaloir contre le sens clair et précis desdites conventions ; le conseil, admettant que le sens des articles 3 et 9 de la convention est nettement contraire à la prétention de la Compagnie, ne peut entrer dans l'examen des considérations d'équité qu'elle invoque ».

Nous avons interjeté appel de ce jugement devant le Conseil d'État. L'arrêt interviendra à une époque indéterminée et c'est pour vous mettre au courant des conséquences de ce long délai que nous vous avons convoqués aujourd'hui.

Aussitôt l'ouverture du prolongement du chemin de fer de la colonie, nous n'avons pas hésité à continuer l'exploitation, quels qu'en pussent être les résultats, dans le double but : 1° d'éviter la déchéance de notre privilège prévue par l'article 34 de notre cahier des charges ; 2° d'établir par des constatations effectives les conditions nouvelles faites à notre exploitation et chiffrer les pertes de recettes causées par la concurrence du chemin de fer, dont compensation nous est due, conformément à l'article 9 de la convention.

Or, nos recettes sont à peine suffisantes pour couvrir les frais matériels de l'exploitation locale.

D'autre part, notre actif se compose de divers éléments d'inégale valeur : d'abord, les fonds en caisse, qui constituent l'actif liquide, pour 1.351.929 fr. 77 ; puis, le matériel d'exploitation, à condition que la colonie n'en revendique pas la propriété lors d'une cessation prématurée de l'exploitation ; les 10.000 hectares prévus à l'article 9 de la convention, et, enfin, l'indemnité éventuelle que le Conseil d'État peut accorder à notre compagnie si notre thèse est admise par lui.

On voit donc que, dans les conjonctures actuelles, les premières obligations amorties par voie de tirage au sort seraient remboursées par prélèvement sur l'actif liquide et que, celui-ci épuisé, les autres obligataires n'auraient à se partager que des éléments d'actif dont il n'est pas possible actuellement de chiffrer la valeur de réalisation.

Des obligataires se sont émus à juste raison de cette situation et la compagnie a été assignée devant le tribunal de commerce de la Seine. Notre conseil d'administration ne peut préjuger la décision du tribunal, mais il lui semble inadmissible que le patrimoine liquide de la Société, gage commun de tous les créanciers, soit versé seulement à un certain nombre de privilégiés du tirage au sort. Il lui paraît équitable que ce gage soit réparti également entre tous, étant entendu qu'ils conservent sur l'avoir éventuel postérieur un droit égal.

L'avis de nos conseils a été unanime : pour arriver au concordat nécessaire avec les obligataires — qui ne sont pas constitués en société civile —, il est indispensable que nous demandions au tribunal de commerce le bénéfice de la liquidation judiciaire.

Cette mesure n'entraînera pas la dissolution immédiate de la société : elle permettra à votre conseil, assisté d'un mandataire de justice, de composer, conformément aux lois, l'assemblée générale des obligataires et de régler avec elle, dans les conditions de majorité légale, les rapports que nous devons avoir avec eux au sujet des remboursements.

Avant de prendre cette décision, votre conseil d'administration a tenu à vous demander voire avis, à se mettre bien d'accord avec vous et c'est dans ce but qu'il vous a réunis aujourd'hui.

DISCOURS DU PRÉSIDENT

Messieurs,

Vous avez pu constater que notre situation, bien que nous ayons un actif en caisse très important, est excessivement délicate. En ce moment, les obligataires sont remboursés par voie de tirage au sort : nous remboursons à peu près pour 80.000 francs par an. Comme notre procès devant le Conseil d'État, peut durer cinq ou six ans, nous arriverions à épuiser tout notre actif au profit de certains obligataires, en intérêts et amortissements, et il resterait peut-être les trois quarts des obligataires non remboursés. Ce serait donc pour nous la faillite si nous n'avions pas gain de cause devant le Conseil d'État.

Évidemment, dans la situation actuelle, nous pouvons soutenir le procès dont nous menacent les obligataires ; je ne crois pas qu'il y ait un tribunal qui nous condamne, puisque nous sommes *in bonis*. Mais nous devons nous montrer également honnête homme. Or, nous ne pouvons nous mettre en rapports avec eux autrement que par la voie judiciaire, puisqu'ils ne sont pas syndiqués ; c'est notre seul moyen de causer avec eux. Nous leur proposerons de leur abandonner notre actif espèces moins le fonds de roulement nécessaire pour vivre en attendant la fin du procès devant le Conseil d'État. Au point de vue de l'avenir, il pourra y avoir des modalités différentes. Si, par exemple, nous gagnons complètement devant le Conseil d'État, si nous obtenons les cinq millions de dommages-intérêts que nous demandons, ils seront remboursés intégralement. Si nous n'obtenons que partiellement satisfaction, nous examinerons les modalités d'un arrangement avec eux.

Depuis deux ans, nous avons mis nos bénéfices à la réserve. Si nous nous mettons en liquidation judiciaire, ces bénéfices vont être touchés par les obligataires. Il est juste qu'ultérieurement, cette somme, que nous aurions pu vous distribuer, entre dans le partage au prorata de ce que nous pourrions obtenir du gouvernement.

Le mot de « liquidation judiciaire » peut vous paraître infamant. Sans doute, il n'est pas honorable pour nous de nous mettre en liquidation judiciaire, mais l'action ne vient pas de notre fait, elle vient du fait du gouvernement de la colonie qui n'a pas tenu ses engagements vis-à-vis de nous et qui, pourtant, nous avait promis par lettre que nous sortirions honorablement de cette situation. Il n'a pas tenu sa promesse ; s'il y a une honte à recevoir, elle n'est pas pour nous, elle est pour ceux qui l'ont provoquée. Telle est la situation

La liquidation judiciaire n'est pour nous qu'un moyen de causer avec nos obligataires, d'arriver à un concordat honorable, de ne plus avoir cette lourde dette et de continuer nos opérations à Madagascar en attendant la fin du procès.

Après une courte discussion qui a permis à M. Gueugnier de fournir à l'assemblée de très intéressants renseignements sur les rendements actuels de l'exploitation, les résolutions suivantes ont été mises aux voix et adoptées à l'unanimité.

Première résolution

L'assemblée générale autorise le conseil d'administration à demander au tribunal le bénéfice de la liquidation judiciaire.

Deuxième résolution

L'assemblée générale autorise le conseil d'administration à conclure avec les créanciers obligataires ou autres les conditions d'un concordat.

Troisième résolution

L'assemblée générale confirme aux administrateurs le mandat de poursuivre devant le Conseil d'État le procès engagé.

PLACEMENT SOUS ADMINISTRATION JUDICIAIRE

LIQUIDATIONS JUDICIAIRES

(*Le Temps*, 27 juin 1914)

(Du 25 juin) Cie des messageries françaises de Madagascar, construction et exploitation du canal des Pangalanes et transports, rue de Milan, 14.

Cercle interallié

Déjeuner en l'honneur de M. Garbit

(*Le Gaulois*, 22 avril 1920)

René Chatillon, directeur des Messageries françaises de Madagascar

Messageries françaises de Madagascar

(*Le Journal des finances*, 2 avril 1921)

Les actionnaires de cette société doivent être convoqués prochainement en assemblée générale pour approuver les comptes de liquidation. Ceux-ci ne laisseraient disponible qu'un actif insignifiant.

CONCORDAT

Messageries françaises de Madagascar
(*Le Journal des finances*, 10 septembre 1921)

Voici quelles sont les modalités essentielles du projet de concordat approuvé par les obligataires : la société s'engage à payer 40 % du montant de ses créances dans les trois mois de l'homologation du concordat. Elle s'engage en outre à verser à ses créanciers. 80 % des disponibilités qui proviendront de la réalisation du matériel et des droits à la concession de 40.000 hectares dans la colonie, sauf 200.000 francs mis en réserve pour l'étude des concessions de terrains que la Société présentera à l'agrément du gouvernement.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES
Messageries françaises de Madagascar
(*Le Journal des finances*, 20 août 1921)
(*Les Annales coloniales*, 16 septembre 1921)

Les actionnaires se sont, réunis en assemblées ordinaire et extraordinaire le 9 août. À titre ordinaire, ils ont approuvé les comptes des exercices 1914 à 1919 inclus : ces exercices se sont soldés, pour 1914. par une perte de 70.810 francs : pour 1915. par un bénéfice, de 7.337 francs ; pour 1916. par une perte de 15.053 francs ; pour 1917, par un bénéfice de 30.241 francs ; pour 1918 et 1919, par une perte de 2.755 et 51.286 francs respectivement.

À titre extraordinaire, les actionnaires ont donné au conseil l'autorisation de réaliser le plus tôt et au mieux possible les éléments de l'actif d'ores et déjà disponibles, de faire toutes études, démarches et propositions ayant pour objet l'obtention de la concession prévue au contrat de 40.000 hectares de terrain dans la colonie, d'exploiter ou affermer le terrain qui aura été concédé, ou bien d'en disposer par voie de concession ou d'apport, à une autre société. afin de soumettre aux créanciers et au tribunal de commerce un projet de concordat.

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR
(*Les Annales coloniales*, 18 décembre 1922)

Une proposition de rachat par la Colonie, d'une partie de l'actif de la Société sera soumise aux actionnaires à l'assemblée générale du 19 décembre.

Messageries françaises de Madagascar
(*Le Journal des finances*, 28 février 1924)

Une répartition de 40 % sur les obligations est actuellement payable au siège, 14, rue de Milan à Paris.

Annuaire industriel, 1925 :

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR, 14, r. de Milan, Paris, 9^e. T. Gut. 13-02. Ad. t. Pangalanes. Code Lieber. Soc. an. 3.250.000 fr. Conseil : MM. [Léon] Gueugnier, président ; [Pierre] Gibus, [Jean] Mirio, Vincent.

Service public de transport entre Tamatave et Brickaville (terminus du chemin de fer de Tananarive). La voie exploitée comprend un chemin de fer de Tamatave à Ivondroo et un canal, dit « Canal des Pangalanes », d'Ivondroo à Brickaville. (575-1-38708).



Coll. Serge Volper

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR.

Société anonyme

constituée suivant statuts déposés chez Mes Charles Champetier de Ribes & Ferdinand Robin, notaires à Paris

Capital social : 2.500.000 fr.

ÉMISSION DE 2.500 OBLIGATIONS
en vertu de la délibération du conseil d'administration
du 10 janvier 1899

ACTION ABONNEMENT SEINE
2/10 EN SUS
5 c. POUR 100 fr.

Capital porté à 3.000.000 fr.
divisé en 30.000 actions
de 100 fr. par décision de l'AGE
des 8 janvier et 7 avril 1900

Capital porté à 3.250.000 francs
divisé en 32.500 actions de 100 francs
par décision de l'assemblée générale
extraordinaire des actionnaires du
2 février 1901

Admis sur bordereau au passif
de la liquidation judiciaire de la
CIE DES MESSAGERIES FLUVIALES
de MADAGASCAR
Michel RAYNAUD, liquidateur

COMPAGNIE DES MESSAGERIES FLUVIALES
de MADAGASCAR
Payé par M. RAYNAUD, liquidateur
1^{er} dividende de 40 %

Cie des MESSAGERIES FLUVIALES
DE MADAGASCAR
Payé par la Cie le 29 juillet 1926
2^e dividende de 25 %

SIÈGE SOCIAL À PARIS

OBLIGATION DE CINQ CENTS FRANCS AU PORTEUR
Intérêt annuel de vingt-cinq francs
Deux administrateurs : Léon Gueugnier et Jean Mirio
Breger et Nette, Paris

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
Grande chancellerie

(*Journal officiel de la République française*, 30 décembre 1926, p. 13684-13685)
(*Les Annales coloniales*, 30 décembre 1926)

Chevaliers

Portier (Arsène-Auguste-Joseph), ingénieur civil. Ancien directeur du chemin de fer du Soudan français. Ancien directeur de la Compagnie des messageries françaises de Madagascar ; 44 ans de pratique professionnelle. A été l'objet de plusieurs propositions.

Arsène-Auguste-Joseph PORTIER

Né le 25 février 1862 à Couptrain (Mayenne).
Auxiliaire des ponts et chaussées (1878).
Sous-chef de section sur la construction de la ligne de Nogent-le-Rotrou (1882).
Chef de service (ministère de la marine) à la construction du chemin de fer de Kayes à Bafoulabé (Soudan)(1883).
Ingénieur-directeur de cette ligne (1886).
Ingénieur chef de service constructeur de lignes de chemi de fer au Vénézuéla (1889).
Ingénieur-directeur de la construction d'une voie aérienne en Hongrie (1893).
Directeur d'étude de la ligne Sétif-Bougie en Algérie (1895).
Directeur général des travaux du canal des Pangalanes (Madagascar) sous la surveillance des services du génie (colonel Roques)(1899).
Directeur des travaux de la ligne de Guadia à Baza (Espagne)(1903).
Constructeur de la ligne Castres-Minat pour les Chemins de fer départementaux du Tarn (1908).
Adduction des eaux de la ville de Vannes, Morbihan (1912).
Construction de casernes à Chalons-sur-Marne (1914-1918).
Fonderies de Sevrans-Livry, etc.
Reconstruction des villages de Saint-Sulpice, Ham et Eppeville (1919-1923).
Secrétaire technique de la Société des ingénieurs civils.
Médaille coloniale.
Retiré depuis 1923 à Villennes-sur-Seine, villa Gysèle.
Décédé le 25 août 1941.

COMPENSATIONS PUBLIQUES

Lois — Décrets — Arrêtés
(*Les Annales coloniales*, 19 avril 1928)

Décret approuvant la convention passée entre l'État français et la Colonie de Madagascar et dépendances d'une part et la Compagnie des messageries françaises de Madagascar d'autre part, pour l'attribution à cette société de concessions gratuites en toute propriété dans la Grande-Île.

Aux termes de ce décret, est approuvée la convention en date du 6 avril 1928, qui accorde dans la Colonie de Madagascar et dépendances à la Compagnie des messageries françaises de Madagascar la concession gratuite en toute propriété :

- 1° De vingt mille hectares de terrains domaniaux non forestiers ;
- 2° De deux mille cinq cent mètres carrés de terrains urbains et suburbains autour de la ville de Fort-Dauphin.

Attribution de concessions à Madagascar
Rapport au Président de la République française
(*Le Journal officiel de Madagascar*, 16 juin 1928)

Paris, le 14 avril 1928,
MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Une convention passée, le 6 octobre 1897, entre le ministre des colonies et la Compagnie française de Madagascar, a concédé à cette société la construction et l'exploitation d'une voie navigable, dite canal des Pangalanes, à établir le long de la côte Est de Madagascar, entre Tamatave et Andovoranto.

Cette convention, qui a été approuvée par un décret du 6 octobre 1897, spécifie, à son article 9, que, dans le cas où le chemin de fer reliant Tananarive à la côte Est de Madagascar serait prolongé jusqu'à Tamatave, il sera accordé à la société en cause, à titre de compensation pour les pertes de recettes qui en résulteraient pour elle, une concession de terres du domaine de quarante mille hectares.

Cette hypothèse s'étant réalisée dans les conditions prévues, la « Compagnie des Messageries françaises de Madagascar », régulièrement substituée à la « Compagnie française de Madagascar », a sollicité l'exécution de la clause compensatoire de l'article 9 de l'accord du 6 octobre 1897.

Toutefois, l'attribution de 40.000 hectares de terrains à Madagascar où la colonisation n'a cessé de se développer, principalement en ces dernières années, n'allait pas sans présenter de graves difficultés d'ordre économique et politique.

Pour tenir compte de ces considérations, des pourparlers ont été engagés avec la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar; ils viennent d'aboutir à la rédaction d'une convention qui a été signée par cette société et le Gouverneur général de Madagascar, après avis de la commission des concessions coloniales, et qui ramène à 20.000 hectares de terrains ruraux et 2.500 mètres carrés de terrains urbains la compensation territoriale à attribuer à la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar.

Ce contrat fait l'objet du présent décret que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute sanction.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le ministre des colonies,
LÉON PERRIER.

DÉCRET

Le Président de la République française,

Vu les décrets des 11 décembre 1895 et 30 juillet 1897 fixant les pouvoirs du Gouverneur général de Madagascar et Dépendances ;

Vu le décret du 6 octobre 1897, concédant à la Compagnie française de Madagascar le droit de construire et d'exploiter une voie navigable le long de la côte Est de Madagascar entre Tamatave et Andovoranto ;

Vu le décret du 28 septembre 1926 sur le régime domanial de Madagascar ;

Vu la convention du 6 avril 1928, passée entre l'État français et la colonie de Madagascar et Dépendances d'une part, et la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar, d'autre part ;

Vu l'avis, émis à la date du 27 janvier 1928, par la commission des concessions coloniales et du domaine ;

Sur le rapport du ministre des colonies.

Décète :

ART. 1^{er}. — Est approuvée la convention, en date du 6 avril 1928, annexée au présent décret et qui accorde dans la colonie de Madagascar et Dépendances à la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar la concession gratuite en toute propriété :

1° De vingt mille hectares de terrains domaniaux non forestiers ;

2° De deux mille cinq cents mètres carrés de terrains urbains et suburbains autour de la ville de Fort-Dauphin.

ART. 2. — Le ministre des colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Rambouillet, le 14 avril 1928

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le ministre des colonies,
LÉON PERRIER.

CONVENTION

accordant une concession territoriale

à la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar

Entre l'État français et la colonie de Madagascar et Dépendances, représentés par le Gouverneur général, agissant après avis du conseil d'administration, en date du 28 juin 1927, et sous réserve de ratification par décret sur le rapport du ministre des colonies,

D'une part ;

Et la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar, société anonyme au capital de 3.250.000 fr., dont le siège social est à Paris, 14, rue de Milan, représentée par M. L[éon] Gueugnier, président du conseil d'administration, autorisé par le conseil d'administration et, sauf ratification ultérieure, par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai de six mois, à dater de la notification du décret approuvant la présente convention,

D'autre part,

Il a été exposé, convenu et arrêté ce qui suit :

EXPOSÉ

Aux termes d'une convention en date, à Paris, du 6 octobre 1897, ratifiée par décret du même jour, le ministre des colonies, agissant au nom et pour le compte de la colonie de Madagascar et Dépendances, a concédé, à la Compagnie française de Madagascar, le droit de construire et d'exploiter une voie navigable, dite canal des Pangalanes, à établir le long de la côte Est de Madagascar, entre Tamatave et Andovoranto.

Aux termes de l'article 9 de ce contrat, il a été prévu l'octroi, au profit de la société concessionnaire, de 40.000 hectares de terrain, à titre de compensation, pour le cas où le chemin de fer reliant Tananarive à la côte Est serait prolongé jusqu'à Tamatave, et l'exécution de la voie terrée décidée et commencée avant le 1^{er} janvier 1913.

Par décret du 29 août 1899, la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar, susdésignée, a été substituée dans tous les droits et obligations de la Compagnie française de Madagascar.

D'autre part, la condition prévue à l'article 9 de la convention du 6 octobre 1897 s'étant réalisée, la société concessionnaire a sollicité l'attribution des 40.000 hectares qui en faisaient l'objet.

À la suite des pourparlers qui ont été engagés sur l'exécution de cette clause entre le représentant de la Société des Messageries françaises de Madagascar, d'un côté, le chef de la colonie et le département, de l'autre, le principe a été adopté de convertir la compensation territoriale de 40 000 hectares avec l'obligation de mise en valeur, en une cession de 20.000 hectares en toute propriété, susceptibles d'être choisis en partie dans la zone privilégiée du chemin de fer de Fianarantsoa à la côte Est.

Ceci exposé :

ART. 1^{er}. — M. le Gouverneur général ès qualités qu'il agit, accorde à la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar, qui accepte, la concession gratuite en toute propriété :

1° De 20.000 hectares de terrains domaniaux ruraux non forestiers, à prendre dans les provinces de Fort-Dauphin, de Farafangana, de Mananjary et de Fianarantsoa ;

2° De 2.500 mètres carrés, à prendre dans la ville de Fort-Dauphin, mais en dehors des limites de la zone urbaine de cette localité. Ce terrain, qui devra être d'un seul tenant, pourra, cependant, avoir un tiers au maximum de sa superficie dans le périmètre urbain.

ART. 2. — La Compagnie des Messageries françaises de Madagascar aura, en outre, la faculté de choisir à concurrence d'un quart de la surface indiquée au paragraphe 1^{er} de l'article précédent, les terres qui lui sont concédées, dans la zone des quinze kilomètres du chemin de fer Fianarantsoa-Manakara, sous réserve de la zone comprise dans un rayon de deux kilomètres autour des gares et des stations.

ART. 3. — Dans tous les cas, la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar, devra se conformer strictement aux prescriptions de l'article 11 de l'arrêté du 17 août 1927 concernant la règle du quart de périmètre.

ART. 4. — La compagnie concessionnaire devra diviser en lots la surface qui lui est accordée, mais à condition que leur nombre ne soit pas supérieur à dix.

ART. 5. — Les terrains concédés, conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} de la présente convention, le seront sous la réserve formelle des droits des tiers.

Ils seront compris parmi les terres domaniales disponibles, au moment de la notification à l'administration de son choix par la compagnie des Messageries françaises, étant entendu, au surplus, que ne pourront être considérées comme disponibles, les terres domaniales situées dans les périmètres urbains et suburbains, celles allouées en vue de la constitution de périmètres de colonisation, celles réservées par l'administration pour quelque motif et but que ce soit, celles ayant fait l'objet d'une demande de concession antérieure, ou celles occupées par les indigènes et reconnues nécessaires à leurs cultures et aux pâturages de leurs troupeaux.

L'appréciation des besoins des indigènes et de l'étendue des terres à leur réserver appartiendra au Gouverneur général dans chaque cas particulier, le concessionnaire entendu et sauf recours de celui-ci à l'autorité supérieure.

Ne seront pas non plus considérées comme indisponibles les terres qui, en raison de leur valeur, doivent, selon les règlements en vigueur, être obligatoirement mises en adjudication.

Réserve est faite, quant à ces dernières, des dispositions prévues par l'article 2 ci-dessus.

En ce qui concerne la parcelle de deux mille cinq cents mètres carrés à choisir hors de la zone urbaine de la province de Fort-Dauphin, les dispositions du présent article, à l'exception de celles relatives aux terrains suburbains, lui seront de plein droit applicables.

Mais abstraction faite des cas d'irrecevabilité tels qu'ils y seront prévus, le caractère de disponibilité des terrains sera apprécié en toute hypothèse par le Gouverneur général sans que la compagnie des Messageries françaises puisse prétendre à aucune compensation ni indemnité au cas où le chef de la colonie en déciderait la mise en réserve.

ART. 6. — La compagnie des Messageries françaises de Madagascar, devra, dans le délai d'un an qui courra de la notification du décret approuvant la présente convention, justifier auprès du département des colonies de la réalisation d'un capital supplémentaire de deux millions de francs.

Un délai de deux ans, ayant le même point de départ que ci-dessus indiqué, est accordé à la société concessionnaire pour le choix de ses terres, cette obligation se trouvant accomplie même si le bornage d'immatriculation faisait ressortir une superficie inférieure ; auquel cas le complément serait choisi dans un nouveau délai d'un an, à compter de l'immatriculation du lot reconnu insuffisant.

Il est formellement convenu que l'instruction des demandes formulées par la société, de même que la délivrance des titres de concession, resteront soumises à toutes les règles en vigueur pour la concession des terrains domaniaux, notamment en ce qui a trait aux réserves du domaine public et à celles profitant à l'État et à la Colonie pour les travaux d'utilité publique.

Dans le cas où les lots demandés en vertu du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} ne pourraient être accordés par suite de l'indisponibilité reconnue des terrains, le Gouverneur général en aviserait la société.

Si la décision du Gouverneur général est notifiée dans le délai de deux ans, imparti par le paragraphe 2 du présent article, la société aura, pour le choix des terres refusées, un nouveau délai égal au temps écoulé entre le dépôt par elle de la demande et la notification du refus par le Gouverneur général.

Si cette notification a lieu après le délai de deux ans ci-dessus fixé, la société aura, du jour de cette notification, un nouveau délai d'un an pour le choix de ses terres.

ART. 7. — Dans les six mois de la délivrance des titres de concession, la société devra requérir, en son nom, l'immatriculation des terrains concédés en se conformant à la législation foncière en vigueur dans la Colonie.

ART. 8. — Dans le cas où, par suite, soit d'une réclamation émanant d'un tiers, soit d'une action en justice, soit d'une décision du tribunal statuant sur les demandes d'immatriculation, soit d'une sentence de tout autre tribunal, la société se verrait contrainte d'abandonner tout ou partie des terrains concédés, elle n'aurait aucun recours contre le domaine et ne pourrait réclamer de dommages-intérêts ; mais il lui sera concédé, soit dans la même région, si possible, soit ailleurs, des terrains disponibles pour une surface équivalente et une valeur égale à celle dont elle aurait été dépossédée, à condition de notifier son nouveau choix dans le délai maximum d'une année, à compter du jour de la notification de la décision administrative ou judiciaire, sans qu'en aucun cas ce délai puisse diminuer le délai de deux ans prévu par l'article 6.

ART. 9. — Tous les frais généralement quelconques nécessités par le choix des lots, leur reconnaissance, leur délimitation et leur immatriculation, resteront à la charge exclusive de la société concessionnaire, les frais de reconnaissance et de constitution de dossiers domaniaux, de même que ceux d'opérations topographiques étant calculés d'après les tarifs ordinaires en vigueur dans la Colonie.

ART. 10. — Faute par la Compagnie des Messageries Françaises de Madagascar d'avoir réalisé un capital supplémentaire de 2 millions ou d'avoir notifié au Gouverneur général le choix de ses terres, pour la totalité des surfaces concédées, dans les délais de deux ans ou un an, prévus aux articles 6 et 8 qui précèdent, ou d'avoir entamé la procédure d'immatriculation dans le délai de six mois fixé par l'article 7, elle sera déchue de tous droits sur les terrains en cause, automatiquement et sans aucune notification, mise en demeure, compensation ou indemnité d'aucune sorte.

Toutefois, le Gouverneur général, par délégation expresse, pourra, sur demande motivée de la compagnie concessionnaire, faire six mois au moins avant l'expiration de chacun des délais ci-dessus prévus, accorder des prorogations qui ne pourront, en aucune façon, dépasser la moitié des délais fixés par la présente convention.

La déchéance totale ou partielle sera sanctionnée par décret, sur la proposition du Gouverneur général.

ART. 11. — Avant la délivrance du titre de propriété, la société concessionnaire aura la faculté de céder tout ou partie de ses droits sous la condition de soumettre le projet de cession à l'agrément préalable de l'administration locale qui fera toutes propositions en vue de la ratification de cette cession par le ministre des colonies.

Le présent contrat demeure, en outre, soumis à toutes les prescriptions du décret du 26 août 1925 sur les étrangers.

ART. 12. — Pour l'exécution de la présente convention, la société concessionnaire ou tout cessionnaire devra avoir domicile élu à Madagascar.

Faute de se conformer à cette obligation, toute notification ou signification lui sera valablement faite à la mairie de Tananarive.

Le représentant de la Compagnie des Messageries françaises à Madagascar ou du cessionnaire devra être investi des pouvoirs nécessaires pour être en mesure d'assurer, en tout cas, dans la Colonie, l'exécution du présent contrat.

ART. 13. — Les contestations qui pourraient s'élever entre, d'une part, l'administration locale ou le département des colonies, et, d'autre part, la société concessionnaire ou tout cessionnaire, pour l'interprétation ou l'application de la présente convention, seront jugées administrativement, sauf recours en conseil d'État.

ART. 14. — Tous les frais généraux quelconques auxquels le présent acte donnera ouverture, y compris ceux d'enregistrement, de timbre et de conservation, resteront à la charge exclusive de la Compagnie des Messageries françaises, qui acquittera, en outre, tous les impôts présents et futurs auxquels pourrait donner lieu la présente convention, à compter du jour de la délivrance des titres.

ART. 15. — La Compagnie des Messageries françaises de Madagascar s'oblige à prendre à sa charge et à consigner à l'avance les frais d'insertion au *Journal officiel de la République française* de la présente convention.

ART. 16. — La présente convention ne sera définitive et exécutoire qu'après son approbation par le chef de l'État.

Elle entraînera renonciation par la compagnie des Messageries françaises de Madagascar à toute autre concession territoriale résultant du décret du 6 octobre 1897, Fait en triple original à Paris, le 6 avril 1928.

Lu et approuvé :

Pour le Gouverneur général de Madagascar et Dépendances et par délégation spéciale :

Le directeur de l'agence économique de Madagascar et dépendances,
PELLETIER.

Lu et approuvé :

Le président du conseil d'administration
de la Compagnie des Messageries françaises de Madagascar,
L. GUEUGNIER,

Vu pour être annexé au décret de ce jour, approuvant la convention en date du 6 avril 1928.

Le ministre des colonies,
LÉON PERRIER.

MESSAGERIES FRANÇAISES DE MADAGASCAR
(*Le Journal des débats*, 22 juin 1928)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1927.

Une assemblée extraordinaire tenue ensuite a décidé de réduire de moitié le capital social qui est actuellement de 3.250.000 fr.; elle a changé la dénomination sociale en « Société foncière du Sud de Madagascar ». Elle a, en outre, autorisé le conseil à porter le capital à 10 millions de francs en une ou plusieurs fois.

Suite :

[Société foncière du Sud de Madagascar.](#)