

LE WHARF DE TAMATAVE (MADAGASCAR-CÔTE EST) Participation de l'[Omnium colonial français](#)

28 avril 1897 et 27 janvier 1898 : arrêtés, au profit du comte Le Bret ¹, autorisant l'établissement et l'exploitation d'un wharf dans le port de Tamatave.

1898 : formation d'un syndicat entre la Banque suisse et française ² et la Société de constructions de Levallois-Perret ³ — anciens Éts Eiffel — pour la construction de l'ouvrage.

Le bien-fondé de l'ouvrage,
qui subira maintes avanies
avant d'être emporté par un cyclone en 1927,
avait été contesté dès l'origine
par le commandant Roques (voir plus bas)

INFORMATIONS (*La Dépêche coloniale*, 23 novembre 1898)

M. A. Flondrois, ingénieur des établissements de Levallois-Perret, se rend à Tamatave pour y commencer, au compte d'un industriel, M. Delacre, la construction d'un wharf de cinq cents mètres de longueur, destiné à faciliter le débarquement des marchandises sur rade.

À ce wharf seront annexés des docks et magasins généraux dont M. Delacre a pris également l'initiative.

Travaux publics

¹ Fils du comte Robert Cardin Le Bret (1826-1895), notabilité de la Sarthe où il possédait le château de la Potardière, et de Mme, née Vauguion. Deux sœurs : l'une mariée au comte de Foucault, successivement secrétaire général de la préfecture du Loiret, sous-préfet du Havre, préfet des Basses-Alpes, puis du Loir-et-Cher, vice-président du cercle Volney à Paris, décédé en août 1899 ; l'autre, Claire, mariée au baron Sébastien de la Bouillierie. Il épousa une Dlle Gonçalves da Cunha, d'une famille brésilienne établie en France. Il décéda en août 1926.

² Voir en partie Empire > Groupes financiers transcoloniaux. Fondée en 1894, la Banque suisse et française prend en 1917 le nom de Crédit commercial de France (CCF), devenue en 2000 HSBC-France.

³ La Société de constructions de Levallois-Perret était soutenue par la Banque suisse et française. Maurice Koechlin, président historique de la Société de Levallois, était administrateur de la Banque suisse et française depuis son origine. Adolphe Salles, gendre de Gustave Eiffel, fait également partie du conseil de la Banque suisse et française depuis 1894. Il en devient président en 1904. Entre-temps, il était entré en 1898 au conseil de la Société de Levallois. La sœur de Benjamin Rossier, administrateur délégué de la Banque suisse et française, avait épousé Maurice Koechlin.

(*Journal officiel de Madagascar et dépendances,
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 6 décembre 1899*)

L'avancement du wharf de Tamatave (concession de la Banque suisse et française) a été de 40 mètres pendant le mois de novembre. Le 1^{er} décembre, 10 travées étaient en place, soit une longueur de 80 mètres à partir de la culée.

Wharf

(*Journal officiel de Madagascar et dépendances,
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 14 mars 1900*)

Les travaux ont encore été ralentis, par suite des avaries du *Djemnah*. Les matériaux nécessaires sont toujours en souffrance à Diégo-Suarez.

CHRONIQUE LOCALE

Le wharf

(*Journal officiel de Madagascar et dépendances,
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 20 juin 1900*)

Le *Djemnah* a apporté, entre autres marchandises, 641 colis de poutrelles de fer, pieux d'acier, chapeaux en fonte, boulons, etc., destinés à de la construction du wharf de Tamatave dont les travaux avaient dû être en partie interrompus pendant 4 mois, à la suite de l'avarie, en décembre dernier, de de ce même paquebot sur lequel étaient déchargés ces matériaux.

Malgré cet arrêt forcé, la longueur du wharf, dont le montage a été commencé en octobre 1899, est actuellement de 208 mètres et M. l'ingénieur Flondrois, chargé de la direction des travaux, compte qu'il pourra être livré à l'exploitation à la fin de l'année courante.

Le wharf, une fois terminé, se composera :

1° d'une culée en maçonnerie, établie avec des pierres de Farafate, de 16 mètres de longueur sur 11 m. 50 de large.

2e d'une passerelle de 382 mètres, en 48 travées de 8 mètres, reposant sur des pieux pleins, en acier, espacés transversalement de 4 m. 500 d'axe en axe. La largeur totale de cette passerelle d'accès à l'appontement est de 7 mètres.

3° d'un appontement de 52 mètres de longueur, en 13 travées de 4 mètres, et de 15 mètres de largeur.

Tous les pieux de la passerelle et de l'appontement doivent être contreventés dans tous les sens et jusqu'au ras du sol, par des fers cornières reliés à ceux-ci par des colliers en fer. Les éléments des pieux sont réunis à l'aide de manchons en acier doux. Des chapeaux en fonte, sur pieux, supportent le tablier et reposent librement sur les pieux. Sur les poutres entretoisant, les pieux sont fixées 6 piles de poutres longerons, dont 4 supportant deux voies de un mètre, et 2 sur lesquelles est fixé le garde-corps. Toutes ces poutres sont entretoisées par des poutrelles à treillis, et reliées ensemble par un contreventement horizontal.

Le tablier de l'appontement se compose de 13 poutres supportant 4 voies, avec aiguillages, et 3 grues de trois tonnes de 5 mètres de volée, dont 2 côté nord, pour le déchargement des marchandises.

Le wharf sera recouvert dans toute sa longueur par un plancher en bois du pays de 65 millimètres d'épaisseur, reposant sur des traverses également en bois dur, de 20 centimètres sur 15.

Le dessus du plancher du wharf est placé à 4 mètres au-dessus du niveau des plus hautes eaux.

Des échelles installées tous les 100 mètres de chaque côté du wharf permettront aux embarcations de déposer les voyageurs.

L'extrémité du wharf sera signalée par un feu dont le foyer sera à 8 mètres au-dessus du niveau des hautes mers.

Les voies du wharf desserviront six magasins de 29 mètres sur 14, situés en bordure de la rue de 15 mètres passant devant le nouveau marché.

La Société de Constructions de Levallois-Perret, qui a l'entreprise du wharf, fait construire également 4 grandes péniches en fer de 20 mètres, pour le débarquement des marchandises lorsque le wharf ne sera pas accostable, ainsi que 2 remorqueurs, un de 50 et l'autre de 100 chevaux pour faciliter les manœuvres et sortir les voiliers de la rade.

Les voies du wharf seront reliées à la ligne du chemin de fer d'Ivondro, de telle façon que les marchandises débarquées puissent être expédiées sans transbordement vers leurs destinations respectives.

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

[...] 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 *[sic]* 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. [...]

Travaux publics
*(Journal officiel de Madagascar et dépendances,
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 27 février 1901)*

À la pointe Hastie, au-delà des magasins de transit, on élève les magasins pour entreposer le matériel du chemin de fer d'Aniverano, transitant à Tamatave.

Ces magasins sont construits par M. Flondrois [des Constructions de Levallois-Perret] et sont semblables à ceux du wharf.

D'autres magasins seront encore édifiés de ce côté, et la pointe Hastie prendra un aspect nouveau. [...]

Jetée de protection. — Les travaux ont pu être continués activement, grâce au beau temps. Les marées ayant pris de l'amplitude, il a été possible de reprendre les coulées de béton, ce qui a été l'ait à la base du perré, dans toute la partie comprise entre

l'apportement en bois et la portion déjà terminée de la jetée. Le perré en maçonnerie a été prolongé de ce côté sur une longueur de 30 mètres.

Du côté du wharf, on continue à battre des pilots, et on a commencé à enfoncer des palplanches en partant de la culée du wharf pour venir à la rencontre des pilots. Les marées prochaines vont permettre de couler du béton de ce côté dans la partie qui présente le plus de difficultés et où l'érosion avait le plus exercé ses ravages.

Lorsque l'on sera arrivé à hauteur du Ranonandriana, le reste du travail sera beaucoup plus facile.

Province de Fenerive au 4^e trimestre 1900
Concessions forestières
(*Le Journal officiel de Madagascar*, 13 avril 1901)

Delacre, colon français, 250 hectares, sis à Angalamena, à Foulpointe ;

Delacre, 190 hectares sis à Analamila, à Foulepointe ;

Delacre, 145 hectares 40, sis à Ambatomena, à Foulpointe.

Les bois provenant des exploitations forestières de M. Delacre et qui ont servi à la construction du wharf de Tamatave ont tous été travaillés en forêt par les bûcherons et n'ont pas passé par l'usine.

LES TRAVAUX PUBLICS À MADAGASCAR
(*La Dépêche coloniale*, 25 avril 1901)

.....
La banque Franco-Suisse a entrepris la construction, à Tamatave, d'un wharf métallique, perpendiculaire au rivage et qui sera prolongé jusqu'aux fonds de 7 m. 50. Il aura une longueur de 300 mètres et sera terminé par un élargissement en forme de T, ayant 52 mètres dans le sens parallèle à l'axe et 15 mètres dans le sens perpendiculaire. Cet ouvrage sort des ateliers des Établissements de Levallois-Perret. On en pose en ce moment les derniers pieux.

Le wharf sera muni de tous les appareils nécessaires au chargement et déchargement des navires. Un matériel naval important de remorqueurs et de chalands, acquis par la même Société, est destiné aux opérations à effectuer par les navires que leur tirant d'eau trop considérable ne permettra pas de faire accoster au wharf.

MOUVEMENTS DU PORT
ENTRÉES
(*Journal officiel de Madagascar et dépendances*,
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 23 mai 1901)

L. DELACRE. — Le vapeur anglais *Mac-Donald*, venant de Londres, est attendu dans la première quinzaine de juin. Ce vapeur apporte deux remorqueurs pour l'exploitation du wharf.

Les travaux du wharf

*(Journal officiel de Madagascar et dépendances,
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 6 juin 1901)*

La passerelle et l'appontement du wharf sont achevés depuis une quinzaine de jours. Il ne reste donc plus maintenant qu'à terminer la pose du plancher et du garde-fou et à procéder au montage des grues. L'inauguration de cet important ouvrage aura très probablement lieu en septembre, pendant le nouveau séjour que le gouverneur général doit faire à Tamatave à cette époque.

Les travaux publics de Tamatave
*(Journal officiel de Madagascar et dépendances,
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 1^{er} août 1901)*

Les travaux publics de Tamatave, et particulièrement ceux de la jetée de protection, sur le boulevard maritime, sont poussés en ce moment avec la plus grande activité. 150 mètres seulement de maçonnerie restent à faire pour que la jetée soit achevée, et il paraît certain que dans les premiers jours de septembre, le chemin de fer pourra inaugurer son service de l'appontement à la pointe Tanio. Cet achèvement de la digue représente une somme d'efforts considérable, si l'on considère les difficultés qu'il a fallu surmonter pour l'établissement des pilots et le coulage du béton destiné à les préserver et à former la base du perré. Près de 5.000 mètres cube de sable, de pierres et de matériaux divers ont été nécessaires pour mettre au niveau de la culée du wharf la partie du boulevard en construction.

Afin de dégager l'appontement et d'en permettre l'accès facile aux petites embarcations, le service des travaux publics a entrepris la construction d'un épi-appontement qui sera terminé dans le courant du mois. Une grue de 10 tonnes, ayant 8 mètres de volée, va être également installée à l'extrémité du débarcadère, pour aider au chargement et au déchargement des marchandises.

L'empierrement du boulevard maritime, depuis l'hôpital jusqu'au wharf, va être commencé dans quelques jours, et mené promptement à bonne fin, grâce à un rouleau à vapeur arrivé récemment, qui va singulièrement faciliter ce travail.

NÉCROLOGIE
*(Journal officiel de Madagascar et dépendances,
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 21 novembre 1901)*

On a appris ce matin avec une bien douloureuse surprise la mort, survenue dans la nuit à l'hôpital, de M. Roger Klein, comptable au Syndicat du wharf, qui a succombé aux suites d'une fièvre typhoïde compliquée de paludisme.

Plein de vie et de santé il y a quelques jours à peine, M. Klein avait dû entrer à l'hôpital au commencement de la semaine dernière et bien que la maladie dont il venait d'être subitement atteint ait présenté, dès le début, un certain caractère de gravité, on était cependant loin de s'attendre à un dénouement fatal.

Excellent ami, parfait camarade, plein d'affabilité et toujours prêt à rendre service, M. Klein, arrivé à Tamatave depuis huit mois seulement, avait promptement conquis par ses brillantes qualités naturelles l'estime et l'amitié de tous.

Aussi est-ce avec une émotion poignante et un très profond regret que l'on appris la mort de ce jeune homme de 26 ans enlevé si rapidement à l'affection des siens, loin de sa famille, alors que tout semblait lui promettre un riant avenir.

Ses obsèques auront lieu demain matin à 7 heures.

Raz de marée
(*Journal officiel de Madagascar et dépendances,*
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 25 décembre 1901)

Un raz de marée d'une certaine violence s'est fait sentir à Tamatave pendant la nuit de mardi à mercredi et pendant cette dernière journée. Les lames qui déferlaient avec rage empêchaient toute circulation sur le boulevard maritime, et le chemin de fer de Tanio a dû s'arrêter à la rue Romain-Desfossés. La jetée n'a cependant subi aucun dommage.

Sur rade, un des grands chalands en fer du wharf a cassé ses chaînes et, entraîné par le courant, est venu battre durant toute la nuit contre le wharf dont il a faussé quelques-uns des fers extérieurs et tordu un des escaliers. [...]

Inauguration du wharf
(*Journal officiel de Madagascar et dépendances,*
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 16 janvier 1902)

C'est en réalité samedi dernier qu'a eu lieu l'inauguration du wharf de Tamatave. Jusqu'ici, en effet, aucun navire n'avait accosté à son appontement, et l'exploitation s'était bornée à faire du batelage.

Le vapeur annexe des Chargeurs Réunis, le *Ville-de-Pernambuco*, arrivé le matin des ports du Nord, est venu de lui-même en bordure du wharf sans avoir recours aux remorqueurs et y a opéré le débarquement de ses marchandises. Grâce à la puissance de leur portée, les grues du wharf ont pu prendre sur le pont du navire les colis qu'elles déchargeaient directement sur les wagons. A 5 heures, le *Ville-de-Pernambuco* avait terminé ses opérations ce qui lui permettait de partir dans la soirée pour la Réunion.

Cette expérience, qui a pleinement réussi puisque l'on communiquait du paquebot au wharf par une passerelle en planches, prouve que les espérances fondées sur l'utilisation pratique du wharf n'étaient nullement exagérées et que la conception de cet ouvrage et son exécution ne laissent rien à désirer.

M. l'ingénieur Flondrois, le chef monteur Grange et M. Aurard, directeur de l'exploitation, peuvent être justement fiers de leur œuvre.

La décision prise par M. Delon, agent général des Chargeurs, de faire accoster au wharf le *Ville-de-Pernambuco* fait le plus grand honneur à son initiative et à celle du commandant Renault ; aussi le gouverneur général, informé de la réussite des opérations, a-t-il envoyé par télégramme ses félicitations à M. Flondrois, à l'agent des Chargeurs à Tamatave, à M. Delon et au commandant du navire.

Échouement de l' « Altaï »
(*Journal officiel de Madagascar et dépendances,*
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 30 janvier 1902)

Samedi dernier, vers midi, le trois-mâts russe *Altaï*, chargé de charbon, s'est échoué sur la pointe Est des récifs de coraux à l'entrée de la passe Sud.

Dès que l'*Altaï* eût signalé le sinistre, le *Nansen* et les remorqueurs du Wharf essayèrent de le déséchouer, mais ils durent y renoncer. On commença alors par décharger un peu le navire et, le lendemain, les remorqueurs parvinrent à conduire le bâtiment délesté vers la côte où ils l'échouèrent sur des fonds de sable, non loin de la pointe Tanio. Les voies d'eau qui s'étaient déclarées aussitôt après l'échouage avaient, en effet, enlevé tout espoir de sauver le navire.

On pense pouvoir débarquer un tiers de la cargaison de 1.500 tonnes de charbon, destiné au Syndicat de wharf.

Afin d'éviter à l'avenir d'aussi graves accidents, la pose d'une bouée qui indiquera l'extrémité du récif a été décidée par l'administration. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que des sinistres se produisent sur ce point et, sans compter les voiliers, on n'a pas oublié que le *Djemnah*, ainsi qu'un paquebot de la Compagnie Havraise, s'y échouèrent il y a quelques années.

Le wharf de Tamatave
(*Le Madagascar*, 2 février 1902)

Il nous revient que l'exploitation du wharf allait être mise en société par actions. Les deux sociétés créatrices, la Banque franco-suisse [*sic : suisse et française*] et la Société de constructions de Levallois-Perret, armées, des photographies habilement faites de l'ouvrage et des articles élogieux, plus que de raison, de l'*Officiel*, chercheraient des capitalistes et créeraient des actions. Je pense qu'on a un peu négligé la presse indépendante, ce qui est un tort, car elle n'a aucun intérêt à bluffer. Peut-être se trouverait-elle en désaccord avec l'optimisme de l'*Officiel*, ce qui fait qu'on la néglige volontiers. Précaution inutile.

J'ai toujours, en ce qui me concerne, loué l'aspect de cet intéressant travail. J'ai réservé mon opinion personnelle sur sa valeur au point de vue de la solidité et des services à rendre. Je n'ai jamais enregistré les on-dit de gens plus compétents que moi, obéissant à un sentiment personnel qui n'existe plus aujourd'hui et estimant qu'il fallait attendre l'épreuve et voir les premières expériences. On peut, dès aujourd'hui, faire des pronostics, en dépit des assertions des hommes techniques et des intéressés.

Si le bruit qui court se confirme, nous développerons la question.

Mordu par un requin
(*Journal officiel de Madagascar et dépendances*,
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 6 février 1902)

Dans l'après-midi d'hier, des Malgaches étaient occupés à retirer les épaves du *Séro* qui se trouvent au delà du wharf, par 60 centimètres d'eau à peine, lorsque l'un d'eux fut saisi par un requin qui lui emporta la cuisse. Les camarades du malheureux indigène le transportèrent aussitôt à l'hôpital, mais il ne tarda pas à succomber à son horrible blessure.

CHRONIQUE LOCALE
(*Journal officiel de Madagascar et dépendances*,
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 13 février 1902)

Un raz de marée très violent s'est fait sentir pendant les trois journées des 6, 7 et 8 février, causant d'importants dégâts. [...]

Des observations faites pendant le raz de marée, il résulte que l'effort maximum de la mer qui se faisait autrefois sentir à hauteur de la Mission catholique tend à se reporter de plus en plus vers le Nord, dans la direction du wharf. Cette constatation nécessitera la construction d'épis destinés à faciliter l'ensablement du pied de la digue.

La culée du wharf a subi également quelques dégâts ; l'avant a été affouillé par les lames et le blocage de sable amoncelé à l'intérieur a été en partie emporté. [...]

Gouvernement général
ARRÊTÉ

portant ouverture à l'exploitation publique du wharf de Tamatave.

*(Journal officiel de Madagascar et dépendances,
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 20 février 1902)*

Le général commandant en chef du corps d'occupation et gouverneur général de Madagascar et dépendances,

Vu les décrets des 11 décembre 1895 et 30 juillet 1897 ;

Vu l'arrêté nommant une commission chargée, de constater l'achèvement du wharf de Tamatave et l'exécution des clauses et conditions imposées par l'arrêté de concession du 28 avril 1897 ;

Vu le procès-verbal de cette commission constatant l'achèvement du wharf et l'exécution des clauses et conditions précitées :

Sur la proposition de M. le directeur du génie et des travaux publics,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — Le wharf de Tamatave est ouvert à l'exploitation publique.

ART. II. — MM. le directeur des travaux publics et l'administrateur chef de la province de Tamatave sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Tananarive, le 30 janvier 1902.

GALLIENI.

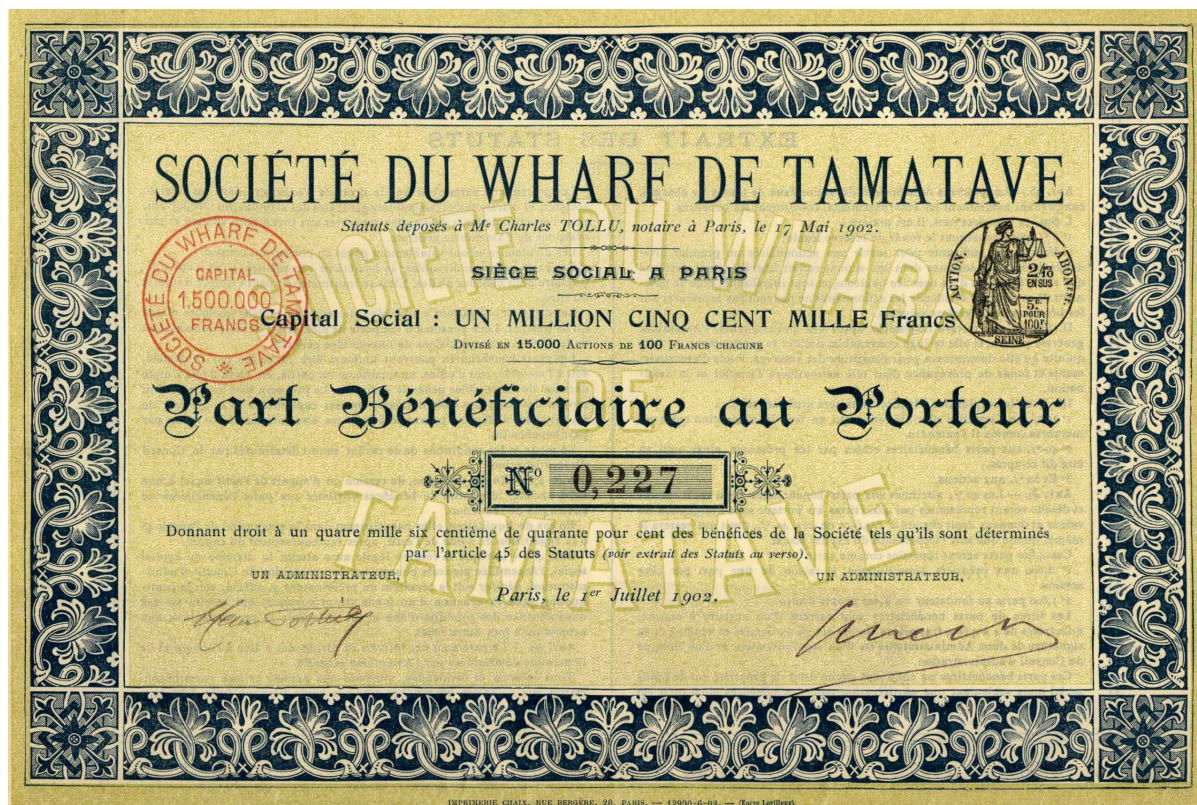
Par le gouverneur général
Le secrétaire général,
LEPREUX.

*(Journal officiel de Madagascar et dépendances,
Supplément du commercial et agricole Tamatave et côte est, 10 juillet 1902)*

Les bureaux du Wharf sont transférés sur le boulevard Maritime dans l'immeuble occupé autrefois par M. Flondrois.

SOCIÉTÉ DU WHARF DE TAMATAVE

S.A., 28 juin 1902.



[Coll. Serge Volper](#)

SOCIÉTÉ DU WHARF DE TAMATAVE

Statuts déposés à M^e Charles Tollu, notaire à Paris, le 17 mai 1902

Siège social à Paris

Capital social : un million cinq cent mille fr.
divisé en 15.000 actions de 100 fr. chacune

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

PART BÉNÉFICIAIRE AU PORTEUR

donnant droit à quatre mille six centième de quarante pour cent des bénéfices de la
société tels qu'ils sont déterminés par l'article 45 des statuts

Paris, le 1^{er} juillet 1902

Un administrateur (à gauche) : ?

Un administrateur (à droite) : ?

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

SUR LE WHARF
(*Le Madagascar*, 2 août 1902)

Les deux grues qui, lamentablement à l'extrémité du wharf, tendent en vain les bras au ciel, implorent l'horizon, guettent le client à décharger faisaient vraiment pitié. Le client rechigne, craignant de s'avarier aux flancs du wharf et les grues continuent à tendre lamentablement leurs bras éplorés vers un ciel inexorable.

Patience, leur appétit va être rassasié, leurs désirs satisfaits. On a infusé à ces pauvres anémiées, un sang nouveau,

Elles seront dirigées maintenant par l'homme-Protée de Tamatave. On parle de faire consolider le wharf en vue du roulement de milliers de tonnes en perspective. Enfin, ce pauvre wharf qui n'avait d'autre destination que de servir d'emplacement pour le feu d'artifice du 14 juillet va entrer dans une période d'agitation épileptique.

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTIONS DE LEVALLOIS-PERRET
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 20 septembre 1902)

.....
Le wharf de Tamatave a été terminé à la satisfaction générale ; deux forts raz-de-marée déjà subis, ont démontré la solidité de sa construction.

TEMPÊTE EN RADE

(Le *Madagascar*, 14 décembre 1902)

Mercredi 10, M. le maire de Tamatave prévenait les habitants, par voie d'affiches, que, vers les onze heures du soir, un cyclone s'abattra sur Tamatave. Il recommandait les précautions d'usage.

Les prévisions ne se sont révélées qu'en partie. Un vent violent, une mer démontée, des dégâts insignifiants, des chalands, des remorqueurs jetés à la côte, tous accidents se rattachant au wharf et à son outillage. Deux chalands de 100 tonnes, ces fameux chalands qui devaient vider un bateau comme on vide un lapin, ont été jetés à la côte ; un autre, plus petit, a suivi la même chemin.

Quant au remorqueur de cent chevaux qui doit déhaler les navires du plus fort tonnage, il s'est déhalé tout seul, toujours vers la côte, où il est ensablé !

Ceci n'a pas grand intérêt pour la marine en général : le Wharf a été imprévoyant, il en subit les conséquences : c'est affaire à lui. Mais où la thèse change, c'est quand un trois mâts comme le voilier italien, dont le nom m'échappe, roulé par la mer et le vent dans un espace restreint, encombré maladroitement par l'outillage d'une exploitation qui n'a encore donné que des résultats hypothétiques, c'est quand ce navire, dis-je, ne pouvant manœuvrer vient se heurter à des obstacles semés à plaisir, sans qu'un contrôle sévère en ait jugé l'opportunité. C'est quand ce navire, par suite de cette impossibilité matérielle d'éviter un désastre, vient se jeter à la côte, tantôt sur les récifs tantôt sur le sable. Et on parle d'augmenter de 130 mètres, ce wharf dont le succès se fait toujours attendre, vraiment ! ce serait un comble.

Les pauvres diables de capitaines au cabotage se plaignent, déjà depuis longtemps, de la difficulté de manœuvrer dans une rade où les vents sont souvent peu sensibles et qu'il faut saisir à heure dite. Que sera-ce quand elle sera entièrement obstruée ? Il faut

cependant penser un peu au modeste travailleur, qui peine par tous les temps, qui ne recule ni devant le travail, ni devant le danger pour gagner le pain de sa famille alors que d'autres encaissent gaiement de gros appointements et se défilent en se frottant les mains et en se payant la tête des imbéciles qui ont cru en eux.

À l'heure où j'écris, une goélette est échouée sur le récif Nord de la grande passe ; couchée sur le flanc, elle paraît en lamentable posture.

Une baleinière cherche à l'accoster, du moins assez près pour connaître sa situation exacte.

Il n'y a donc jusqu'à présent que l'outillage du wharf qui se réfugie à la côte.

Le navire italien n'est pas en trop mauvaise position, si la mer se calme et si le vent tombe, il s'en tirera aisément je pense.

Il a dû frôler le wharf, en évoluant, ou plutôt en luttant contre le courant, car de bâbord il est passé à tribord. Eh ! bien vous verrez que s'il a causé le moindre dégât, on cherchera à les lui faire payer.

Ça, c'est un comble ! L'invraisemblable est trop souvent vrai. Si un individu met sur votre chemin un obstacle quelconque, que vous l'écorniez légèrement cet obstacle, tout en vous démolissant vous même, n'est-il pas juste d'indemniser cet individu, de le remercier, et de lui faire des excuses ? Comment donc ! nous sommes les humbles tributaires de quelques bluffeurs et nous nous plaignions ! vrai, nous sommes trop bêtes.

(Feuille de renseignements économiques Tamatave et côte est, 25 janvier 1903)

Par arrêté du gouverneur général en date du 27 décembre 1902, paru au *J.O.* de Madagascar du 17 janvier 1903, a été autorisée la substitution à la Banque suisse et française, de la Société du wharf de Tamatave, constituée en vue de l'exploitation de cet appointement.

Nouvelles et informations

(Feuille de renseignements économiques Tamatave et côte est, 10 novembre 1903)

La société anonyme du wharf de Tamatave vient de s'adjoindre M. Carbonnel, mécanicien bien connu à Tamatave, au titre de chef d'atelier, et peut recevoir, à l'avenir, toutes les commandes de travaux mécaniques et de forge dont on voudra bien l'honorer.

AVIS

(Le Madagascar, 5 juin 1904)

La Société du wharf de Tamatave a l'honneur de porter à la connaissance du public qu'elle a accepté la représentation de la Société commerciale du carbure de calcium à Madagascar et à La Réunion.

Un dépôt important de carbure sera prochainement créé à Tamatave et des sous-dépôts pourront être constitués dans les différentes villes de la colonie.

La Société du wharf se chargera, à la demande des intéressés, de la fourniture et de l'installation des appareils d'éclairage à l'acétylène.

René *Charles* Théophile CAUCÉ, directeur

Né à Paris Ve, le 23 février 1862.

Fils de Michel-Victor Caucé, 44 ans, mécanicien, et de Zoé Rosalie Clémentine Leboeuf, 42 ans.

Marié à Paris VIII^e, le 16 août 1894, avec Estelle Detave. Dont René, Madeleine (M^{me} le docteur Henri-Felix Streiff).

Ingénieur de la maison Nouguié, Kessler et Cie : dirige la construction du [pont Faidherbe](#) à Saint-Louis du Sénégal (1895-1897).

Directeur (1903), puis administrateur de la Société du wharf de Tamatave.

Administrateur du [Syndicat lyonnais de Madagascar](#).

Son délégué pour la création de la Société [Le Graphite de Madagascar](#) (1925).

Retour en France (1927).

Officier d'académie au titre du pont Faidherbe (1897).

Vice-président (1906), puis président de la Chambre consultative de commerce et d'industrie de Tamatave.

Premier adjoint au maire de Tamatave.

Membre suppléant du conseil d'administration de Madagascar.

Chevalier de la Légion d'honneur (1926) : ci-dessous.

[Dénoncé par Vichy comme membre du Grand Orient de France](#) (*Journal officiel de l'État français*, 17 octobre 1941).

Décédé à Étiolles (Seine-et-Oise), le 10 février 1943 (ci-dessous).

NOUVELLES ET INFORMATIONS (*Le Madagascar*, 1^{er} octobre 1904)

Sont arrivés à Tananarive pendant la semaine du lundi 19 au dimanche 25 septembre : ... Caucé Charles, directeur du wharf de Tamatave

COUP D'ACCORDÉON

AGE

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 13 décembre 1906)

29 décembre, 11 h. (Ext.). — Wharf de Tamatave. — Au siège social, 24, rue Chauchat. — Ordre du jour : Réduction du capital et réaug. par l'émission d'actions privilégiées ; Modification des statuts. — *Petites Affiches* du 13 décembre 1906.

MODIFICATIONS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 18 mars 1907)

Sté du Wharf de Tamatave. — Réduction, puis augmentation du capital. Modification des statuts. — D'un acte reçu par M^e Charles Tollu, notaire à Paris, le 26 janvier 1907, il résulte que le capital de cette société, qui était de 1.500.000 fr., a été d'abord réduit à 300.000 fr., puis porté à 1.000.000 fr. par l'émission de 7.000 actions privilégiées de 100 francs chacune qui ont été toutes souscrites et libérées intégralement. En conséquence, diverses modifications ont été apportées aux articles 6, 19, 38, 45 et 51 des statuts. *Petites Affiches*, 2 mars 1907,

1907 : Dissolution de l'Omnium colonial français



Coll. Serge Volper

SOCIÉTÉ DU WHARF DE TAMATAVE

Statuts déposés à M^e Charles Tollu, notaire à Paris, le 17 mai 1902

Modifiés par décisions des assemblées générales extraordinaires des 4 mai 1903, 29 décembre 1906 et 2 février 1907

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

Siège social à Paris

Capital social : un million de fr.

divisé en 7.000 actions de 100 fr. chacune et 3.000 Société anonyme au capital social : 6 millions de fr.

divisé en 24.000 actions de 250 fr. chacune
ordinaires de 100 fr. chacune

ACTION PRIVILÉGIÉE DE CENT FRANCS AU PORTEUR

Paris, le 2 février 1907

Un administrateur (à gauche) : A. Salles

Un administrateur (à droite) : Portier ?

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

Wharf de Tamatave

(*Le Journal des finances*, 6 juillet 1907)

Le 24 juin, les actionnaires ont approuvé les comptes, qui se soldent par une perte d'exploitation de 62.173 fr. 54. Le solde du compte de profits et pertes se trouve donc porté de 211.997 fr. 11 à 274.170 francs 65.

Société du Wharf de Tamatave.

Échange de titres

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 8 juillet 1907)

Les actionnaires de cette société sont informés que l'échange des actions anciennes contre des actions nouvelles a lieu dès à présent aux guichets de la Banque Suisse et française, 20, rue Lafayette, à Paris, dans les conditions fixées par l'assemblée extraordinaire du 29 décembre 1906, c'est-à-dire à raison de 1 action nouvelle pour 5 actions anciennes. — *Petites Affiches*,

HONTE AUX INSULTEURS ANONYMES

(*Le Républicain* (Levallois), 8 avril 1910)

La période électorale s'ouvre à peine et déjà, dans notre ville, nous assistons au spectacle d'un commencement de lutte tout à la fois écœurant et attristant.

Dépourvues de tout visa et de signature, non revêtues du timbre cependant obligatoire dans ce cas, sous le couvert du plus lâche et du plus honteux anonymat, des affiches déversent la calomnie et l'outrage sur trois personnes dont l'honorabilité ne se discute pas.

Les trois hommes pris à partie sont : MM. Cottrelle, juge de paix ; Caucé, ingénieur à la Société Eiffel ; Brack, avocat à la Cour d'appel, candidat aux élections législatives.

Et voici l'accusation anonyme :

M. Caucé, ayant été rayé de la liste des électeurs par la commission municipale, ne se soumit pas à cette décision. En vertu du droit que lui confère la loi, il porta la question devant la Justice de paix ; M. Brack, avocat, se chargea de sa défense. Le jugement donna gain de cause à M. Caucé et obligea la commission municipale à le réinscrire comme électeur.

Or, on insinue clairement sur ladite affiche que MM. Cottrelle, Brack et Caucé, étant tous trois francs-maçons, le jugement rendu a été un jugement de pure complaisance.

Je ne sais pas si ces trois personnes sont ou ne sont pas francs-maçons. Ceci ne m'intéresse guère, et cela ne me regarde pas. Ce que je sais bien, c'est que pour écrire de telles choses, surtout sans les signer, il faut avoir l'âme vile et méprisable.

Les électeurs se demanderont sans doute quels sont les auteurs de cette infâme lâcheté. Selon le cas, et d'après leurs propres aspirations politiques, ils peuvent être tentés d'accuser soit la municipalité, soit M. le colonel Rousset, soit M. Willm, soit M. Mandel. Et ainsi, à cause de l'écrit anonyme d'un seul, on englobera dans une même réprobation toute la série des candidats. Voilà pourquoi c'est inique.

D'autre part, les conjectures suivront leur chemin et il s'ensuivra, faute de pouvoir préciser, un écœurement et un dégoût des hommes et des choses de la politique.

Allons-nous trouver de nouveau sur les affiches électorales ces épithètes de cléricaux, d'anarchistes, de francs-maçons, etc., etc., accompagnées d'un qualificatif plus ou moins injurieux ? La politique a-t-elle donc des œuvres si malpropres à accomplir qu'il faille, pour y pénétrer et pour y participer, descendre dans les bas-fonds de la turpitude et de la calomnie ? Nos candidats n'auront-ils pas tout au moins cette simple qualité d'être des gens de bonne éducation, agissant comme tels dans leurs rapports entre eux et vis-à-vis des électeurs ?

Oh oui, ce spectacle est attristant, fort attristant même. De tels procédés ne relèvent pas le prestige d'un pays et ne démontrent pas une bien grande intelligence ! Quand on a lu des affiches où les divers candidats s'adressent réciproquement des aménités et des gros mots, on est tenté très naturellement de se désintéresser des élections. Qui croire ?

On devient bientôt sceptique et indifférent. On ne vote plus. Je ne serais pas surpris que telle soit la cause des abstentions de plus en plus nombreuses de la part des électeurs.

Et pour finir, je dirai qu'à mon humble avis, des hommes qui se lancent des injures pendant la période électorale sont indignes d'être investis du mandat de député. Pour mériter de représenter la France, il faut avant tout savoir respecter les autres et se respecter soi-même.

B. TILLIER.

Assesseurs appelés à faire partie de la cour criminelle
(*Le Journal officiel de Madagascar*, 24 janvier 1914)

Tamatave
Caucé [Charles], directeur de la Société du Wharf.

Citations
(*Le Tamatave*, 2 août 1916)

Le Wharf de Tamatave peut être fier de ses employés, car ils lui font honneur.

Dans un de nos précédents numéros, nous avons reproduit la citation à l'ordre du corps d'armée dont avait été l'objet le jeune Lenepveu, avec attribution de la croix de guerre.

C'est aujourd'hui le tour du jeune Henri Bouvet, aussi ex-employé du Wharf, qui mérité également une citation à l'ordre de sa brigade avec aussi attribution de la croix de guerre.

Le jeune Bouvet est le neveu du très sympathique consul des Pays-Bas, M. Jude, que nous félicitons bien cordialement ainsi que la famille.

Le cyclone
(*Le Tamatave*, 10 février 1917)

[...] Bien que Tamatave ne se soit pas trouvé dans l'axe même du cyclone qui a évolué plus au Nord, il en a eu cependant la queue ou la tête ; par suite, les dégâts occasionnés ont été nombreux, et quelques-uns très importants, notamment dans la rade.

Là, en effet, six des voiliers ancrés dans leur mouillage ont été arrachés de leurs ancre et projetés sur les enrochements qui protègent le boulevard Gallieni avec une telle violence, par chaque lame qui arrivait, qu'ils y ont été brisés et réduits littéralement en miettes. Les débris rejetés par la mer jonchent l'enrochement.

Ces voiliers sont : *Juliette* à la Cie Marseillaise ; *Persévérance* à M. Hoareau de Foulpointe ; *Sultana* à Mahmoudh Mall, Indien ; *Marsouin* à M. Maigrot ; *Gibelle* à un Malgache ; et *La Frégate* à M. Nadeau.

A ces voiliers il faut ajouter l'*Albatros*, chaloupe à vapeur au batelage du Commerce, qui a été coulé sur place.

Un dernier voilier, la *Marie-Thérèse*, appartenant à MM. Goldoni et Dechamp, a été s'échouer sur le sable de la pointe Tanio ; peut-être pourra-t-il être renfloué.

Les deux steamers en rade, le « Caucase », des M.M. [Messageries maritimes], et l'affrété par l'Amirauté anglaise, ont pu se réfugier à temps dans le mouillage à l'abri de l'îlot Prune.

Le wharf a également souffert. Sous les coups de bélier répétés que lui ont porté les voiliers enlevés par l'ouragan, plusieurs piliers ont été endommagés et même brisés. Ce sont là des dégâts importants et difficilement réparables, ces piliers se trouvant en eau profonde.

Au delà du Wharf, le mur de soutènement assez récemment construit, et destiné à protéger le boulevard Gallieni contre les avances de la mer, s'est effondré sur une cinquantaine de mètres. Le météore a commis là l'indiscrétion d'étaler sans pudeur à tous les yeux la façon dont les travaux publics autrefois étaient exécutés. Le mur dont s'agit a, sur certains points, l'épaisseur d'un carton reposant sur du sable. C'est sous la haute direction de M. Vidaud, l'éminent ingénieur chef du Service régional d'alors, que ce travail a été exécuté. [...]

AVIS
(*Le Tamatave*, 16, 20, 23 et 27 mars, 6 et 10 avril 1918)

Le Batelage du commerce, la Société des magasins généraux et entrepôts de Madagascar et la Société du wharf de Tamatave ont le regret de porter à la connaissance, de leur clientèle, que l'augmentation constante du prix des matières et celui de la main-d'œuvre les met dans la nécessité d'augmenter leurs tarifs d'embarquement.

En conséquence, à partir du 1^{er} avril prochain, les embarquements seront taxés d'une façon uniforme à

Six francs par tonnes (6 fr. 00)

Cette taxe continuera à être appliquée sur l'unité de fret, sauf pour le manioc sec, le paddy, le ricin et les cuirs qui seront toujours pris au mètre cube.

AVIS
(*Le Tamatave*, 1^{er} et 8 mars 1918)

La Société du wharf de Tamatave, constatant que les marchandises débarquées des bateaux restent dans les magasins ou sous les hangars beaucoup plus longtemps qu'elles ne le devraient, croit devoir rappeler aux réceptionnaires que sa responsabilité cesse régulièrement le onzième jour après le dépôt du manifeste en douane. En conséquence, elle refusera tout constat de manquants ou d'avaries une fois ce délai expiré.

Des affiches apposées dans les magasins indiqueront pour chaque bateau la date à laquelle doit cesser la responsabilité de la société.

Chambre de commerce, d'industrie et d'agriculture de Tamatave
Achat du parc à bœufs de la Société du wharf et fixation du droit à percevoir au profit de la Chambre par tête de bœuf embarqué
(*Le Tamatave*, 10 septembre 1921)

Le président donne connaissance à l'assemblée que, conformément au vœu émis par et dans sa séance du 9 juin 1921 et après estimation préalable par une commission composée de MM. Capurro, chef de la province de Tamatave (président) ; Didier, délégué du chef du service régional et des travaux publics ; Niveau, membre de la Chambre ; Macé, receveur des domaines.

Un sous seing privé a été passé avec la Société du wharf pour son parc à bœufs situé sur les quais en face de la Douane.

La somme de 1.500 francs, représentant le prix d'acquisition du parc, sera versée à la Société du wharf en janvier 1922.

Le parc à bœufs sera mis à la disposition de ceux qui en feront la demande à la Chambre, moyennant un droit par tête d'animaux embarqués qui sera perçu à son profit.

Quelques membres voudraient que ce droit soit fixé à 1 franc, d'autres à 0 fr. 50 et après un échange de vue, on décide de le mettre à 0 fr. 60 : les sommes qui lui reviendront de ce fait seront versées entre les mains du trésorier.

AEC 1922-361 — Sté du Wharf de Tamatave. Siège social : 20, rue La-Fayette, PARIS (9^e)[CCF].

(Bureaux : 33, rue La Condamine, Paris (17^e).

Capital. — Sté an., f. le 28 juin 1902, un million de fr. en 10.000 act. de 100 fr. ent. lib.

Objet. — Exploit. d'un wharf à Tamatave ; opérations en rade, embarq. et débarq. ; remorquage ; fournit. de lest et eau. — Consign., transit.

Conseil. — M. A[dolphe] Salles [ingénieur des mines, gendre de Gustave Eiffel, président du CCF et adm. de la Sté de construc. de Levallois-Perret], présid. ; [Maurice] Kœchlin [président de la Sté de construc. de Levallois-Perret et adm. du CCF], [Frédéric] de Mont-Serrat [anc. administrateur de l'Ominum colonial français, du Kouango français et (1899-1905) de la Compagnie de la Haute-N'Gounié. Peut-être représente-t-il le CCF car on le retrouve président de la Société immobilière de l'Algérie, active à Oran, qui était, elle aussi, domiciliée 20, rue La-Fayette à Paris, siège du CCF. Décédé en

juillet 1937 à l'âge de 92 ans], comte Le Bret, Sescou ⁴, [Louis] Bauer [adm.-délégué Synd. lyonn. Madag.].

Accident mortel
(*Le Tamatave*, 13 mai 1922)

Le 9 vers 11 heures 30, le nommé Tsilanisoa se trouvait sur un chaland accosté au s/s *Ville de Strasbourg* pendant qu'on déchargeait des rails de ce paquebot sur le chaland. A la suite d'une fausse manœuvre, un paquet de rails s'abattit sur lui et le jeta à la mer.

Malgré toutes les recherches faites, son corps n'a pu être retrouvé.

Tsilanisoa comptait vingt ans de services à la Société du wharf, et était titulaire de la médaille du travail.

Élections à la chambre de commerce de Tamatave
(*Le Tamatave*, 2 août 1922)

Candidats

M. Jude, directeur de la Société du wharf, membre de la commission municipale, depuis plus de quarante ans à Tamatave.

(*Le Tamatave*, 7 octobre 1922)

M. E. Jude, le sympathique directeur de la Société du wharf, consul des Pays-Bas, doit rentrer sous peu en France.

Annuaire industriel, 1925 [données antérieures à fin 1923] :

WARF DE TAMATAVE (Soc du), 20, r. La-Fayette, Paris, 9^e. (Bureaux, 10, r. de Châteaudun, Paris). Ad. t. Tamawharf-Paris. Code Lieber. Soc. an. au capital de 1 million de francs. Conseil d'adm. : MM. A[dolphe] Salles [ingénieur des mines, gendre de Gustave Eiffel, président du CCF et adm. de la Sté de construc. de Levallois-Perret][† déc. 1923], président ; [Maurice] Kœchlin ; [Frédéric] de Mont-Serrat, comte Le Bret, L[éon] Gueugnier [président des Messageries françaises à Madagascar], [J.-B.] Sescou [dir. Cie de l'océan Indien, adm. Syndicat lyonnais de Madagascar], [Louis] Bauer [Syndicat lyonnais de Madagascar].

Exploitation d'un wharf à Tamatave, opérations en rade, embarquement et débarquement, remorquage, fourniture de lest et eau. Consignations, transit. (575-1-393362).

⁴ Jean-Baptiste Sescou (1860 à Ondres, Landes-1932, *ibid.*) : directeur de l'agence de Tamatave du Comptoir national d'escompte de Paris, puis directeur pour l'île entière. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 31 déc. 1898) : président de la Chambre consultative de Tananarive, établi à Madagascar depuis plus de douze ans. Directeur de la Société des gisements aurifères d'Anasaha (1897), puis administrateur du Syndicat lyonnais d'exploration à Madagascar (1905) et de sa suite, le Syndicat lyonnais de Madagascar (1908). Directeur de la Cie de l'océan Indien (Banque spéciale pour Madagascar) et de l'*Écho de Madagascar*. Délégué de Madagascar Côte Est au conseil supérieur des colonies (1921-1925).

Le Météore
(*Le Tamatave*, 7 février 1925)

Dans les premiers jours de la semaine précédente, une chaleur lourde, une atmosphère chargée d'électricité et une baisse barométrique considérable laissaient prévoir une perturbation atmosphérique prochaine. En effet dans la nuit du 2 au 3, un vent d'une grande violence arrive sur Tamatave, et ne tarde pas à souffler en tempête ; il continue avec furie pendant la journée du 3 et ne fléchit que le 4, vers 6 heures du matin. Des trombes d'eau l'ont accompagné tout le temps. Ce n'est toutefois que dans la matinée du 5 qu'il cesse à peu près complètement.

On dit qu'un cyclone a dû passer aux environs de Sainte-Marie.

Bien que Tamatave ne se soit pas trouvé dans l'axe même du cyclone qui a évolué plus au nord, il en a eu cependant la queue ou la tête ; par suite, les dégâts occasionnés ont été nombreux et quelques-uns très importants, notamment dans la rade.

Là, en effet, se trouvait le vapeur « Cavalaire » qui, ne pouvant résister à la mer, s'est jeté sur le sable près de Cie Lyonnaise. Ce vapeur avait déjà chargé 400 tonnes de marchandises.

Le s/s « Étoile d'Anjouan » étant en détresse dans la rade de Tamatave a été mis à la côte à 10 heures du matin le 3 courant après avoir rompu ses amarres.

Deux embarcations de ce bateau, montées l'une par deux personnes et l'autre par trois, ont été, lundi soir, emportées par la mer jusqu'à la hauteur de la pointe Tanio et ce n'est que grâce aux secours apportés par le remorqueur du wharf, « La Lorraine », et la baleinière du port montée par 8 rameurs, que les canotiers ont été sauvés et ramenés à terre.

Un canot à moteur et une embarcation appartenant au navire « Étoile d'Anjouan » ont été emportés par la mer et jetés en face du bureau de la place.

Le voilier « Marie Odette », réparé à neuf et se préparant à faire son premier voyage, est venu se briser contre le wharf. Les débris rejetés par la mer jonchent le rivage.

Les remorqueurs « Albatros » et « La France » ont coulé à pic dans la rade.

Le « Ville de Marseille », « Le Malgache » et le « Clan-Lan » ont tenu bon.

Le wharf a également souffert et plusieurs piliers ont été, dit on, endommagés et même brisés.

*
* * *

En ville, les dégâts n'ont pas atteint la même importance. Un des magasins de la Cie. Lyonnaise et celui de la Chambre de commerce ont en leur toiture enlevée, ainsi que la maison du gardien-chef de la prison.

De nombreuses branches d'arbres ont été cassées, et même un certain nombre d'arbres déracinés, — le sol n'est composé que de sable, — et se sont donné le luxe d'écraser quelques toits qui les avoisinaient, notamment à Tanambao, ou, de couper des fils télégraphiques et téléphoniques — jeux innocents de la part d'un météore, car — fait digne de remarque —, il n'y a eu à déplorer la perte d'aucune vie humaine, ni même aucun accident sérieux.

Un chaland en flammes
(*Le Tamatave*, 25 mars 1925)

Dimanche dernier vers 4 heures du matin un incendie se déclara dans un chaland appartenant à la Société du wharf sur la rade de Tamatave, contenant environ 1.200 caisses d'essence de pétrole, partie d'une cargaison consignée à la Cie Marseillaise.

Les flammes s'élevaient à plus de 20 mètres de hauteur, et une énorme colonne de fumée s'échappait de l'incendie.

Deux gardiens indigènes se trouvaient sur le chaland : l'un fut carbonisé et l'autre ayant plusieurs brûlures fut transporté à l'hôpital.

Par mesure de précaution, le chaland eu feu fut remorqué en pleine mer, et le courrier de France « Général-Gallieni » entra alors seulement dans la rade de Tamatave.

On ignore la cause de l'incendie.

Le chaland, qu'on estime à plus de 40.000 francs, est complètement brûlé ainsi que les caisses d'essence qui composaient sa cargaison.

On dit que l'essence était assurée.

Tamatave
Réunion des corps constitués présidée par M. le gouverneur général
(*Le Tamatave*, 11 avril 1925)

RAPPORT DE M. NATIVEL

Monsieur le gouverneur général,

[...] Vous connaissez dans quelles conditions défectueuses et avec quelle peine le port de Tamatave est arrivé, en 1924, à effectuer les débarquements et les embarquements, le trafic augmentant tous les jours et nos quais devenant de plus en plus inutilisables. Le cyclone de février est venu aggraver encore notre situation en rendant le wharf impraticable pour quelque temps. Malgré ces difficultés, grâce aux efforts de tous, à la collaboration des chargeurs, des sociétés de batelage et de l'Administration, depuis le 2 février, le port de Tamatave a embarqué et débarqué 41.800 mètres cubes de marchandises, parmi lesquelles tout un matériel lourd pour le chemin de fer et du charbon. C'est vous dire qu'il a été effectué un véritable tour de force qui ne pourra pas toujours être renouvelé sans préjudice pour le matériel existant et pour le personnel. Malgré ces efforts, nous n'avons pu évidemment donner satisfaction à tous ; les bateaux sont restés sur rade pendant un temps anormal, augmentant leurs dépenses, et, déjà, les étrangers ont laissé entendre qu'ils ne reviendraient plus sur notre rade. [...]

Tamatave
Réunion des corps constitués présidée par M. le gouverneur général
(*Le Tamatave*, 15 avril 1925)

RAPPORT DE M. NATIVEL (suite et fin)

[...] La police de notre rade à l'heure actuelle n'est pas faite comme elle devrait l'être. Il est indispensable qu'un capitaine de port ayant la compétence et l'autorité nécessaires soit affecté à Tamatave. Nous l'avons déjà demandé. Si cette mesure, avait été prise, nous n'aurions peut-être pas eu à déplorer l'échouement du « Cavalaire » et de « l'Étoile d'Anjouan », car nous estimons que si des ordres avaient été donnés et que les commandants de ces bateaux, sitôt l'approche du mauvais temps, étaient allés se mettre à l'abri du Grand Récif au mouillage des bateaux de guerre., ce sinistre aurait pu être évité. De même, le wharf n'aurait point subi d'avaries si on avait remorqué le voilier

qui en a été la cause pour le mettre à l'abri dans le bassin actuel comme l'a fait un autre propriétaire. [...]

CHAMBRE DE COMMERCE
Correspondance avec les Messageries maritimes
(*Le Tamatave*, 6 mai 1925)

À la séance du 30 mars 1925, M. le président donne connaissance de la lettre suivante n° 40 de M. l'agent général des M. M. :

Monsieur le président de la chambre de commerce
TAMATAVE

Monsieur,

« J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que notre paquebot « Maréchal-Gallieni », arrivé à Tamatave le 22 courant à 10 heures, porteur de 7.500 colis représentant 650 tonnes à destination de notre port, est reparti le 28 courant à 17 heures sans avoir pu terminer ses opérations et emportant environ 1.800 colis qui n'avaient pu être débarqués.

Devant la carence de la Société du wharf à effectuer le débarquement de ce paquebot aux clauses, et conditions de notre contrat, il m'appartenait de prendre toutes dispositions utiles pour suppléer à son insuffisance.

Je n'avais d'autres ressources que de m'adresser à l'autre compagnie de batelage du port, lui demandant de me louer des chalands pour me permettre d'assurer moi-même les opérations que la Société du wharf était incapable d'effectuer.

Pour des raisons personnelles dans lesquelles je ne veux pas entrer, ces chalands m'ont été refusés.

Il n'entre pas dans mes intentions d'incriminer ici cette société qui est, en droit, libre de disposer de son matériel comme elle l'entend.

Je viens uniquement exposer à la chambre de commerce la situation de fait existant à Tamatave et les conséquences qui peuvent en résulter. Il est inadmissible qu'un courrier postal passe sept jours dans un port quelconque, pour le débarquement d'un chargement qui demanderait normalement trois jours de travail au maximum, sinon il tombe sous le sens des esprits les moins avertis, qu'il devient impossible d'assurer un service postal.

Il ressort d'autre part de l'incident qui vient de se produire qu'une compagnie postale, quelle que soit sa bonne volonté de bien faire, ne peut trouver à Tamatave les ressources nécessaires pour remédier, le cas échéant, à une défection momentanée de son entreprise de batelage, défection qui, il ne faut pas se dissimuler, pourrait se produire aussi bien chez l'autre de ces entreprises.

On en arrive à la conclusion que le port de Tamatave. est incapable de faire face aux obligations que lui impose la progression sans cessa croissante de son trafic.

Les raisons de son insuffisance sont nombreuses et d'ordres divers.

Il ne m'appartient pas de déterminer à qui incombent les responsabilités ; mais ce que je tiens à établir très nettement, c'est qu'on ne saurait imputer aux compagnies de navigation, qui, dans le but de donner satisfaction aux demandes du Commerce, ont fait l'an dernier un très gros effort pour assurer l'enlèvement de tout le tonnage offert à l'exportation, les déboires que celui-ci pourra éprouver dans l'avenir.

Si les conditions de travail dans le port de Tamatave ne s'améliorent pas d'ici peu, non seulement cet effort ne pourra pas être renouvelé, mais des restrictions devront

vraisemblablement être apportées à l'engagement des marchandises, tant à l'importation qu'à l'exportation, notamment sur les navires effectuant un service postal.

Il est incontestable que de telles mesures seront préjudiciables au commerce local, sans qu'on puisse en faire grief aux compagnies de navigation.

C'est pourquoi je crois devoir attirer tout particulièrement l'attention de la Chambre de Commerce sur les conséquences graves, que peut entraîner l'état des choses actuel, afin qu'elle prenne sans retard toutes dispositions nécessaires pour y remédier.

Il n'est pas inutile de vous signaler en terminant certains errements fâcheux suivis pour l'embarquement des marchandises et qui semblent devenir une règle. Alors que l'arrivée des courriers postaux est annoncée par plusieurs jours à l'avance et que cette arrivée est assurée généralement à l'heure indiquée et très exceptionnellement avec une heure ou deux d'écart tout au plus, il est d'usage ici, contrairement à ce qui se passe dans tous les autres ports, de ne présenter aucun chaland le long du bord le jour même de l'arrivée ; si le navire reste 48 heures, de ne pas faire grand chose le second jour et de réserver toutes les opérations pour la dernière demi-journée.

Le départ ne pouvant être indéfiniment retardé, le paquebot quitte souvent le port laissant des marchandises en arrière.

J'ignore si cette façon de procéder qui, je le répète, ne se voit qu'à Tamatave, est le fait des chargeurs ou des batelages ; elle ne demeure pas moins incompréhensible et devrait retenir l'attention de la Chambre de commerce.

Veillez agréer, Monsieur le président, l'expression de mes sentiments très distingués.

L'AGENT GÉNÉRAL

Signé : Chaize

Le président a prié M. Négro de faire une enquête sur la question ; le rapport qu'il a rédigé après avoir interrogé les compagnies de batelage ainsi que la lettre adressée par M. Millescamp, agent des Messageries maritimes, à M. Aubry, président du conseil d'administration du Batelage du Commerce ont permis de faire la réponse suivante à M. l'agent général des M.M.

(à suivre)

CHAMBRE DE COMMERCE
PORT ET QUAIS DE TAMATAVE
(*Le Tamatave*, 13 juin 1925)

À la séance de 14 mai dernier, M. le président de la Chambre de commerce exposa qu'il a reçu et reçoit fréquemment la visite de capitaines de navires et d'autres personnes venant l'entretenir de la construction du port et des moyens et du temps nécessaires pour arriver à ce but.

L'avis général est que ces travaux, s'ils sont poursuivis par le Service des Travaux publics qui n'est pas outillé pour le faire, qui n'a pas de praticiens et de techniciens expérimentés, demanderont des années (d'aucuns disent 10 ans) avant d'être terminés.

Au sujet de la drague, certaines personnes émettent l'avis qu'elle ne pourra peut-être pas excaver le récif coralien et qu'il serait peut-être nécessaire de le pilonner au préalable.

De l'ensemble de toutes ces opinions dont il a fait part à M. le Directeur du Service des Travaux publics qui vient de passer à Tamatave, il découle que pour arriver le plus rapidement possible à la construction du port, il y aurait lieu, pour la Colonie qui a des travaux analogues à faire à Majunga et au port terminus du chemin de fer du Betsiléo,

de s'aboucher avec les sociétés spécialisées dans les travaux de port, sociétés qui possèdent, techniciens, praticiens et tout le matériel nécessaire à ces travaux et traiter avec l'une d'elles afin d'arriver dans le minimum de temps à aboutir.

L'ensemble des travaux prévus pour le port de Tamatave, à faire sur le budget local et sur le fonds d'emprunt, doit se monter à 10.000.000, somme qui doit être suffisante pour intéresser à elle seule un entrepreneur.

M. le Directeur du Service des Travaux publics inclinerait à partager cette manière de voir, de mettre les travaux à l'entreprise qui, à son avis, est la seule capable de donner une solution relativement rapide.

M. Caucé explique que M. le gouverneur général a l'intention de grouper les travaux des ports de batelages de Tamatave et de Majunga et ceux du Chemin de fer du Betsiléo et espère, de cette façon, pouvoir engager une société métropolitaine à venir les exécuter.

En ce qui concerne les travaux du port de batelage de Tamatave, M. le président dit que la Chambre a adopté, au cours de sa réunion avec M. le gouverneur général, le nouveau plan dressé par M. le chef du service maritime. Le plan du port de batelage a été modifié en raison de l'impossibilité qu'il y aurait, d'après le Service maritime, à placer la cale de halage sur le récif et de la nécessité de réserver en arrière un terre-plein pour la réparation des chalands et goélettes.

Comme les travaux du port ne peuvent être exécutés dès maintenant, la chambre a accepté, sur la proposition de M. Blosset [chef du Service maritime], que les quais actuels soient prolongés par le battage de pieux en ciment.

M. le directeur des Travaux publics a voulu avoir l'avis de M. le président sur ce point mais il n'a pas pu répondre à ce dernier parce qu'il ignore la direction du nouveau quai et la profondeur qui lui sera donnée armé.

A son avis, avant de commencer les travaux, il serait utile de faire jalonner par le Service des Travaux publics la ligne de pieux en ciment armé projetée pour en avoir, non seulement la direction, mais la longueur, car il ne faudrait pas que ce nouveau quai provisoire barre le rivage et gêne la construction et la réparation des chalands.

M. Négro répond que, dans la séance du 6 avril, M. Nativel, a demandé que les quais Est soient entrepris avant les quais Ouest pour ne pas gêner le trafic pendant l'exécution des travaux, Ces travaux ne pouvant être exécutés faute de drague, M. le gouverneur général a insisté auprès de M. le chef du Service maritime pour qu'il indique une solution susceptible d'améliorer les conditions de travail actuelles. M Blosset a proposé de prolonger les quais par le battage de pieux et le creusement d'une souille en avant pour permettre le mouillage et le chargement d'un plus grand nombre de chalands. Ce nouveau quai aura environ une vingtaine de mètres de longueur et ne gênera pas, à son avis, la construction et la réparation des chalands.

La chambre décide d'écrire à M. le chef d'arrondissement des T. P. pour le prier de faire jalonner la ligne du nouveau quai et effectuer des sondages de la souille à creuser pour reconnaître la nature du terrain à draguer. Quand ces dispositions auront été prises, les membres de la Chambre se rendront sur les lieux avec le chef d'arrondissement des T: P, et ils pourront juger de l'utilité des travaux à exécuter.

M. le président expose qu'étant donné le temps très long exigé pour la construction du port de batelage, qui ne demandera pas moins de 5 années si ce n'est le double pour être terminée, il y a lieu, à son avis, de rechercher les moyens de remédier le plus possible à la situation actuelle en augmentant la surface couverte des quais manifestement insuffisante. Déjà, les hangars en construction pourraient donner une surface couverte de 1.400 à 1.500 m² au plus. De son côté, le Wharf édifie 2 hangars de 1.300 m². de surface couverte. La construction de magasins nouveaux ne constituera pas une solution à la situation actuelle, mais pourra atténuer, dans une certaine mesure, les difficultés qu'on rencontre en ce moment.

Le président propose de nommer une commission qui chercherait un palliatif à la crise actuelle par la construction de nouveaux magasins, l'expropriation de terrains pour leur édification et le stockage des marchandises. Cette commission examinerait également les voies et moyens pour aboutir : autorisation de construire à solliciter de l'Administration, mode d'emprunt pour couvrir les dépenses, projet d'arrêté pour la perception de droits devant faire face aux intérêts et à l'amortissement de l'emprunt, etc. La chambre examinerait ensuite en séance les travaux de la Commission et ferait toutes propositions utiles à M. le gouverneur général.

M. Bonnet dit qu'il y a urgence à créer une unité de vues, tant pour le plan de port de batelage que pour les aménagements des quais, de façon à éviter toute discussion ou divergence de vues entre les membres de la Chambre. Il faudrait, pour cela, qu'une étude sérieuse de la plage soit faite pour déterminer les aménagements à prévoir ainsi que les moyens financiers et matériels d'exécution.

Une fois le plan d'ensemble arrêté par la Commission et adopté par la Chambre, des propositions seraient faites au pouvoir central et l'exécution serait poursuivie *ne varietur*.

La chambre se range à l'avis de son président et de son vice-président et désigne MM. Bonnet, Negro et Luzet pour faire partie de la Commission d'aménagement des quais.

Communiqué
(Le Tamatave, 8, 11 et 18 juillet 1925)

La Société du wharf de Tamatave et la Société des batelages du Commerce et des Magasins généraux réunis ont l'honneur d'aviser leur clientèle qu'elles font toute réserve et dégagent leur responsabilité pour les marchandises qui ne seraient pas embarquées sur les paquebots des Messageries Maritimes et autres.

Elles ont protesté à maintes reprises auprès de la Cie des Messageries Maritimes contre le non embarquement de la totalité des marchandises pour lesquelles des bons d'embarquement sont délivrés et elles espéraient que ces faits ne se renouvelaient plus. Or le *s/s Chambord* a relevé samedi 4 courant en renvoyant à terre 15 chalands, 7 à la Société du wharf dont un de colis postaux et 8 aux Batelages réunis, formant un tonnage global de 480 tonnes de marchandises non embarquées. Ce bateau arrivé sur rade mercredi 1^{er} courant dans l'après-midi n'a mouillé au coffre d'amarrage que le lendemain jeudi à 12 heures. La Société du wharf et les Batelages réunis ont commencé les opérations du navire dès le jeudi après-midi et avaient pris toutes leurs dispositions pour terminer le samedi 4 l'embarquement des 1.200 m³ de marchandises pour lesquelles des bons d'embarquement avaient été délivrés. Effectivement, la Société du wharf et les Batelages réunis ont envoyé leur dernier chaland le long du bord le 4 à 15 heures, mais le *Chambord* a relevé le même jour à 22 heures en renvoyant à terre 15 chalands avec 480 tonnes de marchandises.

Pour éviter le retour de pareille chose qui porte un gros préjudice tant au Commerce qu'à la Société du wharf et aux Batelages réunis, les sociétés ci-dessus n'accepteront de prendre les marchandises devant être embarquées sur les paquebots des Messageries Maritimes **qu'autant que cette compagnie prenne l'engagement par écrit d'embarquer la totalité des marchandises pour lesquelles des bons d'embarquement auront été délivrés**. Les frais de mise en chalands et de déchargement des marchandises non embarquées seront supportés par la clientèle.

Tamatave, le 6 juillet 1925.

Pour les Magasins généraux, le contrôleur, BOUVIEZ

Pour la Société du wharf, le directeur, JUDE
Pour le Batelage du Commerce, le président du conseil d'administration, AUBRY

DÉPART
(*Le Tamatave*, 7 novembre 1925)

M. Jude, le sympathique directeur du Wharf, membre de la commission municipale, un des premiers pionniers de Tamatave, obligé d'aller refaire sa santé sous des cieux plus cléments que le nôtre, part pour France par un des prochains courriers.

Nous ne le laisserons pas s'éloigner de nos rives, sans lui dire combien, par son accueil toujours courtois, sa serviabilité et sa charité, il s'était attiré l'estime et la sympathie de la population tamatavienne qui le voit s'éloigner avec regret.

M. Jude, après une longue carrière au cours de laquelle il a toujours su concilier les intérêts de la société dont il était le directeur et ceux des chargeurs, ne laisse parmi ces derniers que des amis.

Nous faisons donc des vœux pour le complet rétablissement de sa santé, quoique celle-ci n'inspire aucune inquiétude, et nous nous joignons aux nombreux amis de cet ancien Tamatavien, pour l'accompagner de nos souhaits les meilleurs, de bon et heureux voyage et de charmant séjour en France.

*

Le remplaçant de M. Jude à la direction du wharf est M. [Ch.] Bourabier, nouveau venu sur la terre malgache, qui nous paraît être des plus sympathique et qui, déjà, a su gagner la confiance, comme son prédécesseur, du public tamatavien.

Nous lui souhaitons cordiale bienvenue et un agréable séjour parmi nous.

AEC 1926/463 — Société du wharf de Tamatave,

Siège social : 20, rue Lafayette, PARIS (9^e).

Bureaux : 7, rue Nouvelle, Paris (9^e).

Tél. : Centr. 96-70, 97-39. 94-41. — + : Tamawharf-Paris. — © : Lieber. — R.C. Seine 161.991.

Capital. — Société anon., fondée le 28 juin 1902, un million de fr. en 10.000 actions de 100 fr. libérées.

Objet. — Exploitation d'un wharf à Tamatave ; opérations en rade, embarquements et débarquements ; remorquage ; fourniture de lest et eau. Consignation, transit, magasinages.

Conseil. — MM. Maurice Koechlin, présid. ; H. Oltz, adminin.-délégué ; Frédéric de Montserrat, comte Henri Le Bret, Louis Bauer, J.-B. Sescou, Henri Portier, Ch. Caucé, administrateurs.

TRIBUNE LIBRE
(*Le Tamatave*, 3 mars 1926)

Nous publions ci-après la lettre que M. Tissot, agent de la S. I. C. E. ⁵, a adressée à M. le président de la chambre de commerce de Tamatave et qu'on nous prie d'insérer.

⁵ S.I.C.E. : Société industrielle et commerciale de l'Émyrne.

Monsieur le président de la chambre de commerce de Tamatave

Monsieur le président,
(Suite)

8° — Le commerce en généra! est donc en droit d'exiger et de demander à votre assemblée de l'appuyer dans ses revendications, que la Société du wharf ou les Cies de navigations prennent d'autres dispositions désormais, et cela au plus tôt, pour que les marchandises soient classées et puissent, sur simple présentation des connaissements, être remises aux réceptionnaires. Ainsi, les opérations seront facilitées et on ne verra plus aller au dépôt des marchandises que l'on a jamais pu trouver dans la gabegie existante, voire même des marchandises déclarées de la veille ou avant veille et en instance de liquidation en douane.

Il est étrange, comme nous vous le disons au début, que les Cies aient l'audace de se plaindre de la situation existante alors qu'elles en sont les premières responsables, et que ce soit toujours le Commerce qui fasse les frais de leur laisser-aller et, souvent, de leur incurie.

9° — Nous demanderons aussi à votre honorable Assemblée de reprendre la question des vols et manquants qui se commettent de plus en plus dans les magasins cales. Qu'a-t-on fait pour les éviter ? Rien. Il avait été question de prendre un inspecteur de police pour le charger uniquement de la surveillance des magasins cales, mais depuis, ce projet est tombé à l'eau, comme tant d'autres, et, cependant, il est évident que la question s'impose à nouveau.

Elle s'impose d'autant que les avaries et manquants, de même que les vols nombreux qui se produisent, sont, pour la majeure partie, supportés par nos assureurs, car les Cies de navigation et le Wharf cherchent naturellement à les esquiver le plus souvent possible.

Le résultat à prévoir est que nos assureurs se lasseront et mettront un jour à l'index la ligne de Madagascar.

Le résultat d'une pareille décision sera d'un effet désastreux pour le Commerce qui se verra alors à la merci des Cies de navigation et du Wharf, et on verra alors une recrudescence de vols terrible.

Déjà, les assureurs rejettent une partie des constats faits hors des délais prévus aux polices, car, évidemment, le Commerce ne pouvant retrouver ses marchandises souvent qu'un mois après, n'est plus à même de faire opérer les constats en temps voulu. Pour eux, aucune raison de force majeure, manque de main-d'œuvre, retards dans les débarquements, etc., n'existe. Pourquoi le Commerce serait-il obligé d'en tenir compte ?

10° — La conclusion de tout ceci est la suivante :

1° — Au lieu de prendre la décision de faire mettre en dépôt les marchandises non dédouanées dans le temps prévu qui est devenu par trop court à présent, étant donné les difficultés éprouvées par le Commerce du fait de l'incurie du Wharf, il est nécessaire de demander l'allongement de ce délai à 30 jours.

2° — Il faut exiger de la Société du wharf le classement des marchandises ainsi qu'elle y est obligé par contrat.

3° — Il faut exiger que cette Cie, lors des remises au dépôt de douane, fasse savoir aux réceptionnaires que certaines marchandises ont été retrouvées et leur appartiennent en les mettant en demeure dans les 48 heures de les enlever.

4° — Il faut faire assurer de n'importe quelle manière la surveillance des magasins cales ou trop de vols se commettent et il faut, à cet effet, émettre un vœu demandant que les condamnations prononcées contre les auteurs soient plus sévères. C'est le seul

mode de répression possible car, jusqu'à présent, ce n'était pas la peine de 4 jours ou 8 jours de prison qui faisait peur aux voleurs.

Il faut également que l'extrémité du wharf soit surveillée par la police ou quiconque au service de la chambre de commerce, car il est fréquent d'y voir des chalands stationnés en cours de débarquement sur mahonnes et dont les hommes sont ivres pour avoir brisé les caisses et recueilli, pour les boire ensuite, les divers liquides y contenus.

5° — Enfin, il paraît nécessaire maintenant de protéger un peu la plage devant la Douane en faisant entourer cette partie de terrain, où se débarquent les vins, rhums et diverses marchandises, en raison des vols fréquents qui s'y produisent aussi.

Une simple barrière et un douanier muni d'un revolver seraient suffisants pour arrêter l'envie que pourrait avoir un voleur d'y venir opérer en toute sécurité comme présentement. Cela ne coûterait pas cher et serait certainement efficace.

Voilà, Monsieur le président, les réflexions que m'ont causé la question déplacée que vous a fait M. l'agent général des MM. et, surtout, la solution envisagée par votre assemblée, peu conforme à la défense des intérêts dont elle a la charge.

J'ose espérer que vous communiquerez ma lettre à votre honorable assemblée qui en comprendra certainement toute la portée, grosse de conséquences dans l'avenir, si on ne met pas ordre à l'incurie et à la gabegie présentes, et voudra bien prendre d'autres mesures plus conformes au droit de chacun en vue de leur sauvegarde.

Veillez croire, Monsieur le président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

TISSOT

Agent S. I. C. E., Tamatave.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies

(Journal officiel de la République française, 23 octobre 1926, p. 11539)

Caucé (Charles-René-Théophile), directeur au wharf de Tamatave (Madagascar) ; 40 ans de pratique professionnelle comme ingénieur et directeur de travaux. Membre du conseil d'administration de la colonie. A rendu des services distingués à la colonisation en Indochine*, en Afrique occidentale française et [à Madagascar où il réside depuis vingt-trois ans](#). A consacré, en outre, aux affaires publiques, une large part de son temps et de son expérience.

Le cyclone de Madagascar
Nouveaux détails
(Le Journal des débats, 15 mars 1927)

Le ministère des colonies a reçu dans la matinée le câblogramme suivant, de M. Berthier, gouverneur général par intérim à Madagascar :

Les victimes du cyclone de Tamatave sont M^{mes} Dieudonné, 60 ans ; Bastresse, 70 ans ; Argien, 50 ans. toutes originaires de La Réunion ; le pasteur Leeds et l'enfant du pasteur Jones, missionnaires de la London Missionary Society ; enfin, du vapeur *Sainte-Anne*, de La Rochelle, les matelots Mérandhe et Maltote, originaires de La Réunion.

Il est impossible de chiffrer, même approximativement, les dégâts. Les précisions manquent relativement aux exploitations agricoles et minières de l'hinterland de Tamatave.

Les pertes matérielles, à Tamatave, sont considérables. Le wharf est enlevé sur 200 mètres ; il en subsiste seulement l'extrémité, inutilisable et irréparable. Le quai nord du wharf, ainsi que le boulevard Gallieni, jusqu'au phare Tanio, ont été enlevés par la mer.

Un violent raz de marée a littéralement rasé la pointe Hastie, y compris les constructions en maçonnerie, les logements des agents européens du chemin de fer, dont certains durent se sauver avec leurs familles à la nage.

Les magasins généraux sont éventrés et découverts, de même que la quasi-totalité des magasins du wharf et presque toutes les grandes firmes commerciales.

Les logements et les bureaux des administrations municipales et du district, des travaux publics, de la garde indigène, de la douane, de l'école régionale, du gouvernement général, et un nombre considérable de maisons particulières, sont anéantis. Les bâtiments militaires et ceux de l'hôpital ont beaucoup souffert, mais seront en majeure partie utilisables.

Le tonnage considérable des marchandises et des produits d'importation et d'exportation entreposés à Tamatave peut être considéré comme définitivement perdu pour la majeure partie, que j'estime aux trois quarts.

Les remorqueurs, les chalands, les goélettes et toutes les embarcations du port ont été coulés ou jetés à la côte. On travaille activement à radouber les chalands récupérés.

Enfin, les lignes télégraphiques et téléphoniques, le poste de T.S.F, et les lignes de lumière électrique sont détruits.

M. Olivier, gouverneur général titulaire, est arrivé le 13 à Majunga, venant de France. Il se rend à Tamatave, où il arrivera le 17.

ACTE DE DÉVOUEMENT (*Le Tamatave*, 14 avril 1927)

Bien que le cyclone soit un événement déjà vieux d'un mois, il est certaines choses qu'il n'est vraiment pas possible de passer sous silence ; tels sont les actes de dévouement.

Le jour du cyclone, vers huit heures du matin, au moment où le vent commençait à souffler avec force, les indigènes chauffeurs et pilotes, qui étaient montés sur les remorqueurs du wharf pour assurer le service du batelage, voulurent redescendre à terre, et firent des signaux, car ils ne se sentaient plus en sûreté à bord de ces esquifs.

Voyant cela, le nommé Ledry, canotier du Services des Douanes, monta sur une pirogue, et au prix de mille difficultés, parvint à ramener à terre tous ceux qui se trouvaient sur le remorqueur.

Malheureusement, le nommé Ledry voulut descendre le dernier et lorsqu'il resta tout seul sur la pirogue, le vent ayant redoublé de violence emporta celle-ci comme un fétu de paille.

Il ne fallait pas songer à se porter à son secours, car quiconque eut essayé aurait subi le même sort sans résultat aucun.

Ainsi le brave Ledry périt victime de son dévouement.

LA SOCIÉTÉ DU WHARF SANS SON WHARF

Le cyclone de Madagascar
Les mesures de secours.
Un emprunt est-il nécessaire ?
(*Le Journal des débats*, 10 mai 1927)

Les dommages causés par le cyclone du 3 mars sont évalués à quelque 210 millions de francs : 190 millions pour les particuliers et 20 millions pour la colonie. Ce ne sont pas seulement des marchandises qui, en grand nombre, ont été détruites. Des instruments de travail sont brisés. Le port de Tamatave a perdu son wharf, presque tous ses remorqueurs et chalands. La voie ferrée Tananarive-Côte orientale est paralysée, trois travées du pont de Nosy-vé ayant été emportées. Presque tous les bâtiments de Tamatave — entrepôts, magasins, comptoirs — ont disparu. Bref, pour ne point mentionner les dégâts infligés aux exploitations privées, on peut dire que l'outillage de Madagascar, déjà inférieur à la production, est sérieusement mis à mal dans cette région côtière où l'île possède sa principale porte de sortie.

Le désastre est intervenu à l'instant même où le gouverneur général Olivier, profitant d'un long séjour en France, avait amorcé le programme de travaux publics attendu depuis si longtemps : construction du chemin de fer de Betsiléo qui ouvrira une région aussi peuplée que celle de Tananarive ; aménagement des ports de Tamatave, de Majunga et de Mavakara, terminus du chemin de fer déjà cité. Tout avait été agencé pour que la colonie pût faire face à cette tâche onéreuse sur ses ressources normales. Dans ce dessein, le budget de 1927 avait été porté, au total, à 290 millions, soit une augmentation de 135 millions sur les chiffres de l'exercice précédent. Pour obtenir la somme de 33 millions affectée, des cette année, aux grands travaux publics, 13 millions avaient été prélevés sur la caisse de réserve.

La combinaison est toute entière renversée. Les recettes fiscales resteront évidemment au-dessous des prévisions. Pour parer au plus pressé, la caisse de réserve a dû être mise à contribution à l'heure, actuelle, ses disponibilités sont, à coup sûr, très médiocres.

D'autre part, la besogne à exécuter s'est étendue et compliquée. Il ne s'agit plus de construire uniquement du neuf. Il faut aussi relever des ruines. À côté du problème financier, le problème de la main-d'œuvre dont, maintes fois, nous signalâmes la gravité, ne peut que se poser en termes angoissants.

Que faire ? Jusqu'ici, trois mesures ont été prises. Les Chambres ont voté un crédit de 4 millions non remboursable qui s'accroîtra du produit d'une souscription publique, et sera dépensé en secours aux sinistrés. Une avance de trésorerie, remboursable en dix ans, sera consentie. Le gouverneur général demande que le contingent de recrues qui, normalement, est appelé, en majeure partie, à servir outre-mer, soit 1.500 hommes, demeure sur place à sa disposition.

Est-ce suffisant ? M. le gouverneur général Olivier, dont le zèle et la prudence sont unanimement reconnus, répond à la question par l'affirmative. Il ressort de ses télégrammes qu'il compte employer au paiement des grands travaux publics la plus grande portion de l'avance de 50 millions. Il est d'avis que cette assistance, si réduite qu'elle soit, remettra la colonie en selle. Il se propose de continuer l'application de ses projets comme si de rien n'était.

Les colons, les chefs des grandes entreprises ne partagent pas cet optimisme. Ils estiment que l'avance remboursable de 50 millions doit aller aux sinistrés, particuliers et colonie, au prorata des pertes. Et ils demandent que, pour le reste, un emprunt soit émis. Sinon, ou. les travaux publics seront virtuellement abandonnés — ce qui retardera indéfiniment le développement de l'île — ou le fardeau de tous ceux qui travaillent là-bas deviendra par trop lourd.

Autant qu'il nous est possible de juger, nous croyons que cette dernière opinion est la plus justifiée. Au lendemain du sinistre, quelques voix se sont élevées pour réclamer l'ajournement du programme de travaux publics. Elles ont été réduites au silence. La colonie met une sorte de point d'honneur à ne pas lâcher prise sous le coup qui la frappe. Une telle constance est digne d'éloge. Encore faut-il calculer l'effort. M. Olivier, dans le passé, ce n'est un secret pour personne, s'est toujours montré hostile à l'emprunt. Il incline à considérer comme un débours stérile des paiements d'intérêts. La thèse pouvait être soutenue à condition que le rythme des constructions ne fût pas ralenti par l'emploi des seules ressources normales. La perte que représentent les arrérages d'une dette est, en effet, inférieure au bénéfice que rapportent une exécution plus rapide et une productivité précipitée. En tout pays, le commerce et l'industrie, s'ils sont tant soit peu vigoureux, se conforment à cette règle : à plus forte raison ne saurait-elle être négligée dans un pays jeune, déjà en plein essor. Aujourd'hui, après la catastrophe, le budget local ne peut plus, à ce point de vue, rivaliser avec l'emprunt. Il serait téméraire de l'ignorer.

Les emprunts contractés dans le passé par Madagascar sont médiocres au regard de sa richesse actuelle : 30 millions de francs en 1897, 14 millions en 1902, 45.890.000 francs en 1903, 15 millions en 1906 : en tout, un peu moins de 105 millions de francs, ne se traduisant que par des annuités assez faibles.

Dans les circonstances présentes, emprunter c'est conserver, c'est accomplir l'acte de foi qui trouve déjà tant d'expressions individuelles. L'affaire se présente favorablement. Les capitalistes métropolitains, depuis deux ans, se tournent facilement vers Madagascar. Le crédit de l'État français s'est à ce point affermi que l'indifférence observée par force depuis treize ans devant les tribulations économiques des colonies n'est plus de mise désormais. D'autre part, grâce à l'emploi des prestations allemandes, le gouvernement métropolitain est à même de seconder, sans assumer lui-même des charges trop écrasantes, l'œuvre colonisatrice. En ce moment même, le chemin de fer de Betsiléo est étudié par l'une des commissions qui dispensent les prestations en nature. Madagascar peut maintenant obtenir de la métropole un concours qu'il ne retrouvera plus, dans l'avenir, aussi large et aussi avantageux. La question mérite tout au moins d'être posée.

G.d.

AVIS
(Le Tamatave, 21 juillet 1927)

La Société du wharf de Tamatave a l'honneur d'informer sa clientèle ainsi que les réceptionnaires de marchandises que M. LECHAPELAIN a pris la direction de son exploitation à partir de ce jour [en remplacement de Bourabier].

Tamatave, le 20 septembre 1927.

L'administrateur délégué,
Henri OLTZ.

M. CAUCÉ
(*Le Tamatave*, 3 août 1927)

Monsieur Caucé est parti pour France sans esprit de retour.
Doyen de la colonisation à Madagascar, il y était hautement apprécié et estimé.
Nous lui souhaitons un agréable séjour dans la Mère-Patrie.

Incendie à Tamatave
(*Le Madécasse*, 14 décembre 1927)

Dans la nuit de samedi 10 à dimanche 11 décembre, un incendie s'est déclaré dans le magasin de la Société du wharf, situé au plus près de l'enracinement de l'ancien wharf.

Ce magasin comportait trois travées dont l'une était vide ; les deux autres étaient occupées par diverses marchandises, notamment celles qui avaient été débarquées récemment du vapeur « Bernardin-de-Saint-Pierre ».

La travée du milieu, en bois, a été complètement brûlée, l'autre l'a été partiellement.

Les troupes de la garnison et les détenus ont activement collaboré aux mesures de secours.

C'est vers 3 heures du matin que le feu se déclara. Les premiers secours furent apportés par M. Bolet [*sic* : *Bollée*], de la Rochefortaise, qui, aidé de son chauffeur, accourut sur les lieux avec une pompe. La pompe de 2^e R.T.M. arrivait aussi aussitôt et 4 chaînes furent formées par tirailleurs et prisonniers pour puiser l'eau de mer à l'aide de seaux pour alimenter la pompe.

La municipalité de Tamatave, qui avait commandé une pompe avec tous accessoires lors de l'incendie de la rue du Commerce, attend encore ces objets.

AVIS IMPORTANT
(*Le Tamatave*, 21 décembre 1927)

La Société du wharf de Tamatave a l'honneur de porter à la connaissance du public que, malgré l'incendie qui a détruit, le 11 décembre dernier, l'un de ses magasins, dit Magasin-cale des Messageries maritimes, avec une partie des marchandises qu'il contenait, elle continuera à assurer son service de débarquement à l'aide des autres magasins-cales qu'elle possède.

Nota. — La Société du wharf tient à adresser ses bien sincères remerciements à tout le personnel des services publics ainsi qu'à tous les militaires de la garnison et à toutes les personnes qui lui ont apporté leur concours dévoué, dans la lutte contre l'incendie de son magasin.

L'administrateur délégué,
Henri OLTZ.

La remise en état du port de Tamatave
Ce qui s'écrit en France
(*Le Tamatave*, 25 janvier 1928)

Après le désastre cause par le cyclone du 3 mars dernier, un gros effort a été fait, tant par les divers services publics que par les compagnies de navigation et les firmes commerciales, pour rendre son activité au port de Tamatave.

Pour ce qui est du batelage et des remorqueurs, 13 chalands sont au travail depuis plus de deux mois, pouvant embarquer environ 600 tonnes de marchandises.

Tamatave aura sous peu 33 chalands d'un tonnage total de 1.500 tonnes. Avant le cyclone, Tamatave disposait de 45 chalands environ, d'un tonnage total de 1.600 tonnes. Cinq remorqueurs seront sous peu en état pour remplacer les huit remorqueurs qui existaient avant le cyclone.

En ce qui concerne les quais, ils ont été entièrement remis en état et déblayés de toutes les épaves qui les encombraient. L'ancien quai en bois, de 35 mètres de long, environ emporté par le cyclone, a été entièrement refait depuis plus de deux mois. L'ancien appontement pour voyageurs a été reconstruit entièrement et mis en service. Un premier appontement pour marchandises, long de 40 mètres, a été construit par les travaux publics. Il a permis d'embarquer en sept jours près de 900 tonnes de viande frigorifiée. Un second appontement de 60 mètres de long sera mis prochainement en service.

Enfin, des pourparlers sont en cours pour la reconstruction, à proximité de l'ancien wharf détruit, d'un grand appontement permettant d'utiliser les magasins intacts de la Société du wharf.

Finalement, on dispose actuellement d'autant de postes d'accostage à Tamatave qu'avant le cyclone. La capacité de débarquement et d'embarquement n'est toutefois pas aussi élevée qu'alors, car les nouveaux appontements en charpente ne peuvent être équipés aussi fortement que l'était le wharf.

Les magasins, d'une façon générale, sont très encombrés.

L'administration construit auprès de l'ancienne gare T. C R., et pour être mis à la disposition du chemin de fer 2.000 mètres carrés [mots illisibles] T.C.E 1.000 mètres carrés. Elle construit également 1.350 autres mètres carrés couverts en différents endroits. Elle remet en état, pour être placés à la disposition du public, les anciens magasins Oswald. Elle étudie enfin la construction de 2.000 mètres carrés de magasins à proximité des Magasins généraux.

Toutes ces mesures doivent permettre d'éviter la crise de magasinage, malgré le débarquement, qui vient de commencer, de 7.500 tonnes, représentant 15.000 mètres cubes, de marchandises entreposées provisoirement à Diego-Suarez au lendemain du cyclone, lorsqu'il était impossible d'opérer à Tamatave.

« Petit Marseillais »

Wharf de Tamatave
(*Madagascar, industriel, commercial, agricole*, 5 septembre 1928)

Les comptes de 1925 se soldent par un bénéfice net de 112.942 fr., auquel s'ajoute le report antérieur, soit 567 fr. Ce bénéfice a été affecté aux amortissements.

Messageries Maritimes
(*Le Tamatave*, 22 avril 1929)

La Compagnie des Messageries Maritimes a l'honneur d'informer sa clientèle que les constats d'avaries et manquants sur les marchandises débarquées du *CHAMBORD*,

arrivé le 13 courant, et pour tous les navires suivants, seront effectués par M. JUDE, ancien directeur de la Société du wharf.

Elle rappelle à ce propos que les constats ne peuvent être effectués qu'au magasin-cale, avant le passage au dépôt, sauf pour les marchandises assurées à sa police flottante, lesquelles sont couvertes pendant un mois à compter du débarquement.

Comité central des houillères de France
(*Les Documents politiques*, juin 1930)

M. Henri PORTIER [1865-1942]

Administrateur : Comité central des houillères de France,
Chambre syndicale française des mines métalliques,
Société métallurgique de Senelle-Maubeuge (Mines de Douchy),
Mines de Courrières,
Groupement des houillères du Nord et du Pas-de-Calais,
Houillère de Sarre et Moselle,
Société nouvelle des mines de la Lucette,
L'Union des mines,
[Mines de Cho-Don*](#) [Tonkin],
Matériaux de construction de la Loïsne,
[Société du wharf de Tamatave](#) [Il pourrait s'agir d'un homonyme, également commissaire aux comptes du CCF et administrateur de la Cie de l'océan Indien (Banque spéciale de Madagascar)],
Produits chimiques Courrières-Kuhlmann,
Banque Piérard et Cie [de Valenciennes, absorbée en 1937 par la BNCI].

(*Journal officiel de Madagascar*, 2 janvier 1932)

Par arrêté du gouverneur général p. i., en date du 24 décembre 1931, les assesseurs appelés à faire partie de la cour criminelle de Tamatave, pendant l'année 1932, seront tirés au sort sur la liste des notables ci-après désignés :

.....
Combeau Gaston, directeur du wharf

AU PIED du MUR
(*La Volonté (Madagascar)*, 8 octobre 1932)

[...] Deux tendances se sont toujours affrontées dans l'élaboration des multiples projets établis depuis 1896 :

— creusement de bassins offrant le maximum de sécurité, sans avoir à s'inquiéter ni de l'état de la rade ni de la venue de la houle par les passes ;

— utilisation de la pointe Hastie comme terre plein, obstruction partielle de la passe Sud et construction de môles en avancée en eaux profondes et vers la rade.

La deuxième thèse l'a emporté, à l'encontre, semble-t-il, de la plus élémentaire prudence, que le cyclone de 1927 ne pouvait cependant que stimuler.

Le bilan de cette catastrophe aurait dû, il nous semble, provoquer un nouvel examen du projet adopté ; la violence des éléments a semé notre rade d'épaves. Il ne paraît guère qu'on s'en soit souvenu.

Et cependant, en mai 1898, le commandant Roques n'écrivait-il pas déjà :

« Le comité des Travaux publics n'a pas cru devoir s'associer à certaines conclusions, qui me paraissaient et me paraissent encore évidentes, telle que l'erreur que l'on a commise en autorisant M. Le Bret (promoteur du wharf) à construire un appontement.

J'ai exposé que M. Le Bret se trompait lorsqu'il croyait que les paquebots pourront, en s'accostant à cet ouvrage, effectuer leurs opérations d'embarquement ou de débarquement au moyen de grues et pourront aussi se passer de chalands faisant la navette entre les bateaux et l'appontement.

J'ai également manifesté mes craintes sur la gêne que cet ouvrage apporterait aux mouvements des bateaux en rade ; le comité ne m'a pas suivi et on s'est même appuyé sur l'autorisation accordée à M. Le Bret pour ne pas admettre la construction du quai que je demandais dans le bassin Hastie »

Ces prévisions se sont malheureusement réalisées ; le wharf, inauguré en 1902, était inaccostable aux navires. Seuls quelques chalands pouvaient y travailler par temps calme ; la place occupée par lui était perdue pour les navires dont les évolutions étaient gênées.

Et le météore de 1927 a arraché cet ouvrage comme il l'eut fait d'une simple estacade en bambous.

Quatre années ont suivi avant la mise en train des travaux du port. Est-il admissible que, durant un laps de temps aussi considérable, nulle crainte ne soit venue à l'esprit de ceux qui en poursuivaient la mise en œuvre, au sujet de l'insuffisance du projet en ce qui touche l'utilisation des quais d'accostage et la sécurité des navires appelés à fréquenter notre port ? [...]

Le port de Tamatave
(*Le Madécasse*, 6 juillet 1934)

.....

Les batelages sont actuellement au nombre de 4 à Tamatave :

SOCIÉTÉ DU WHARF DE TAMATAVE

Le Wharf, le premier-né et encore le plus puissant (président du conseil d'administration : M. Paul Imbert ⁶, administrateur de la Compagnie des Messageries

⁶ Paul Imbert (12 octobre 1872, Salon-de-Provence-26 avril 1945, Paris, 16^e) : frère de René, mpf 1917. Marié en 1918 à Mme Jeanne-Albertine Roche, née Avenier. Ingénieur des Manufactures de l'État (régie des tabacs), docteur en droit (1902), auteur d'ouvrages remarquables : Des rapports entre patrons et ouvriers dans la grande industrie (1902), les Retraites ouvrières (1905), La Rénovation de l'Empire ottoman (1909). Chef de cabinet de Paul Deschanel à la présidence de la Chambre (1912-1920), puis à la présidence de la République (février-septembre 1920). Président de la Société de navigation transocéanique fondée en 1919 en vue de prendre le contrôle de la Havraise Péninsulaire. Coopté en 1922 au conseil des Messageries maritimes et des Services contractuels afin de coordonner l'effort avec la Havraise. Administrateur de la Cie de l'océan Indien. Débarqué en 1930 après la prise de contrôle de la Havraise par Worms. Administrateur du *Figaro* (1922-1927). Président de l'Alliance démocratique. Chevalier (1913), puis officier (1919) de la Légion d'honneur.

Maritimes ; vice-président du conseil d'administration : Commandant Batellet ⁷, administrateur de la Société des Services contractuels des Messageries maritimes)

.....
Mais, aujourd'hui, et jusqu'au 31 décembre 1934, les 4 batelages de Tamatave sont associés, de même que les 4 compagnies de navigation qui desservent régulièrement Madagascar : MM, CHP, Clan Line et Scandinave sont d'accord sur le taux des frets, le partage des ports secondaires et la ristourne de fidélité
.....

ARRÊTÉ

(Journal officiel de Madagascar, 28 décembre 1935)

ART. 1^{er}. — La Société du wharf de Tamatave est autorisée à installer et utiliser au port de Tamatave un outillage privé avec obligation de service public, suivant les prescriptions du cahier des charges en date du 24 décembre 1935 annexé au présent arrêté.

ART. 2. — L'outillage privé dont l'utilisation est autorisée comprend : 2 remorqueurs de 60 CV ; 16 chalands d'un tonnage total de 702 tonnes ; 7 plates-formes de 8 tonnes à voie métrique ; 1 grue de 3 tonnes ; 3 grues de 1 tonne 500.

ART. 3. — L'autorisation accordée par le présent arrêté annule et remplace celle qui faisait l'objet des arrêtés en date du 3 août 1931, du 2 octobre 1934 et du 14 octobre 1935.

ART. 4. — Le directeur des travaux publics et le directeur des domaines sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.

Tananarive, le 26 décembre 1933.

LÉON CAYLA.

AEC 1937/608 — Société du wharf de Tamatave,
10, rue de Châteaudun, PARIS (9^e).

Tél. : Trudaine 75-60 ; Inter Trudaine 75. — Télég. : Tamawharf-Paris 84. — © : Lugagne. — R.C. Seine 164.991.

Capital. — Société anon., fondée le 28 juin 1902, 1.500.000 fr. en 15.000 actions de 100 fr. libérées.

Objet. Exploitation à Tamatave ; opérations en rade, embarquements et débarquements ; remorquage ; fourniture de lest et eau. Consignation, transit, magasinages.

Conseil. — MM. Louis Tassart, présid. ; G. Boussenot, Ch. Caucé, A. Gardanez, Maurice Trémeau ; Maurice Mignet, adm.-directeur à Tamatave ; M. Eynard, secrétaire du conseil.

LA MANUTENTION MARITIME DE TAMATAVE
(La Volonté (Madagascar), 5 mai 1937)

⁷ Jean-Baptiste Batellet (1863-1942) : polytechnicien, commandeur de la Légion d'honneur comme capitaine de frégate (1920). Administrateur de la Havraise Péninsulaire de Navigation à vapeur.

informe sa clientèle et le public qu'elle vient de confier, à dater du 15 avril 1937, sa direction à Tamatave à M. G. COMBEU, ex-directeur de la Société du wharf de Tamatave.

ÉTIOLLES

Un octogénaire est trouvé mort sur la route
(*L'Indépendant de Seine-et-Oise*, 20 février 1943)

Le 10 février, à 7 heures, M. Caucé Charles, âgé de 80 ans, a été trouvé mort sur la voie publique, à proximité du monastère du Saulchoir, territoire de la commune d'Étiolles.

On croit savoir que M. Caucé, qui s'était rendu à Paris la veille et devait rentrer dans la soirée, s'est trompé de train, est descendu à la gare de Brunoy et qu'il a fait à pied, en pleine nuit, le chemin de Brunoy à Étiolles, mais, qu'épuisé de fatigue, il a succombé tout près de sa demeure.

L'enquête de la gendarmerie a conclu à une mort naturelle.

Calomniez, calomniez,
il en restera toujours quelque chose !

Encore faudrait-il que ces calomnies aient un semblant de vérité, alors qu'aucune parcelle de cette vérité n'apparaît dans une histoire qu'on se raconte de bouche à oreille.

Une rapide enquête a permis de se rendre compte de l'extraordinaire imagination de certaines gens. Et dire que d'autres se font l'écho de semblables vilénies !

Venons au fait : on connaît la triste découverte du corps de M. Caucé, frappé de congestion, mais ce que l'on connaît moins, c'est la façon dont il fut découvert. C'est le mercredi 10, vers 7 h. 15, que M^{lle} Charpentier, domiciliée à Étiolles, butta dans quelque chose, continua son chemin, mais, se ravisant, retourna à l'endroit où elle avait failli tomber, et c'est à ce moment qu'elle reconnut M. Caucé.

Il faut dire et préciser que cinq à six personnes étaient passées depuis 6 heures près du corps, mais que, dans la pénombre, il était impossible de l'apercevoir. Voici donc un fait qui prouve bien qu'il n'était pas possible à un jeune ménage, passé la veille vers 22 heures, de découvrir le corps.

Mais ce n'est pas le thème de gens qui n'en sont pas à une insanité près ! Justice immanente : l'un des grands propagateurs de cette absurdité vient de se voir infliger une amende se chiffrant à plus de 80.000 fr. pour non livraison au Ravitaillement général

REMERCIEMENTS

(*L'Indépendant de Seine-et-Oise*, 20 février 1943)

M^{me} Streiff et le docteur Streiff,

M^{lle} Jacqueline Streiff, M. et M^{me} Pareyre, M. et M^{me} Jean Barbier et leur fille, et toute leur famille remercient les personnes qui se sont associées à leur peine en apportant des fleurs et en assistant aux obsèques de

M. Charles Caucé

leur père, beau-père, grand-père, arrière grand-père et parent, et s'excusent si des oublis bien involontaires ont pu se produire dans l'envoi des lettres de deuil

1948 (juin) : CRÉATION DE LA SOCIÉTÉ MALGACHE DE DÉSINSECTISATION

(Journal officiel de Madagascar, 23 avril 1949)

Le chef de la circonscription domaniale et foncière, curateur aux successions et biens vacants, informe les intéressés qu'il a appréhendé, le 2 mars 1949, comme vacante, la succession de M. Bossière Henri-Julien, ex-directeur de la société du Wharf de Tamatave, décédé le 16 janvier 1949 à Marseille

AEC 1951 — 706 — Société du wharf de Tamatave,

9. rue Beaujon, PARIS (8^e) [Havraise Péninsulaire].

Capital. — Société anon. au capital de 1.500.000 fr.

Objet. — Embarquements et débarquements. Consignation, lignes maritimes et aériennes, transit, magasinage, réparations de navires, camionnage. Atelier mécanique.

Conseil. — MM. Anatole Bucquet [Havraise Péninsulaire], présid.-dir. gén. ; Robert d'Auvigny, Henri Dumard [Havraise Péninsulaire], M. Pignet, Ph. Simoni, admin. ; Zwingelstein, direct. à Tamatave.

(Journal officiel de Madagascar, 17 février 1951)

Zwingelstein, agent de la société du wharf, représentant des transitaires

SOCIÉTÉ DU WHARF DE TAMATAVE

Société anonyme au capital

de 750.000 francs C. F. A.

Siège social : avenue de la Libération, Tananarive.

Registre du commerce, Tananarive 2955.

(Journal officiel de Madagascar, 9 juin 1951)

MM. les actionnaires de la Société du wharf de Tamatave sont convoqués en assemblée générale ordinaire, à Paris, 9, rue Beaujon (8^e), le jeudi 28 juin 1951, à 10 h. 30, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

1° Rapport du conseil d'administration ;

2° Rapports des commissaires aux comptes ;

3° Approbation des comptes de l'exercice

4° *Quitus* à la gestion des administrateurs en fonctions au 30 juin 1950 ;

5° Renouvellement du mandat d'administrateur de M. Robert d'Auvigny ;

6° Approbation de l'autorisation à donner aux administrateurs en vertu de l'article 40 (Nouveau) de la loi du 24 juillet 1867.

Aux termes de l'article 28 des statuts, peuvent seuls être admis à prendre part à l'assemblée générale ordinaire les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins.

Toutefois, les propriétaires de moins de vingt actions peuvent se réunir pour former nombre et se faire représenter par l'un d'eux.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent retirer une carte d'admission à l'assemblée, en déposant soit leurs titres, soit une attestation d'immobilisation dans une banque, à l'une des adresses suivantes :

Société du wharf de Tamatave, avenue de la Libération à Tananarive (Madagascar) ;
MM. Worms et Cie, 45, boulevard Haussmann, Paris 9^e.

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation (service titres), 9, rue Beaujon, Paris, 8^e

Les titulaires d'actions nominatives sont dispensés de la formalité du dépôt.

Les pouvoirs des mandataires devront être déposés ou adressés à Paris, 9, rue Beaujon, deux jours avant la réunion.

Le conseil d'administration.

SOCIÉTÉ DU WHARF DE TAMATAVE

Société anonyme au capital
de 750.000 francs C. F. A.

Siège social : avenue de la Libération, Tananarive.

Registre du commerce, Tananarive 2955.

(*Journal officiel de Madagascar*, 9 juin 1951)

MM. les propriétaires de parts bénéficiaires sont convoqués en assemblée générale à Paris, 9, rue Beaujon. le jeudi 28 juin 1951, à l'issue de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires privilégiés, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

Proposition de la Société du wharf de Tamatave sur la conversion directe des parts contre des actions. [...]

SOCIÉTÉ DU WHARF DE TAMATAVE

Société anonyme au capital
de 750.000 francs C. F. A.

Siège social : avenue de la Libération, Tananarive.

Registre du commerce, Tananarive 2955.

(*Journal officiel de Madagascar*, 9 juin 1951)

MM. les actionnaires de la Société du wharf de Tamatave sont convoqués en assemblée générale extraordinaire, à Paris, 9, rue Beaujon, le jeudi 28 juin 1951, à l'issue de l'assemblée générale ordinaire, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

- a. — Augmentation de la valeur nominale et unification des actions ;
 - b. — Conversion des parts bénéficiaires en actions ;
 - c. — Augmentation du capital en numéraire ;
 - d. — Regroupement des actions ;
 - e. — Modifications des articles 3, 6 à 12, 14, 18 à 21, 28, 31, 32, 35 à 39, 41 à 47, 51 et 52 des statuts. [...]
-

SOCIÉTÉ DU WHARF DE TAMATAVE

Société anonyme au capital
de 750.000 francs C. F. A.

Siège social : avenue de la Libération, Tananarive.
Registre du commerce, Tananarive 2955.
(*Journal officiel de Madagascar*, 9 juin 1951)

MM. les porteurs d'actions privilégiées sont convoqués en assemblée générale à Paris, 9, rue Beaujon (8^e), le jeudi 28 juin 1951, à l'issue de l'assemblée générale extraordinaire, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

Assimilation des actions ordinaires aux actions privilégiées. [...]

Suite :

1951 : transformation en Société auxiliaire maritime de Madagascar.