

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ET DU PORT DE LA RÉUNION

S.A., 2 février 1878.

NÉCESSITÉ D'UN CHEMIN DE FER ET D'UN PORT

FRANCE

(*Le Journal des débats*, 5 juin 1858)

.....
À la Réunion, une stagnation générale dans les affaires a succédé, ainsi que nous le faisons pressentir dernièrement, à l'activité un peu fébrile de l'année 1857, et si l'on échappe encore à une crise, le malaise est général. Les causes en sont multiples. En même temps que les sucres, principale récolte de la colonie, ont subi le contre-coup de la baisse d'Europe, toutes les denrées de consommation atteignent des prix exorbitants. La production locale des vivres est tout à fait inférieure aux besoins, parce que la spéculation s'est concentrée sur les plantes commerciales, et que l'exportation n'introduit les denrées alimentaires qu'à des conditions fort onéreuses. À cette cause fondamentale se joignent les conséquences du terrible ouragan du mois de janvier, et l'interruption du service postal par la mer Rouge et l'Égypte. La colonie avait pris l'habitude des communications mensuelles avec la mère-patrie ; l'union des deux pays en était devenue en quelque sorte plus intime, les affaires plus actives. En retombant dans l'ancien système de correspondances à deux et trois mois d'intervalle, tous les intérêts se sentent froissés, toutes les affections blessées. L'administration coloniale, qui avait voté une subvention de 150.000 fr. en faveur de la Compagnie anglo-française chargée de desservir en même temps l'île Maurice, où était le siège de la Société, paraît disposée à de plus grands sacrifices pour obtenir un service maritime qui lui assurerait des communications rapides et directes avec la France. On souhaiterait surtout recevoir de la métropole deux navires à vapeur d'un tonnage modéré, dont les frais d'entretien seraient supportés par la colonie. Quant aux désastres occasionnés par la tempête, la destruction de tous les embarcadères et ouvrages maritimes a rendu la situation tout à fait intolérable. Dans la rade de Saint-Denis, les navires, assujettis à un tour d'ordre, attendent deux et trois mois pour débarquer leurs cargaisons, et comme il ne faudra pas un moindre temps pour charger les produits du cru, c'est à désespérer les plus patients et à éloigner désormais les plus intrépides. Si l'on n'y avise promptement et énergiquement, une colonie, digne à bien des titres des sympathies de la France, est gravement compromise dans son avenir commercial, qui touche par tant de points aux intérêts de notre propre commerce et de notre navigation. La solution qu'appellent les habitants paraît des plus simples, au moins en théorie. Elle consistera autoriser le débarquement dans la rade de Saint-Paul, beaucoup mieux abritée que celle de Saint-Denis, et de [transporter les cargaisons au chef-lieu par un chemin de fer américain qui passerait, sous un tunnel, à travers la montagne qui sépare les deux plages de Saint-](#)

[Paul et de Saint-Denis](#). Une Compagnie est en voie de se former pour l'exécution de ce projet, qui semble mériter un examen d'autant plus bienveillant qu'à son exécution suffisent, assure-t-on, les capitaux privés, trait distinctif et rare des meilleures solutions.

À ces graves préoccupations se mêle, comme une diversion curieuse pour le moment et bientôt peut-être fructueuse, la perspective de la prochaine exploitation de sables et de galets aurifères, autorisée par un décret du 31 juillet 1855. Si l'on s'en rapporte à de nombreuses analyses, l'or ne serait plus une chimère à Bourbon, car le rivage tout entier serait une Californie dont les flots de la mer renouvelleraient sans cesse l'inépuisable richesse.

.....

GAZETTE DES CHAMBRES du 19 février 1877.
CHAMBRE DES DÉPUTÉS
(*Le Soleil*, 20 février 1877, p. 1, col. 5-6)

La séance a été consacrée tout entière à la discussion du projet de loi relatif à l'établissement d'un chemin de fer et d'un port à la Pointe-des-Galets, dans l'île de la Réunion.

M. Georges Périn, de l'extrême gauche, critique longuement le projet de loi ; il veut bien qu'on crée un port, mais l'utilité d'un chemin de fer ne lui paraît pas démontrée, et il combat surtout les stipulations financières qui engagent, à titre de garantie d'intérêt, le budget de la métropole.

De plus, l'emplacement de la Pointe-des-Galets pour le port ne lui paraît pas le meilleur ; il voudrait qu'on étudiât d'autres projets. C'est, en somme, le rejet du projet du chemin de fer et l'ajournement indéfini du port que réclame M. Périn.

M. Labadie, rapporteur de la commission du budget, lui répond qu'il est impossible de séparer les deux questions. Un port de refuge sans faire un chemin de fer, c'est ne rien faire. Les navires disséminés autour de l'île n'auront jamais le temps, quand la tempête sera annoncée, de regagner le port ; c'est impossible au moins pour les voiliers. Et pour apprécier la nécessité du port, il suffit de citer quelques sinistres :

Au 19 février dernier, sur 21 navires, deux perdus corps et biens. 2 gravement avariés ; au 2 février 1863, sur 14 navires. 10 perdus, 4 condamnés ; au 25 février 1860, 6 navires perdus, etc.

Quant aux garanties données par la compagnie qui demande la concession des travaux et de l'exploitation, elles sont exceptionnelles.

[Si M. de Lesseps a eu la gloire de concevoir le canal de Suez, M. Lavallée a eu l'honneur de l'exécuter. C'est M. Lavallée qui demande la concession. Avec un homme de cette valeur et de cette honorabilité, il n'y a pas à hésiter.](#)

En ce qui touche la garantie d'intérêts, il est probable qu'elle n'aura pas à fonctionner : des calculs précis donnent lieu de le penser, et encore n'a-t-on calculé que sur un mouvement total de 115.000 tonnes, alors que le mouvement actuel est de 125.000 ; de plus, il est certain que des points rapprochés du chemin de fer, le trafic se portera sur la ligne.

M. Raoul Duval vient au secours de M. Périn : il supplie la Chambre de ne pas engager pour une colonie une garantie annuelle de 1.600.000 fr. alors que l'on ne sait pas « en face de quelles éventualités on pourra se trouver, pour lesquelles on aurait besoin de toutes les ressources vives de la France. »

Mais ce qui préoccupe tout d'abord la Chambre, c'est de savoir si le projet de port est justifié, et si la création d'un port doit avoir pour corollaire l'établissement d'un chemin de fer.

Le ministre de la marine, M. l'amiral Fourichon, répond à ces deux questions. Le port de la Pointe-des-Galets sera creusé tout entier en dedans du rivage de la mer ; on y arrivera par une passe ouverte directement vers le large et protégée par deux jetées de 100 mètres. Dans l'avant-port, les navires s'arrêteront en temps ordinaire ; dans l'arrière-bassin, ils trouveront le calme le plus absolu ; ils pourront s'amarrer côte à côte comme au Havre ou à Marseille.

Le sol de la plaine des galets a été sondé, reconnu ; il n'y a aucun mécompte à prévoir. Autour du port, on trouvera de vastes espaces pour les magasins, pour tous les accessoires nécessaires.

Quant au chemin de fer, le ministre affirme qu'il est le complément obligé du port. Le port et le chemin de fer sont les deux organes indispensables du mouvement de circulation qu'on veut créer.

Restait la question financière. Le projet de loi compromet-il les intérêts du Trésor ? Nul ne pouvait mieux lever tous doutes à cet égard que le ministre des finances. M. Léon Say a déclaré que la commission du budget et lui, tout en étant, constamment soucieux de sauvegarder la situation financière, avaient reconnu qu'il était nécessaire de prendre les engagements stipulés dans la convention. Faut-il faire le port seul ou avec le chemin de fer ?

Le ministre, sans entrer dans les détails de la concentration, constate qu'un port ne rend de sérieux services au point de vue commercial que s'il est en communication avec le pays à desservir par un chemin de fer.

Il est évident, aux nombreuses marques d'approbation qui ont accueilli cette courte déclaration du ministre, que la cause de l'île Bourbon est gagnée. Mais il était naturel qu'avant de clore cette discussion, la Chambre entendit le représentant de la colonie, M. de Mahy.

M. de Mahy a expliqué qu'à l'île de la Réunion, sans chemin de fer, il n'y a pas de concentration possible : les transports par terre sont trop onéreux et le cabotage est impossible. L'établissement d'un port ailleurs qu'à la Pointe-des-Galets a été reconnu actuellement impossible par lui, bien qu'il eut longtemps caressé l'illusion que ce port pourrait être établi à Saint-Pierre, sa ville natale ; il espère que le port de Saint-Pierre pourra être fait plus tard ; mais aujourd'hui, il supplie la Chambre de voter le projet de loi. Il faut, pour relever la marine marchande, refaire nos ports des colonies, celui de Bourbon surtout. [Bourbon est le seul pays du globe qui tire tout de France, sauf le riz, qu'il prend à la Cochinchine française](#), et tout lui arrive par vaisseaux français.

La Chambre est de l'avis de M. de Mahy, et le projet de loi est adopté par 372 contre 69.

PROJET DE LOI (*JORF*, 8 mars 1877, p. 1773)

Article unique. — Est approuvée la convention annexée à la présente loi passée le 19 février 1877 entre M. le ministre de la marine et des colonies et MM. Alexandre-Théodore Lavalley et Eugène-Emmanuel-Théophile Pallu de la Barrière ¹, agissant tant pour leur compte personnel que pour le compte de la société anonyme qu'ils se sont obligés à constituer pour la construction et l'exploitation d'un port maritime dans l'île de la Réunion, au lieu-dit la Pointe-des-Galets, et d'un chemin de fer destiné à relier à

¹ Eugène-Emmanuel-Théophile Pallu de la Barrière (Saintes, 1^{er} janvier 1824-Marseille, 13 août 1904) : fils de Charles Pallu de la Barrière et de Victoire Hélène Constantin. Chevalier de la Légion d'honneur du 11 août 1869 (MAE) : lieutenant de vaisseau commandant le corps franc chinois à Shanghai. Puis capitaine de vaisseau. Finalement receveur-buraliste à Marseille.

ce port tous les quartiers producteurs de l'île, depuis Saint-Pierre, jusques et y compris Saint-Benoît, en passant par Saint-Denis.

À l'expiration du privilège accordé aux concessionnaires, le port et ses accessoires, cales, ateliers, constructions, matériel fixe et flottant d'exploitation feront retour à l'État dans les conditions indiquées au cahier des charges, sans que les concessionnaires puissent réclamer aucune indemnité.

COMPAGNIE
DU
CHEMIN DE FER ET DU PORT
DE LA RÉUNION
(2 février 1878)

Chemin de fer et port de la Réunion
(*Le Droit*, 16 mars 1878)

Premiers administrateurs

M. Champouillon (Alphonse-Louis)² ;
M. Herpin (Charles-Louis-César)³ ;
M. Larousse (Eugène-Hyacinthe)⁴ ;
M. Mirabaud (Paul-Barthélemy)⁵ ;
M. Puerari (Eugène-Bon)⁶ ;
M. Baignères (Arthur)⁷ ;
M. de Lormel (Louis-Hippolyte)⁸ ;
M. Dollfus (Charles)⁹.

Commissaire

Théodore Lissignol.

² Alphonse Champouillon (Metz, 14 juillet 1834-Paris, 8 mars 1903) : ancien ingénieur en chef des services administratifs de la Compagnie du canal de Suez. Administrateur de la Société d'exploitation du chemin de fer de Bône à Guelma (janvier 1877). Voir [encadré](#).

³ Charles-Louis-César Herpin (Carouge, Suisse, 22 juin 1832-Brides-les-Bains, 24 juin 1894) : ancien directeur de la Société générale (1865-1872), il se rapproche du groupe Mirabaud-Puerari : administrateur de Mokta-el-Hadid (avril 1873), de Fives-Lille (nov. 1877), du Chemin de fer et du port de la Réunion (mars 1878), de la Compagnie algérienne (juin 1878), de l'éphémère Société indienne d'électricité (Indes anglaises)(déc. 1878), de la Société française d'études et d'entreprises (septembre 1881), de Peñarroya (octobre 1881) et de la Société industrielle et commerciale des métaux (déc. 1881) — à l'origine du krach des cuivres qui emportera le Comptoir d'escompte en 1889.

⁴ Eugène Hyacinthe Larousse (Paris, 17 août 1832-Paris, 30 mars 1896) : marié à une Dlle Guébard. Dont Cécile, mariée en 1894 à Charles Wurtz, auditeur au Conseil d'État.

Polytechnicien, ingénieur hydrographe de la Marine impériale, attaché à la Compagnie du canal de Suez, il effectue des sondages pour elle dès 1855. Il s'occupe dans les années 1870 de l'estuaire de la Gironde, puis du tunnel ferroviaire sous la Manche. Administrateur de la [Compagnie française pour le dessèchement et l'exploitation du lac Copais](#) (1880) et de la Société française d'études et d'entreprises (1881). De 1880 à 1887, il est membre de la Haute Commission consultative de la Compagnie de canal de Panama. Membre du comité d'organisation du congrès international des Travaux maritimes pour l'Exposition universelle de Paris, 1889. Chevalier de la Légion d'honneur du 4 avril 1866 comme sous-ingénieur hydrographe.

⁵ Paul Mirabaud (1848-1908) : membre de la haute banque protestante. Administrateur de sociétés, président des Chargeurs réunis (1895). Voir [encadré](#).

⁶ Eugène Puerari : banquier, associé de Paul Mirabaud.

⁷ Arthur Baignères (Paris 11^e, 23 avril 1834-Asnières-sur-Oise, 6 juin 1913) : petit-fils par sa mère du banquier Jacques Laffitte. Secrétaire du conseil d'administration du Chemin de fer des Ardennes et de l'Oise (1856). Homme des lettres, critique d'art, membre de la Société philanthropique.

⁸ Louis-Hippolyte de Lormel (Lesina, Dalmatie, 19 août 1808-Paris 11^e, 31 mars 1888) : ancien gouverneur de la Réunion (27 sept. 1869-18 sept. 1875). Rapporteur en 1876 d'une commission extraparlamentaire ayant plaidé en faveur du port et du chemin de fer.

⁹ Charles Dollfus-Galline (Mulhouse, 1828-Paris, 1907) : administrateur de diverses sociétés du groupe Mirabaud, président de la Compagnie des phosphates et du chemin de fer de Gafsa (Tunisie) (1894-1907). Voir [encadré](#).

INFORMATIONS FINANCIÈRES ET INDUSTRIELLES DU JOUR
(*Le Messager de Paris*, 4 mai 1878, p. 1, col. 3)

La Chambre syndicale des agents de change publie les avis suivants :

À partir du lundi 6 mai présent mois, les actions de la Compagnie du chemin de fer et du port de la Réunion seront admises aux négociations de la Bourse au comptant.

10.000 actions de 500 fr., nominatives et libérées de 250 fr.

Époques de jouissance : 1^{er} avril et 1^{er} octobre.

Jouissance courante : 21 février 1878.

CHRONIQUE FINANCIÈRE
Chemin de fer et port de la Réunion
(*Le Messager de Paris*, 4 juillet 1878, p. 3, col. 4)

Nous résumons les statuts de cette société qui vient d'être récemment créée.

La société a pour objet la construction et l'exploitation d'un port à établir à l'île de la Réunion, lieu-dit la plaine des Galets, et d'un chemin de fer destiné à relier à ce port les quartiers producteurs de l'île. [Ces travaux ont été concédés à MM. Lavalley et Pallu de la Barrière par le conseil général de l'île de la Réunion](#), et cette concession, approuvée par le ministre de la marine, a été ratifiée par une loi du 24 juin 1877.

Il est garanti par l'État à l'entreprise, une recette annuelle de 1.925.000 fr., y compris la subvention coloniale trentenaire de 160.000 fr. ; la Société peut émettre des obligations jusqu'à concurrence de 34.000.000 fr. ou de la somme correspondant, intérêts et amortissement compris, à l'annuité sus-indiquée de 1.925.000 fr. ; les concessionnaires ont pris à leur charge et a forfait l'obligation d'assurer, pendant la période de construction, le service des intérêts des capitaux engagés dans l'affaire, au moyen d'une avance de 4 millions faite par l'État et remboursable dans les conditions fixées par les conventions passées le 19 février 1877 avec le ministre de la marine et des colonies.

Les concessions ci-dessus et le bénéfice des conventions faites avec M. de Pontlevoye ont été apportés à la société par MM. Lavalley et Pallu.

La durée de la société est de quatre-vingt-dix-neuf années. Des avantages particuliers sont attribués sur les bénéfices éventuels de l'émission des obligations aux fondateurs de la Société, MM. Lavalley, Société Mirabeau, Paccard et Cie, M. Molinos ¹⁰ et M. Herpin, et sur les bénéfices éventuels de l'exploitation à M. Eugène Pallu de la Barrière.

Le fonds social est de 5 millions de francs, divisés en 10.000 actions de 500 fr. chacune. Le conseil d'administration peut émettre des obligations dans les proportions et les conditions mentionnées-ci-dessus.

Ce conseil se compose de cinq membres au moins, quatorze au plus. Ont été désignés par les statuts comme administrateurs jusqu'en 1880, MM. Baignères, Alphonse Champouillon, Ch. Dollfus, Herpin, Larousse, de Lormel, Mirabaud et Puerari. Le conseil, à dater de 1880, devra être renouvelé tous les six ans.

¹⁰ Léon Molinos (1828-1914) : ingénieur E.C.P. Administrateur de sociétés, président de la Compagnie des phosphates et du chemin de fer de Gafsa (1909). Voir [encadré](#).

NOUVELLES DE LA RÉUNION
(*Le Messager de Paris*, 28 juillet 1878, p. 3, col. 3-4)

On nous communique la lettre suivante de la Réunion ;

Saint-Denis, 11 juin 1878.

Le dernier steamer des Messageries maritimes avait à son bord M. Lavalley, l'illustre ex-ingénieur du canal de Suez, aujourd'hui directeur de la Compagnie du chemin de fer et du port de la Réunion. Il était accompagné de M. Molinos, sous-directeur de la compagnie, et de plusieurs autres personnes attachées aux travaux ou à l'administration.

Ces messieurs viennent passer quelques mois ici pour terminer l'étude de la grande entreprise qui leur a été confiée.

Leur arrivée avait par conséquent pour la colonie l'importance d'un événement public. On sait combien ce projet de la création d'un port dans notre île était réclamé par les impérieuses raisons économiques, humanitaires.

Notre marine commerciale et militaire n'ayant aucun port de refuge dans ces parages, y est exposée à des dangers continuels et la liste des sinistres allait s'augmentant chaque année. À plusieurs reprises déjà, on nous avait fait concevoir l'espoir de la mise en œuvre d'un projet, mais jusqu'ici, rien de sérieux n'avait été tenté.

Il n'y a donc pas à s'étonner de l'enthousiasme qui a salué l'arrivée de ces messieurs. Les rivalités d'intérêts qui avaient divisé les esprits jusqu'alors pour le choix de l'emplacement du port ont cédé sans peine devant l'exposé fait par M. Lavalley des raisons qui l'ont décidé en faveur de la Pointe des Galets.

M. le gouverneur Faron a été l'excellent interprète des sentiments de toutes les municipalités en déclarant à M. Lavalley qu'il rencontrerait auprès d'elles le concours le plus empressé et que les intérêts privés avaient abdicqué sans réserve en faveur du choix qui leur était recommandé.

L'adoption du plan de la Pointe des Galets a été, en effet, inspirée par des considérations purement techniques, attendu qu'il ne se trouve aucune ville à cet endroit. — Sans doute il ne tardera pas à s'en improviser une, mais le chemin de fer qui sera construit simultanément avec le port rattachera celui-ci aux villes de Saint-Denis, de Saint Paul, qui se trouvent à peu près à égale distance de chaque côté. — Il n'y aura point ainsi de jaloux.

Le port sera creusé dans la terre-ferme, mais à un endroit peu éloigné d'une eau très profonde, et qui se trouve à l'abri des mauvais vents. Il occupera seize hectares.

Les sondages par M. Lavalley dans les terrains où travailleront les dragues ont montré un sol favorable aux travaux, et confirment pleinement les études faites par l'habile ingénieur qui restera à la tête de l'entreprise là-bas, M. Blondel.

Quant aux travaux pour l'établissement du chemin de fer, ces messieurs ne peuvent en donner encore qu'une appréciation superficielle.

Ils ont fait cependant deux excursions le long de la ligne pour apprécier les projets de tracés. Les fondations des ponts pour le passage des deux plus mauvaises rivières, ne présenteraient aucun doute pour leur sécurité.

Quelques kilomètres seraient difficiles, comme ils s'y attendaient, mais de nouvelles études permettront d'améliorer le tracé dans ces endroits. Par contre, le passage de la Falaise, entre Saint-Denis et la Possession, devra s'exécuter en tunnel presque entièrement. Ce sera plus coûteux que le tracé en corbellement, mais beaucoup plus durable et plus sûr.

En résumé, la première impression est très favorable. Dans cette première tournée, ces messieurs se sont mis d'accord avec toutes les municipalités sur l'emplacement des

gares. Partout, les dispositions ont été les mêmes, et l'accueil le plus chaleureux leur a été fait.

Reste maintenant la grosse question de la main-d'œuvre, mais heureusement que depuis quelques années, le recrutement des coolies dans les ports de l'Inde et de la Chine s'opère avec beaucoup plus de régularité et de soins qu'auparavant. En sorte que même à cet égard, ces messieurs ne s'attendent pas à de sérieuses difficultés.

Si une correspondance de ce genre peut intéresser vos lecteurs, ce sera pour moi un plaisir de vous tenir régulièrement au courant du progrès des travaux.

NOUVELLES DIVERSES

(*Le Journal des débats*, 9 novembre 1881, p. 5-6)

— La France possède, au milieu de l'océan Indien, une île montagneuse et de peu d'étendue (sa superficie et sa population n'égale pas celles du département du Rhône) ; mais à laquelle son beau climat, sa fertilité et surtout sa situation sur la grande route maritime de l'Orient par le Cap donnaient jadis une importance extrême. C'est l'ancienne île Bourbon, l'île de la Réunion actuelle, qui se trouve dans le groupe des Mascareignes, à 140 kilomètres au sud-ouest de Maurice, l'ancienne Ile-de-France, immortalisée par Bernardin de Saint-Pierre.

L'île de la Réunion, constituée tout entière par les déjections d'un volcan, le piton de la Fournaise, haut de 2.200 mètres, qui fume encore à sa pointe sud-est, s'élève brusquement du sein de l'Océan. Elle affecte la forme d'un ovale de 70 kilomètres de longueur, du nord-ouest au sud-est ; sur 50 environ de largeur est-ouest.

Rien dans les parties les plus chaotiques des Alpes ou des Apennins ne peut donner une idée de la hardiesse de ses pics, de la profondeur des déchirures qui la sillonnent de toutes parts, de l'escarpement de ses vallées. Vers le centre de l'île se trouvent les plateaux appelés la *Plaine des Palmistes*, haute de 1.100 mètres et la *Plaine des Cafres* haute de 1.600 mètres.

C'est sur les pentes qui s'abaissent jusqu'au littoral que sont situées les grandes propriétés, toutes les richesses de l'île, les plantations de cannes à sucre, les caféries, les vanilleries, les girofleries.

Toutes les villes, sans exception, s'étendent au bord de la mer. Ce sont Sainte-Marie, Sainte-Suzanne, Saint-André, Saint-Benoît, Sainte-Rose, Saint-Paul, Saint-Gilles, Saint-Leu, Saint-Louis, Saint-Pierre, la sous-préfecture, puis Saint-Joseph, Saint-Philippe et Saint-Denis, la capitale de l'île.

Placée presque sur le grand chemin direct d'Europe à Sydney, Melbourne, Adélaïde et à toutes ces terres australes nées d'hier et déjà si fécondes, la Réunion va devenir l'escale de la grande ligne postale récemment votée par les Chambres, de Marseille en Calédonie ; dans quelques mois, des paquebots à grande vitesse y passeront tous les mois d'abord, tous les quinze jours ensuite.

Le *Lyon scientifique et industriel*, revue mensuelle qui se publie à Lyon, annonce qu'une [compagnie lyonnaise vient d'y construire un chemin de fer et qu'elle y creuse un port](#).

La construction de la voie ferrée, qui suit le rivage et s'étend de Saint-Benoît à Saint-Pierre en passant par la capitale, a présenté de grandes difficultés par suite de l'escarpement des contreforts du massif de l'île formés de coulées de laves accumulées en falaises vertigineuses et par suite de la violence des torrens qu'il fallait traverser. Ces torrens, qui sont à sec pendant la majeure partie de l'année, déversent, lorsqu'un cyclone passe sur l'île, des masses énormes d'eau, et la pente de leur lit est telle que la vitesse du courant dépasse souvent 30 mètres par seconde. Aussi roulent-ils avec un fracas épouvantable des blocs de rochers de plusieurs dizaines de mètres cubes et

amoncellent-ils parfois sur un point de leurs embouchures plusieurs millions de tonnes de sables, et de galets en une seule alluvion.

Leurs crues sont si rapides que, lors du dernier cyclone, le 21 janvier 1881, le [Creusot, qui plaçait un pont métallique dans la rivière des Galets](#), n'a pas eu le temps de retirer de son lit l'outillage de montage qu'il y avait échafaudé et que tout a été emporté et broyé par le courant.

Le chemin de fer de la Réunion, dont la longueur dépasse 130 kilomètres, traverse trois grandes rivières : celle du Mât, qui recueille les eaux du cirque de Salazie ; celle des Galets, qui sert de déversoir au cirque de Mafate, et celle de Saint-Étienne, exutoire des cirques de Cilaos et : de l'Entre-Deux ; trois rivières secondaires, celle des Roches, celle des Pluies, celle de Saint-Denis, et un certain nombre de torrens sur lesquels ont été jetés des viaducs métalliques ou de maçonnerie d'une véritable hardiesse.

La plus grande difficulté consistait dans la traversée de ce qu'on appelle à la Réunion la « Montagne » ou la « Falaise », qui n'est autre qu'une série d'énormes coulées de laves, occupant les 12 kilomètres compris entre Saint-Denis et la Possession, sur la route de Saint-Paul, et plongeant à pic dans l'océan par un abrupt de 2 à 300 mètres de hauteur. Cette longue muraille est sans cesse battue par les vagues.

À peine avait-on réussi jusqu'à ce jour à tracer à son pied un sentier rendu souvent impraticable par la mer ou par les cascades qui se précipitent du haut des plateaux supérieurs. Il a fallu, pour le passage de la voie ferrée, percer dans la basalte un [tunnel de 10.280 mètres de longueur](#), c'est-à-dire presque aussi long que ceux du Saint-Gothard et de Fréjus. Ce travail gigantesque a été achevé en trente mois.

On termine en ce moment le creusement du port à l'extrémité de la pointe des Galets, près de l'étang de Saint-Paul, où se développe une large baie au pied des falaises de Bernica. C'est là, au bout d'un véritable désert aride et sans ombre, que la Compagnie a créé un village, des ateliers, toute une industrie. Une grue gigantesque nommée « le Titan » enlève par leur anneau de fer des blocs artificiels de 40 mètres cubes et de 106.000 kilogrammes ; elle les dépose doucement sur la plage unie et réglée d'avance par des scaphandriers et en forme deux môles appareillés à murailles verticales.

Pendant ce temps, de grandes dragues à vapeur creusent sur la plage de profonds bassins qui constitueront le port proprement dit. Malheureusement, le jeu des courans qui ont formé la pointe s'y continue toujours ; leurs remous donnent lieu à des raz de marée presque continuels, et l'on ne peut travailler que trois jours par mois.

Pour profiter des moindres momens d'accalmie, les chantiers sont éclairés à la lumière électrique et les brigades de nuit sont prêtes à tout instant. L'ouverture du chemin de fer et du port de la Réunion va sans nul doute marquer pour cette colonie le commencement d'une ère de richesse et de prospérité.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER & DU PORT DE LA RÉUNION
Société anonyme. — Capital : 5.000.000.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE
(*Le Messenger de Paris*, 15 mai 1884, p. 4, col. 4)

Messieurs les actionnaires sont informés qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le samedi 31 mai, à trois heures et demie, au siège social, 31, rue de Provence, à Paris.

L'assemblée générale extraordinaire se compose de tous les actionnaires possédant vingt actions au moins (article 38 des statuts) et ayant fait faire le transfert de leurs titres sur les registres de la Compagnie, quinze jours au moins avant l'assemblée.

Ordre du jour de l'assemblée extraordinaire :
Modification à la convention avec l'État ;
Augmentation des travaux ;
Demande d'un supplément de garantie.

Le Secrétaire général,
Roux.

LE PORT DE LA RÉUNION
(*Le Messager de Paris*, 4 décembre 1884, p. 2, col. 1-2)

Les travaux considérables qui ont été entrepris dans l'île de la Réunion touchent à leur fin. Déjà, le chemin de fer est terminé et fonctionne depuis deux ans et demi ; les travaux du port sont très avancés ; dans quelques mois, la marine pourra disposer d'une station sûre et bien abritée, créée de toutes pièces sur un rivage abrupt et d'un abord difficile et dangereux. Les travaux du chemin de fer complètent ceux du port en mettant en communication directe toutes les parties riches de l'île avec la station maritime, ouvrant ainsi les plus larges débouchés à la production indigène et un facile accès au commerce extérieur.

Ces travaux n'intéressent pas seulement l'île de la Réunion ; ils ont la plus haute importance pour la France, surtout depuis que l'île de France, aujourd'hui l'île Maurice, est devenue une possession anglaise, tandis que l'île de la Réunion est dépourvue d'abris maritimes, un grand nombre de caps et de baies découpent les côtes de l'île Maurice et lui assurent, aussi bien sur la côte orientale que sur la côte occidentale, d'excellents ports.

Les travaux du port de la Réunion comblent donc une [lacune que nos intérêts en Cochinchine et au Tonkin rendaient plus regrettable](#) et ils nous assurent, non seulement l'accès d'un marché commercial, mais aussi un port qui pourra servir à ravitailler nos escadres.

C'est donc à bon droit que les pouvoirs publics ont favorisé cette entreprise et lui ont accordé d'indispensables concours, sous forme de garanties d'intérêt. Ils ont ainsi mis d'accord les grands intérêts de la métropole avec les avantages à accorder à une colonie qui lui est absolument dévouée, qui a réclamé comme faveur le droit de défendre notre drapeau à Madagascar.

Le plan et l'exécution du chemin de fer et du port de la Réunion sont une œuvre essentiellement française ; [ils ont été confiés à des ingénieurs français, appartenant la plupart à la Société des Ingénieurs civils](#). Grâce à cette circonstance, la dernière réunion de cette Société a pu examiner, en pleine connaissance, les plans et les moyens d'exécution des travaux du port de la Réunion, l'opportunité et l'effet utile de ces améliorations.

Comme nous l'avons dit, l'île de la Réunion n'offre à la navigation ni une crique, ni une seule anse pouvant servir d'abri contre les mauvais temps ou contre les houles incessantes des mers australes.

Les bâtiments qui arrivaient pour déposer les marchandises ou pour opérer leur chargement, se dirigeaient vers un des quartiers pour lesquels ils étaient affrétés. Ils mouillaient en rade absolument découverte ; ils déchargeaient sur des allèges les marchandises que l'on portait à terre.

Cette opération est très difficile à cause du régime auquel ces mers sont soumises. Au tropique sud, en effet, pendant la saison correspondant à notre été, les vents alizés règnent sur l'île de la Réunion ; ils ont une direction sud-ouest est et pendant trois mois,

ils soufflent en grandes brises qui agitent les rades et rendent les chargements et les déchargements des navires très pénibles.

Outre cette agitation produite par les vent alizés, il y a les raz-de-marée. Ce sont de grandes ondes qui viennent brusquement déferler sur la côte et en interdisent l'approche. Ils sont très fréquents pendant les mois de mai, juin, juillet, août et septembre. Ils ne s'annoncent par aucun changement dans l'aspect du ciel, par aucun mouvement barométrique ; on voit seulement la mer se gonfler, c'est-à-dire qu'on voit se former une houle longue, ne déferlant pas tant qu'elle oscille dans les grands fonds et un navire mouillé à faible distance du rivage n'en ressent qu'un mouvement de roulis assez doux ; mais, tout près du rivage, dans les fonds de 4 à 5 mètres, cette onde se brise avec une violence sans égale et produit souvent à terre de très grands ravages.

Dans ces conditions, les navires qui viennent à la Réunion courent de très grands risques, qui se traduisent par une élévation considérable du fret ; ils sont exposés à perdre beaucoup de temps, en attendant le moment favorable.

Pendant l'autre saison, les manœuvres seraient facilitées par le calme relatif des éléments, s'il ne fallait compter avec les cyclones qui occasionnent souvent des sinistres et toujours de grands retards. Lorsqu'un cyclone est signalé par une forte baisse du baromètre, tous les navires quittent les abords de l'île de la Réunion. Si un capitaine se laisse prendre par le cyclone dans le voisinage des terres, son navire a toute chance d'être brisé, et, dans ce cas-là, il s'expose à perdre tout droit à l'assurance.

La situation du commerce et de la marine était, comme on le voit, difficile et peu sûre à l'île de la Réunion ; la création d'un port devait, en dehors des avantages économiques et politiques dont nous avons parlé, assurer la sécurité des navires et la facilité des manœuvres, et de plus, le port devait être établi, non point au profit d'un point déterminé, même judicieusement choisi de l'île, mais de l'île tout entière.

C'est sur ces données que [MM. Lavalley et Molinos](#) ont dressé leur projet du port et du chemin de fer de la Réunion, qui a été mis à exécution et terminé par [M. Blondel](#) en ce qui concerne le chemin de fer et qui se trouve fort avancé, en ce qui touche le port, grâce aux efforts et à l'habile impulsion donnée à ces travaux par [MM. Fleury et Joubert](#).

La position choisie pour l'établissement du port se trouve dans la partie occidentale de l'île, qui offre à la fois un abri contre les grands alizés et les cyclones. Les alizés soufflant du sud-est, les massifs montagneux de l'intérieur de l'île en préservent absolument l'emplacement choisi pour le port, comprenant la région de la plaine des Galets. Il en est de même pour les cyclones de la saison d'hivernage, qui attaquent presque toujours l'île à l'opposé de la plaine des Galets. De plus, la position centrale de cet emplacement sur le chemin de fer, la fixité de la plage composée de matériaux stables, éloignant la crainte des ensablements, justifient le choix de l'emplacement.

Le port comprend une entrée formée de deux jetées en arc de cercle, de 250 mètres de rayon, laissant une ouverture de 100 mètres entre leurs musoirs qui s'avancent jusque près des fonds de 15 mètres. Vient ensuite un grand bassin d'avant-port et des bassins intérieurs destinés aux opérations commerciales, pourvus d'appontements, de grues, de voies ferrées qui relient les quais au chemin de fer. La superficie totale est de 16 hectares et va bientôt être portée à 18. Les dispositions sont prises pour agrandir le port au fur et à mesure des besoins, de la façon la plus économique et la plus prompte.

Les procédés d'exécution ont présenté des particularités dignes de fixer l'attention ; il a été fait pour les appareils de dragage et de transport de déblais un large emploi de l'acier à un moment où l'acier avait encore quelque peine à se faire adopter par la plupart des constructeurs.

Les jetées sont établies sur béton pilonné. À partir de la ligne d'eau, elles sont composées de blocs artificiels en béton de ciment de très grandes dimensions et appareillés régulièrement par tranches inclinées indépendantes. Cette disposition accroît la résistance à la lame ainsi que le démontre d'ailleurs l'état actuel des jetées après les

plus forts ouragans. Les procédés de fabrication, de transport et de mise en place des blocs ont donné d'excellents résultats ; un nouvel appareil construit par Fives-Lille a permis de mettre les blocs en place avec une facilité et une précision tout à fait remarquables.

À tous les points de vue, les travaux du port de la Réunion méritaient d'être signalés. Ils constituent une œuvre utile au développement du commerce extérieur et de notre marine et dont la conception et l'exécution font le plus grand honneur au génie civil français.

N. H.

COMPAGNIE
DU
CHEMIN DE FER ET PORT DE LA RÉUNION
(*Le Capitaliste*, 25 janvier 1888, p. 56)

Les obligations du Chemin de fer et du Port de la Réunion se sont maintenues au cours de 367, malgré l'**arrêté de déchéance** pris le 2 décembre 1887 par M. le sous-secrétaire d'État aux colonies contre la Compagnie et publié seulement le 15 janvier par le *Journal officiel*. Quelques explications sont nécessaires. La Compagnie du Chemin de fer et Port de la Réunion a été définitivement constituée le 21 février 1878, époque à laquelle a commencé sa concession de 99 années, approuvée par la loi du 23 juin 1877. Le capital social est de 5 millions, divisé en 10.000 actions entièrement libérées. Aux termes de la convention du 19 février 1877, approuvée par la loi du 23 juin suivant, l'État garantit à la Société une recette annuelle nette de 1 million 925.000 fr., y compris la subvention annuelle de 160.000 fr. de l'île de la Réunion, pour une durée de trente années. Aux termes d'une autre convention du 26 mai 1884, approuvée par la loi du 19 décembre suivant, cette recette annuelle nette de 1.925.000 fr. a été augmentée de 570.000 fr. et portée ainsi à 2.495.000 fr. Pour la réalisation de cette garantie globale, la Compagnie a émis deux emprunts d'ensemble 156.951 obligations de 500 fr. 3 %, auxquelles est affectée l'annuité de 2.495.000 francs due par l'État, dans les termes des conventions énoncées plus haut.

Après bien des vicissitudes et des mécomptes survenus dans l'entreprise du port, le 23 novembre dernier, la Compagnie prévint le gouvernement que, ses ressources étant complètement épuisées, elle se voyait dans l'impossibilité de satisfaire à ses engagements. Le 2 décembre 1887, le sous-secrétaire d'État prenait l'arrêté de déchéance, déclarant que le chemin de fer, le port, le matériel et le cautionnement, ainsi que les approvisionnements de la Compagnie, devenaient la propriété de l'État.

À la suite de cet arrêté, une question importante se posait : la garantie accordée aux obligations subsistait-elle malgré le retrait de la concession ? C'était là une première épreuve du mécanisme des garanties accordées par l'État aux Compagnies de chemins de fer secondaires, soit en France, soit dans les colonies. La fermeté des cours des obligations de la Compagnie de la Réunion serait un témoignage de la conviction du public que la garantie de l'État est directement affectée aux 156.951 obligations émises. Cette conviction est, d'ailleurs, basée sur le texte même des conventions, qui prescrivent (paragraphe 2 de l'article 9) que la stipulation ayant trait à l'inscription au compte de premier établissement de l'intérêt et de l'amortissement des obligations pendant la durée des travaux ne fera pas obstacle à l'exercice par les tiers de la garantie résultant de l'article 3, l'État demeurant toujours tenu vis-à-vis de ces tiers au paiement, à défaut de la Compagnie, des intérêts des versements opérés par les obligations, pendant la période de construction et ensuite, c'est-à-dire pendant l'exploitation, de la

totalité des 2 millions 495.000 fr. garantis dans le cas où les produits nets du port et du chemin de fer n'atteindraient pas cette somme de 2 millions 495.000 fr.

Cette garantie complète et sans réserves a été une des conditions nécessaires à la création de la Compagnie dans une colonie si lointaine ; elle a été reconnue expressément par les pouvoirs publics et confirmée par les débats parlementaires qui ont précédé l'émission de la seconde série d'obligations.

COMPAGNIE
DU
CHEMIN DE FER ET PORT DE LA RÉUNION
(*Le Temps*, 26 janvier 1888, p. 1)

OBLIGATIONS DIVERSES
(*Le Capitaliste*, 8 février 1888, p. 83)

Conformément à un arrêté du gouverneur de la Réunion, la Compagnie du Chemin de fer et du Port a cessé son exploitation à la date du 31 décembre 1887, et les opérations ont été reprises, au nom de l'État, le 1^{er} janvier 1888, par un service public dénommé « Exploitation du Chemin de fer et du Port de la Réunion » et placé sous les ordres du gouverneur. M. Jullidière, ingénieur des ponts et chaussées, a été nommé directeur de l'exploitation.

Compagnie du chemin de fer et du port de la Réunion
Dissolution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 mars 1888)

Suivant délibération en date du 3 mars 1888, dont un extrait a été déposé pour minute à M^e Portefin soussigné, suivant acte reçu par lui et son collègue, notaires à Paris, le 15 du même mois, l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer et du Port de la Réunion, société anonyme ayant son siège à Paris, rue de Provence, 31, composée d'actionnaires réunissant plus de la moitié du capital social, a pris à l'unanimité la résolution suivante, textuellement rapportée :

L'assemblée prononce la dissolution de la Compagnie du Chemin de fer et du Port de la Réunion à compter d'aujourd'hui.

Elle nomme liquidateurs de la Société, conformément à l'article 53 des statuts : MM. de Lormel, Baignères, Champouillon, Dollfus, P. Mirabaud, Puerari, Molinos, Larousse, membres du conseil d'administration en exercice.

LES PORTS DE L'ILE DE LA RÉUNION
(*Le Messenger de Paris*, 25 avril 1888, p. 2, col. 2-3)

Les grands travaux exécutés dans l'île de la Réunion méritent d'être signalés au double point de vue commercial et technique.

Ils sont appelés à accroître dans la plus large mesure la prospérité d'une de nos plus importantes colonies, et, d'autre part, ils attestent que l'industrie moderne peut vaincre les plus grandes difficultés matérielles, même dans les conditions les plus défavorables.

Pour l'établissement des ports et des chemins de fer de la Réunion, il a fallu creuser et percer des roches madréporiques ou volcaniques rebelles à l'outil, défendre les ouvrages d'art contre des eaux impétueuses et torrentielles dans un pays dénué de ressources en outillage et en ouvriers, où les fièvres pernicieuses ont trop souvent ralenti ou suspendu les travaux.

C'est avec le plus vif intérêt que la Société des ingénieurs civils a entendu les rapports de MM. Lavalley et Molinos sur le port et le chemin de fer de l'île de la Réunion qui a compté parmi ses principaux collaborateurs MM. Blondel, Le Brun, Rollin, Dubois, Joubert, Fleury et enfin M. Bossi qui, après avoir été le principal auxiliaire de M. Favre pour l'exécution du tunnel du Saint-Gothard, avait porté seul, après la mort de son chef, le poids de l'achèvement de cette grande entreprise, ainsi que la note très intéressante de M. Cordemoy sur les travaux du port de Saint-Pierre établi à l'extrémité méridionale de l'île de la Réunion sur l'initiative et avec les propres ressources de la commune de Saint-Pierre.

En dehors de l'intérêt technique de ces communications, on peut remarquer qu'elles portent des enseignements qui ne seront peut-être pas perdus, au sujet des entreprises industrielles formées par nos compatriotes pour l'établissement de grands travaux dans les pays lointains.

En dépit de nos détracteurs, nous prouvons par des faits que nous possédons le génie industriel et la persévérance nécessaires pour surmonter les obstacles naturels opposés aux grands projets d'isthmes, de ports, de chemins de fer, etc.

L'île de la Réunion figure assez bien un cône dont le sommet s'élève à 3.000 mètres de hauteur et dont la base elliptique mesure, environ 70 et 50 kilomètres sur son grand et sur son petit diamètre.

Sauf une baie de peu d'importance, les côtes ne présentent aucune découpure pouvant servir d'abri. Jusqu'au moment où les ports ont été établis, les navires mouillaient sur les rades foraines et leurs opérations avec la terre s'effectuaient au moyen de chaloupes. Sans protection contre les ouragans, ils étaient tenus d'appareiller et de fuir en hâte, à toute menace sérieuse de gros temps.

La nécessité de créer des ports artificiels à la Réunion s'imposait, mais on reculait devant la prétendue impossibilité de découper des ports et abris dans les roches volcaniques et abruptes de la côte et de tracer le chenal à l'entrée des ports dans des fonds de madrépores.

Aujourd'hui, le port de la Pointe-des-Galets, construit de toutes pièces dans la région la plus abritée contre les vents dominants, est terminé dans ses parties fondamentales. Ouvert à la marine depuis deux ans, il recevait, le jour de l'inauguration, un navire de guerre, la *Seudre*, et cinq bâtiments à voiles et à vapeur qui, entrés chargés, y accomplirent leurs opérations très rapidement, grâce aux aménagements du port, qui comprennent des magasins munis de grues à vapeur à grande portée, des grues et bigues sur appontements et des voies de chemins de fer.

Des vapeurs calant jusqu'à 7 mètres et chargés de 4.000 tonnes y opèrent avec régularité leur déchargement et chargement, dans le minimum de temps des grands ports européens.

Une expérience de deux années suffit à démontrer que les ouvrages du port résistent bien aux ouragans, aux raz de marée qui faisaient regarder comme presque impossible l'établissement de travaux durables dans les parages tourmentés.

Le chemin de fer de la Réunion était considéré à bon droit comme le complément nécessaire du port. Son trafic était nécessairement limité à la côte, par suite de la configuration de l'île. Les cultures n'y sont possibles, en effet, que dans une zone assez

étroite qui longe le littoral et dans laquelle se trouvent presque toutes les agglomérations.

Ce chemin de fer est le premier et peut-être le seul exemple d'un chemin de fer à voie étroite construit dans des conditions aussi difficiles ; les ouvrages d'art s'y présentent avec une multiplicité qu'explique la nécessité de suivre des côtes abruptes et de traverser de nombreux torrents dont la pente atteint jusqu'à 25 millimètres. Leurs eaux entraînent des blocs énormes de plusieurs mètres cubes, d'autant plus menaçants pour les ouvrages d'art que le lit des torrents était instable et qu'il a fallu, par des dispositions spéciales, en régler le cours impétueux.

L'établissement du chemin de fer a nécessité la construction de 200 ponts ou aqueducs de moins de 10 mètres d'ouverture, et de 43 ponts et viaducs formant une longueur de 2.450 mètres, de 10.700 mètres de tunnels percés dans les basaltes des falaises dans des conditions très difficiles d'approvisionnement de matériaux.

La construction du chemin a duré trois ans ; la dépense totale, tunnels compris, a été de 150.000 fr. par kilomètre. Le chemin de fer à l'écartement de 1 mètre, est établi sur traverses en fer, à défaut de traverses en sapin qui ne duraient pas deux ans ; il est desservi par des locomotives de 15 tonnes, en ordre de marche, qui, même dans les parties accidentées de la voie et sur de longues rampes de 0 02, remorquent, en service ordinaire, un poids utile de 50 tonnes.

En dehors du port de la Pointe-des-Galets, l'île de la Réunion se trouve aujourd'hui desservie dans sa partie méridionale par le port de Saint-Pierre.

À l'origine, la municipalité de Saint-Pierre avait projeté de construire seulement un abri dans une rade formée par une ceinture parallèle à la côte de récifs madréporiques.

Les bons services de ce bassin de refuge ont amené la ville de Saint-Pierre à décider la construction d'un port, malgré l'avis presque général des ingénieurs et des marins. Les premiers estimaient que le creusement était impossible ; les seconds que l'entrée du port serait toujours dangereuse.

Le creusement du port a présenté, en effet, de très grandes difficultés ; le fond est formé de madrépores massifs d'une dureté exceptionnelle et, en certains endroits, par d'énormes blocs de pierre, dont quelques-uns dépassent 50 tonnes, encastrés dans de l'argile plastique et reliés par des blocs plus petits.

Les dragues ont toujours dû opérer dans un sol préalablement miné dans l'eau, à la dynamite. Tous les procédés de perforation mécanique ont été successivement appliqués à ce travail, jusqu'au moment où l'on a reconnu qu'il était moins coûteux de faire des mines sous trous.

On disposait, dans ce cas, les cartouches de dynamite en chapelet, en les attachant, de 30 en 30 centimètres, le long d'une simple ficelle de 40 mètres de longueur. Tous les deux mètres, au lieu d'une seule cartouche, on en mettait dix ou vingt, en paquets. Des plongeurs disposaient ce chapelet au bas du gradin de madrépores à briser, le long du front d'attaque, en profitant des anfractuosités. On mettait ensuite le feu au moyen de l'électricité ; la déflagration se propageait, soit directement, soit par influence, tout le long du chapelet, le gradin se trouvait brisé en morceaux.

Le dragage n'a pas présenté moins de difficultés et il a fallu successivement changer le modèle des dragues, leur force, la forme de leurs godets pour les appliquer, suivant les cas, à remonter les matériaux.

Des procédés particuliers ont dû être également employés, par suite de la difficulté d'utiliser dans ces parages les chalands pour jeter au large les déblais. Ces derniers étaient jetés à la mer après avoir été remontés à terre, et portés au loin, sur une voie spéciale de chemin de fer.

Ces efforts ont été couronnés de succès et la municipalité de Saint-Pierre a réussi avec ses propres ressources à construire un port où les navires, qui naguère mouillaient en rade, trouvent maintenant une complète sécurité, un outillage et des quais pour

leurs opérations et enfin un bassin de radoub où des navires de plus de 1.000 tonneaux peuvent être réparés.

Ces difficiles travaux menés à bonne fin dans des conditions tout à fait défavorables démontrent bien, comme nous le disions, la puissance de notre action industrielle, même dans les pays lointains et dans les conditions climatiques les plus difficiles.

N. H.

Chemin de fer et port de la Réunion
(*Le Messager de Paris*, 13 juin 1888, p. 3, col. 2)

Lors de la déclaration de déchéance de la Compagnie du Chemin de fer et du Port de la Réunion, quelques intéressés conçurent des craintes relativement à l'exécution de la garantie due par l'État. Nous avons cherché, à cette époque, à les rassurer en mettant en lumière les termes exprès de la convention qui assurait en leur faveur l'engagement de l'État. Nous croyons utile, pour ôter tout doute de leur esprit, de mettre aujourd'hui sous leurs yeux le passage suivant de l'exposé des motifs du projet de loi déposé le 7 juin à la Chambre des députés et relatif à des crédits supplémentaires et a, notamment, pour but le paiement à faire par le Trésor des charges que lui impose la garantie par lui stipulée. Voici la partie de ce document qui se réfère à la question en vue :

.....

2° Dépenses du chemin de fer et du port de la Réunion

Chapitre 16. — Chemin de fer et port de la Réunion. — Crédit supplémentaire demandé 1.017.655 fr.

Aux termes de la convention du 19 février 1877, approuvée par la loi du 23 juin de la même année, et de la convention du 26 mai 1884, approuvée par la loi du 19 décembre suivant, la Compagnie concessionnaire du chemin de fer et du port de la Réunion s'était engagée : 1° à construire le chemin de fer et le port dans les conditions et les délais prévus par le cahier des charges et les conventions précitées ; 2° à en assurer l'exploitation moyennant un forfait d'après lequel une partie des recettes brutes devait venir en déduction des sommes à verser par l'État à titre de garantie d'intérêts.

Le chemin de fer et le port ont été ouverts à l'exploitation, le premier en 1882, le second en 1886, mais la Compagnie ayant fait connaître au département, par lettre du 23 novembre 1887, que toutes ses ressources étaient épuisées et qu'elle serait obligée de cesser l'exploitation à partir du 1^{er} janvier 1888, la déchéance a été prononcée contre elle par arrêté du 2 décembre dernier.

Le chemin de fer, le port, le matériel de construction et d'exploitation du port, le matériel roulant du chemin de fer et les approvisionnements sont, en conséquence, devenus la propriété de l'État.

C'est également à l'État qu'appartient maintenant la totalité des recettes provenant de l'exploitation du chemin de fer et du port.

L'État reste, en revanche, par suite de la disparition de la Compagnie, seul tenu au paiement de la garantie d'intérêts promise aux obligataires par les conventions de 1877 et de 1884. L'article 18 de la convention de 1877 stipule formellement à cet égard que l'État demeure toujours tenu vis à vis des tiers au paiement, à défaut de la Compagnie, de la totalité de la somme garantie, dans le cas où les produits nets du port et du chemin de fer n'atteindraient pas cette somme.

Le montant de la garantie d'intérêts, qui était de 1.925.000 fr. d'après la convention de 1877, a été porté par la convention de 1884 à 2.495.000 francs. [La recette nette, dans l'état actuel des choses, n'est guère que d'environ 200.000 fr. par an.](#)

La différence est donc d'environ 2.300.000 fr. Le chiffre des recettes devant, d'après les évaluations fournies à l'origine par la Compagnie, être beaucoup plus élevé, il avait

paru suffisant de réserver au budget de 1888 une somme de 1.311.500 fr. pour faire face au paiement de la garantie d'intérêt.

Après avoir payé le coupon échu le 1^{er} janvier dernier, il ne reste plus au département qu'une somme libre de 140.000 fr. pour solder le coupon qui va échoir le 1^{er} juillet prochain et qui est de 1.157.655 fr. La différence (1.017.655 fr.) ne peut être couverte que par un crédit supplémentaire.

Nous devons faire remarquer que la charge annuelle imposée à l'État par l'exploitation du chemin de fer et du port de la Réunion est en réalité réduite de 160.000 fr. par la subvention que lui verse la colonie et qui est inscrite parmi les produits divers du budget.

La Chambre sera d'ailleurs incessamment saisie par le gouvernement de propositions tendant à régler d'une manière définitive le mode et les conditions d'exploitation du chemin de fer et du port de la Réunion. Le montant réel de la dépense à prévoir pour les exercices prochains pourra ainsi être inscrits aux budgets de ces exercices.

Nous avons l'honneur, sous le bénéfice des explications qui précèdent, de demander à la Chambre l'ouverture, pour l'exercice 1888, d'un crédit supplémentaire de 1.017.655 fr. au titre du chapitre 16 du budget colonial (chemin de fer et port de la Réunion).

Compagnie du Chemin de fer et port de la Réunion
(*Le Messager de Paris*, 26 juin 1888, p. 2, col. 5)

Les liquidateurs de la Compagnie nous adressent la lettre suivante que notre impartialité nous fait un devoir de publier :

Dans le cours de la discussion qui a eu lieu samedi à la Chambre au sujet du chemin de fer et du port de la Réunion, on a produit un grand nombre d'allégations absolument erronées, de nature à égarer l'opinion publique ; nous croyons devoir relever brièvement les plus importantes.

On a dit que la Compagnie n'avait, depuis 1877, employé que des matériaux, des ouvriers et des navires étrangers, qu'elle avait utilisé pour les travaux du port le vieux matériel du Canal de Suez, que le *Titan* (grue roulante pour la construction des jetées) a été construit en Angleterre, que les rails ont été achetés en Allemagne, les traverses en bois en Belgique, etc. Autant d'allégations, autant d'erreurs.

Pas une seule pièce du vieux matériel provenant soit de Suez, soit d'ailleurs, n'a été envoyée à la Réunion. Le *Titan* a été construit par la Compagnie de Fives-Lille, les rails fournis par l'usine de Terre-Noire ; les traverses en bois provenaient des Landes, le matériel roulant a été construit par MM. Chevallier et Cie, de Paris, les locomotives par le Creusot.

Sauf une centaine de mineurs piémontais employés au tunnel, tous les travaux ont été exécutés par les ouvriers du pays.

Quant aux affrètements, ils ont été faits autant que possible par les Compagnies régulières françaises et par des bateaux français toutes les fois qu'on a pu en trouver.

On a dit que la Compagnie n'a fourni aucun compte depuis 1877. Lors de la convention de 1884, ses comptes ont été examinés dans le plus grand détail et arrêtés par l'inspection des finances. Depuis cette époque, toutes les dépenses ont été contrôlées par un inspecteur des finances délégué à cet effet, et chaque mois, la situation financière de la Compagnie avec les états de dépenses et pièces justificatives étaient remis au ministère.

On a dit que les travaux ne sont pas achevés, et cependant M. le sous-secrétaire d'État déclare qu'au 27 novembre dernier, lorsque la déchéance de la Compagnie a été

prononcée, sur 2.500.000 mètres de dragages, il ne restait plus que 9.000 mètres cubes à enlever.

On rapproche le taux de la garantie de 5,63 % concédé en 1877 du taux actuel de 4,50 % sans tenir compte de la différence du taux de capitalisation à ces deux époques et sans rappeler, d'ailleurs, que le bénéfice réalisé sur l'émission n'a pas été attribué à un syndicat, mais a été entièrement versé dans les caisses de l'État pour être consacré aux travaux.

Enfin, on met en regard de l'évaluation des produits des ports et du chemin de fer faite avant 1877 les recettes insuffisantes des premiers mois de l'exploitation. Il serait équitable d'abord de constater que, depuis dix ans, par des circonstances bien indépendantes de la volonté de la Compagnie, notamment par le fait de la crise sucrière, le commerce de la Réunion a subi une dépression considérable. Ensuite, que le port ne fait pas encore le quart de la recette possible.

L'État possède aujourd'hui le port et le chemin de fer qu'il a voulu créer, il en retire les avantages politiques et généraux qu'il en attendait. Les recettes arriveront à couvrir la plus grande partie de la garantie d'intérêts ; mais la Compagnie, qui a obtenu des résultats par tant d'efforts, a bien définitivement perdu son capital de cinq millions.

En effet, bien qu'elle ne soit pas en faillite, comme on l'a dit à la Chambre, elle a dû, faute de ressources, renoncer à l'exploitation du port et du chemin de fer après avoir fait face à ses engagements.

Telle est la situation véritable des deux parties ; l'exemple est donc bien mal choisi pour parler de Compagnies financières qui essayent d'abuser de l'argent des contribuables.

CHEMIN DE FER ET PORT DE LA RÉUNION (*Le Messager de Paris*, 21 juillet 1888, p. 2-3)

Voici le texte du projet de loi relatif à l'exploitation du chemin de fer et du port de la Réunion.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Messieurs,

En vous demandant les crédits nécessaires pour payer le 1^{er} juillet aux obligataires les intérêts que l'État, par les lois du 23 juin 1877 et du 19 décembre 1884, leur a garantis pendant quatre-vingt dix-neuf ans, le gouvernement a déclaré à la Chambre qu'il présenterait à bref délai un projet de loi déterminant le mode et les conditions d'exploitation du chemin de fer et du port de la Réunion.

Avant d'aborder l'examen des articles dont se compose ce projet, il n'est peut-être pas inutile de rappeler succinctement l'origine et les diverses phases d'une entreprise qui, par suite de la déchéance prononcée le 2 décembre dernier contre la Compagnie concessionnaire, est aujourd'hui sous l'autorité directe et sous la responsabilité exclusive de l'État.

Le chemin de fer de la Réunion et le port de la Pointe des Galets constituaient, au début, deux concessions distinctes accordées l'une et l'autre par la colonie, mais avec des cahiers des charges différents, dont le premier, celui du port, est daté du 27 juin 1874, et le second, celui du chemin de fer, du 27 novembre 1875. Le cahier des charges du chemin de fer contenait la promesse par la colonie d'une subvention annuelle de 160.000 francs payable pendant trente ans, à partir du jour « où la voie ferrée de Saint-Pierre à Saint-Benoît, l'entrée du port, l'avant-port et la moitié du port proprement dit seraient terminés et mis en exploitation ».

Pour le port, au contraire, la colonie ne consentait à payer ni subvention ni garantie d'intérêt.

L'article 13 du cahier des charges du 27 juin 1874 est ainsi conçu :

« Les concessionnaires ne demanderont ni subvention, ni garantie à la colonie ; mais ils se réservent la faculté de faire ressortir auprès de la métropole les conséquences d'une création qui intéressera la puissance de la France, et de se mettre en instance pour obtenir par une loi, soit une subvention, soit une garantie de minimum des recettes, soit une garantie de minimum d'intérêt pour les capitaux engagés. »

De ces trois modes de concours, c'est le dernier qui a été préféré.

L'article 18 de la convention du 19 février 1877 accorde, comme la Chambre le sait, aux obligataires de la Compagnie, une garantie d'intérêt de 1.925.000 fr. (portée plus tard à 2.495.000 fr. par l'article 9 de la convention du 26 mai 1884).

Avant de prendre cette grave détermination que les Chambres ont ratifiée, le gouvernement avait confié l'étude de la question à une commission extraparlamentaire présidée par M. Duclerc, vice-président du Sénat, et qui avait pour rapporteur M. de Lormel, ancien gouverneur de la Réunion.

Les autres membres de la commission étaient MM. Benoît d'Azy, directeur des colonies ; de Lasserre, sénateur ; de Maisonneuve, inspecteur en chef colonial ; Riondel, député ; Villette, : directeur du mouvement général des fonds ; Chabrol, auditeur de 1^{re} classe au Conseil d'État, secrétaire.

M. Villette ne put assister aux séances.

La commission, après avoir constaté que seule la garantie financière de l'État pouvait permettre aux concessionnaires, MM. Lavalley et Eugène Pallu de la Barrière, de réunir les capitaux qui leur étaient indispensables, n'hésita pas à dire que la création du port était véritablement d'intérêt national.

« Le port affranchira la marine marchande des tribulations, des dangers et des avaries sans moyens de réparations sur place qui sont imposés par l'état actuel des choses, et les bâtiments de guerre trouveront enfin à la Réunion un point de relâche et de stationnement où seront épargnées à leur matériel et à leurs équipages les dures fatigues qu'ils ont à supporter durant leur séjour sur les rades tourmentées de l'île.

» Les services conserveront toute leur importance quand bien même le port des Galets n'offrirait pas un refuge complètement abrité contre certains ouragans.... L'avenir prononcera ; mais dut-il donner un démenti à la confiance de l'auteur du projet en constatant l'insuffisance du refuge contre quelques cyclones exceptionnels par leur violence et toujours de courte durée, le port ne satisferait pas moins aux besoins permanents qui le réclament et resterait une œuvre d'une incontestable utilité. » (Rapport de M. de Lormel.)

La dépense étant fixée à forfait à 34 millions, chiffre qui, dans l'opinion de la commission, devait être suffisant pour l'exécution des travaux, mais ne pas laisser aux concessionnaires un bénéfice exagéré. Il restait à déterminer les revenus probables de l'entreprise.

Il y avait tout d'abord lieu de compter pour le chemin de fer sur le trafic local de la région à desservir, et dont les points extrêmes, Saint-Pierre et Saint-Benoît, sont éloignés l'un de l'autre de 126 kilomètres.

Mais le principal produit du chemin de fer devait consister dans les marchandises en provenance ou à destination du port. À ce point de vue, le chemin de fer et le port étaient deux parties inséparables de la même [entreprise], le port servant de débouché au chemin de fer et celui-ci allant, en revanche, drainer sur tout son parcours les produits destinés à l'exportation, de manière à concentrer à la Pointe-des-Galets toute l'activité commerciale de l'île de la Réunion.

Dès ce moment, il était impossible de se dissimuler que, pour atteindre ce résultat, il faudrait faire disparaître une concurrence qui ne céderait sans doute pas la place sans l'avoir disputée.

« On sait, disait M. de Lormel, comment s'opèrent actuellement les différentes opérations de déchargement et de chargement des navires sur les côtes de la Réunion, dépourvues de tout abri naturel. Elles sont accomplies par des entreprises qui portent le nom d'« établissements de marine », et même, par abréviation, de « marines », et disposent : à la mer, d'appontements s'avancant assez loin du littoral, et que les gros temps entament souvent quand ils ne les emportent pas ; à terre, de magasins dans lesquels sont entreposées les marchandises en attendant qu'elles puissent être embarquées ou dirigées vers leurs destinations.

«...Les résistances que les entrepreneurs de marines ont opposée aux créations projetées démontrent leur impuissance à soutenir la concurrence dont ils sont menacés ; ils tenteront sans doute la lutte, mais la plupart font déjà de médiocres affaires et le partage des opérations suffirait pour rendre ruineuses leurs entreprises.

« Ils cesseront donc d'entretenir leurs appontements, chercheront un autre emploi pour leurs magasins, leurs capitaux et leur activité ; les armateurs et les Compagnies d'assurances aideront à ces actes de désistement par de nouvelles exigences, et finalement, tout le mouvement des grands transports sera concentré au port, non peut-être sans détriment pour quelques intérêts déjà souffrants, mais à l'avantage certain de la production et de la consommation du pays.

« C'est sur ces considérations que se fonde l'espoir de la centralisation nécessaire, et la commission les considère comme très sérieuses. » (Rapport de M. de Lormel).

Quelle était l'importance de ce mouvement commercial de l'île qu'il s'agissait d'amener à la Pointe-des-Galets ? Quels profits, par suite, devait-on en espérer ?

Des relevés faits avec soin par la commission pour chacune des vingt années comprises de 1855 (inclusivement) à 1874, résultait, à ses yeux, la preuve que le mouvement commercial extérieur de l'île de la Réunion pouvait être évalué, pendant cette période, à 121.426 tonnes (année moyenne) ; il atteignait même 126.353 tonnes, en défalquant deux années exceptionnellement mauvaises (1869 et 1871) ; il s'était élevé en 1873 à 155.000 tonnes environ.

Cela posé, la commission calculait qu'un mouvement de 137.000 tonnes suffirait pour que la garantie d'intérêts de l'État cessât d'être effective, à la condition toutefois d'ajouter aux recettes nettes de l'exploitation la garantie d'intérêts votée pour trente ans seulement par le conseil général de la colonie.

La commission concluait donc à l'acceptation des propositions de MM. Lavalley et Pallu de la Barrière.

Nous n'avons pas à rappeler en détail les diverses clauses de la convention du 19 février 1877.

En dehors de la garantie d'intérêts fixée à 1.925.000 fr. par an, elle imposait à l'État l'obligation d'avancer aux concessionnaires une somme de 4 millions pour payer, pendant la période de construction, les intérêts des capitaux engagés dans l'affaire.

Le chemin de fer et le port une fois achevés, la Compagnie devait les exploiter à forfait, moyennant une partie de la recette brute.

Les concessions du chemin de fer et du port qui, d'après les cahiers des charges originaux, commençaient à deux dates différentes, étaient ramenées au même point de départ.

Les deux entreprises étaient également rendues solidaires au point de vue de la déchéance dont les conséquences étaient, en ce qui concerne le port, rendues plus rigoureuses.

Les délais pour l'exécution des travaux étaient notablement diminués et les dimensions minima du port augmentées.

La convention du 19 février 1877 ayant été approuvée par une loi promulguée le 23 juin suivant, les travaux furent commencés.

Dès 1882, le chemin de fer put être mis en exploitation.

Mais l'autre partie du projet, la seule qui présentât un aléa considéré dès l'origine comme sérieux à cause des travaux à la mer, le port de la Pointe des Galets, donnait lieu à des retards d'exécution et à un surcroît de dépenses qui déconcertaient absolument les calculs de la compagnie.

Au 31 décembre 1883, la dépense déjà faite ou engagée (non compris les intérêts à échoir le 1^{er} janvier 1884) s'élevait à 48.700.000 fr.

Elle dépassait donc notablement les ressources que la Compagnie s'était ménagées et qui consistaient en :

Capital-actions	5.000.000 fr.
Capital-obligations	34.000 000
Avances de l'État	4.000.000
Total	43.000.000 fr.

La Compagnie n'avait employé que moitié son capital-actions (2.500.000 francs) et cependant, elle avait pu supporter ce surcroît de dépenses imprévu, en y affectant le bénéfice réalisé sur le placement des obligations 6.900.000 fr.

et un prélèvement sur le produit des placements de fonds 1.300.000 fr.

Ces deux ressources lui avaient fourni 8.200.000

qui, ajoutés à moitié du capital-actions 2.500.000

au capital-obligations avances de l'État

Ensemble 38.700.000

forment bien l'équivalent dépense énoncée plus haut 48.700.000 fr.

Là ne s'arrêtaient malheureusement pas les mécomptes.

Les épidémies qui avaient désorganisé les chantiers à diverses reprises, les raz -de-marée qui avaient fait durer deux ans la construction de la première jetée, le banc de roches qui n'avait pas été touché par les forages et qui avait exigé l'emploi d'engins spéciaux avait causé à l'entreprise un dommage tel que la Compagnie se déclarait hors d'état d'achever son œuvre sans un nouvel appel à garantie d'intérêts.

Défalcation faite d'une dépense nouvelle 1.400.000 fr. pour agrandissement du port au delà des limites primitivement fixées, la Compagnie estimait indispensable pour l'achèvement du programme originaire un nouveau capital de 14.600.000 fr., dont 13 millions à provenir d'une seconde émission de titres garantis par l'État.

Fallait-il consentir à ces nouveaux sacrifices, ou mettre la Compagnie en déchéance ?

Une commission extraparlamentaire, composée de MM. George, sénateur, président ; Milhet. Fontarabie, sénateur ; Hervé Mangon, député ; Arthur Leroy, député ; Chabrol, conseiller d'État ; Gay, directeur du mouvement général des fonds ; Jacquème, inspecteur général des finances ; Legros, inspecteur général des travaux maritimes ; Albert Grodet, sous-directeur des colonies, fut chargé par le ministère d'examiner cette question.

Écartant l'hypothèse de l'abandon des travaux qui eût abouti à laisser l'État pendant 99 ans sous le coup d'une garantie d'intérêts de 1 million 925.000 fr. que n'eût atténuée aucune recette, la commission se prononça pour la continuation des travaux par la Compagnie, de préférence à l'État, et par conséquent contre la déchéance.

Elle se préoccupa ensuite de réduire, dans une certaine mesure, l'importance de l'émission.

Au lieu de 13 millions d'obligations, elle proposa de limiter l'émission à 11.400.000 fr., en diminuant de 100.000 fr. les frais généraux et en prélevant 1.500.000 fr. sur la moitié non encore versée du capital-actions. La garantie d'intérêt devait ainsi s'accroître de 570.000 fr. au lieu de 650.000 fr.

L'opinion de la commission fut acceptée par le ministre.

Une nouvelle convention en date du 26 mai 1884 fut conclue avec la Compagnie sur les bases qui viennent d'être indiquées. Elle fut approuvée par une loi du 19 décembre suivant.

Bien que la Compagnie ait prétendu que le retard apporté à ce vote ait eu un contrecoup fâcheux sur l'exécution des travaux qu'elle s'est crue obligée de ralentir jusqu'à l'approbation législative, aucun nouvel incident ne s'était produit avant la fin de l'année 1885.

À cette époque, la Compagnie avait encore plus de 50.000 mètres de cubes de dragages à exécuter. Elle était donc une seconde fois exposée à la déchéance, puisque l'article premier de la convention du 26 mai 1884 avait prorogé seulement jusqu'au 1^{er} janvier 1886 les délais impartis pour l'achèvement du port (y compris les travaux d'agrandissement ordonnés en 1884).

La Compagnie soutint néanmoins, par lettre adressée au département le 28 décembre 1885, que l'exploitation du port était dès lors possible, et que l'État devait, en conséquence, l'autoriser. Il allait de soi, cette prétention une fois admise, que le paiement du coupon du 1^{er} juillet 1886 resterait à la charge exclusive de l'État.

Une commission composée en grande partie des mêmes membres que celle qui avait élaboré la convention de 1884 fut appelée par le sous-secrétaire d'État aux colonies à donner son avis.

Ses conclusions, consignées dans un rapport en date du 27 mars 1886, furent que, la mise en exploitation définitive étant prématurée, la Compagnie devait conserver toute la charge du paiement des intérêts, mais que, en l'état d'avancement des travaux, le cautionnement pouvait être restitué. La commission s'en référa pour les conditions de la mise en exploitation provisoire à une note de M. l'inspecteur général des travaux maritimes Legros qui considérait comme suffisant un chenal d'entrée large de 50 mètres. M. Legros proposait, en outre, d'admettre les navires dans le port de la Pointe des Galets par périodes successives déterminées d'après leur calaison et d'après les profondeurs d'eau que les dragages auraient progressivement obtenues.

Le sous-secrétaire d'État des colonies pensa également que le meilleur parti à prendre n'était pas de mettre la Compagnie en déchéance pour cause de retard dans l'exécution des travaux, mais bien de l'obliger à les achever et à payer les intérêts intercalaires en faisant emploi de toutes ses ressources disponibles, y compris le million qu'elle gardait en réserve comme fonds de roulement.

Il fut décidé que la mise en exploitation provisoire, qui avait déjà commencé en fait le 16 février par ordre du gouverneur, serait autorisée à partir du 1^{er} avril, mais que la mise en exploitation définitive aurait lieu seulement quand le cube des déblais à enlever serait réduit à 100.000 mètres et quand les autres conditions reconnues nécessaires pour l'exploitation normale de la totalité du port seraient remplies.

Dès le 15 juillet, le cube des déblais à enlever était réduit à 100.000 mètres. Le chenal pratiqué à travers le banc de galets dépassait également à cette époque la largeur de 50 mètres indiquée par M. l'inspecteur général Legros.

La date de la mise en exploitation définitive fut néanmoins reportée par le gouvernement au 1^{er} septembre, époque à laquelle la brèche pratiquée dans le banc des galets atteignit 100 mètres de largeur et 8 mètres de profondeur. Il n'y avait plus alors que 74.000 mètres cubes de dragages à faire dans tout le port.

Les dragages furent continués avec activité jusqu'au mois de décembre 1886. À ce moment, la Compagnie licencia, par mesure d'économie, le personnel des travaux et confia les dragages au personnel de l'exploitation.

La Chambre sait déjà que sur 2.483.000 mètres cube de déblais, il n'en restait plus que 9.000 à enlever quand la déchéance de la Compagnie fut prononcée.

Il est donc permis d'affirmer que le port est aujourd'hui terminé et que toutes les conditions prévues au cahier des charge ont été remplies.

La Chambre sait également que. si la Compagnie a été mise en déchéance, c'est uniquement à cause de l'épuisement absolu de ses ressources et de l'impossibilité où elle s'est trouvée d'assurer désormais l'exploitation.

Sur ce point, quelques explications complémentaires sont indispensables.

En obligeant la Compagnie à faire emploi, pour achever les travaux, du reliquat de ses ressources, l'administration des colonies avait voulu, avant tout, sauvegarder les intérêts de l'État qui, obligé, quoi qu'il advînt, de payer aux obligataires 2.405.000 francs chaque année, pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, devait au moins avoir en compensation un port complètement achevé, capable, par conséquent, de rendre les services et de produire les recettes qu'on en attendait.

L'administration avait considéré en même temps que, si les prévisions de recettes originaires se réalisaient, le port donnerait, peu de temps après la mise en exploitation provisoire, un revenu net plus ou moins considérable, et que ce revenu net serait obtenu à plus forte raison au moment de la mise en exploitation définitive.

S'il en était ainsi, la Compagnie, après avoir payé à l'État la recette brute à laquelle il avait droit, d'après les conventions de 1877 et 1884, trouverait dans le surplus un revenu appréciable pour subvenir à ses dépenses d'exploitation.

Elle avait, en outre, à vendre un matériel de construction dont la valeur vénale, difficile sans doute à déterminer, ne devait pas, cependant, être omise dans ses comptes, et dont le produit pouvait lui constituer un nouveau fonds de roulement.

Une pareille situation financière n'avait assurément rien de brillant ; mais elle n'était pas non plus désespérée, à la seule condition de voir se réaliser rapidement cette concentration du mouvement commercial de l'île, que M. de Lormel, en 1876, déclarait à la fois probable et nécessaire.

Malgré la supériorité de l'outillage du port, les établissements de « marine » conservèrent, en 1886 et en 1887, leur clientèle.

La période comprise entre le 1^{er} septembre et le 31 décembre 1886, qui correspond à l'époque de la plus grande activité commerciale, donna

comme recettes	353.092 69
et comme dépenses	288.511 39.
Excédent de recettes	64.581 30

Sur les 353.092 fr. 69 de recettes, la presque totalité (300.326 fr. 34) provenait du chemin de fer.

Les résultats de l'année 1887 furent à peu près semblables :

800.000 fr. environ de recettes pour le chemin de fer ;
300.000 fr. pour le port
Ensemble 1.100.000 fr.

Les frais d'exploitation s'élevaient à la même somme.

Or, il importe de remarquer que la recette brute n'appartenait pas en entier à la Compagnie ; elle devait en remettre à l'État une part fixée à 37 % pour une recette inférieure à 2.750.000 fr , à 39 % pour une recette variant entre 2.750.000 fr. et 3.000.000, etc.

La Compagnie aurait donc dû prélever sur les 1.100.000 fr. qu'elle avait perçus 37 %, soit 407.000 fr., pour les remettre à l'État.

Par suite de l'insuffisance des recettes, la Compagnie était tout à la fois réduite à l'impossibilité de continuer l'exploitation et même de payer à l'État les sommes dont elle était comptable vis à vis de lui.

C'est dans ces conditions que, par arrêté du 2 décembre 1887, la Compagnie fut déclarée en déchéance.

L'État avait alors contre elle deux créances à faire valoir :

1° Une créance exigible se composant des sommes conservées indûment par la Compagnie ou payées par l'État aux obligataires pour la période antérieure au 1^{er} septembre 1886 :

2° Une créance résultant des avances faites pour les intérêts intercalaires et pour la garantie d'intérêts due à partir du 1^{er} septembre 1886.

Cette seconde créance avait pour gages, d'après l'article 11 de la convention du 26 mai 1884, le chemin de fer, le port, le matériel de construction et d'exploitation du port, le matériel roulant du chemin de fer, les approvisionnements et le cautionnement de la Compagnie.

La majeure partie du cautionnement avait été employée, soit en travaux, soit en paiement de la garantie d'intérêt échue le 1^{er} janvier 1887 ; le surplus est venu en déduction du crédit supplémentaire demandé pour l'échéance du 1^{er} juillet dernier.

Le matériel de toute nature repris par l'État représentait, d'après l'estimation faite le 1^{er} janvier 1886, une valeur de 5.141.655 fr. Nous ne croyons pas devoir l'évaluer à plus de 2.860.000 francs en tenant compte soit de l'usure, soit de la difficulté qu'on éprouvera peut-être à vendre avantageusement une partie du matériel de construction.

L'actif de la Compagnie comprend encore quelques autres ressources qui ne sont pas sous la main de l'État, mais sur lesquelles il peut faire valoir ses droits. Toutes les mesures nécessaires seront prises à cet égard en temps utile.

L'article 1^{er} du projet de loi que nous présentons à la Chambre a pour but de régulariser l'état de choses existant depuis le 1^{er} janvier dernier.

Depuis cette date, l'exploitation par l'État existe de fait, sans avoir été autorisée par aucune loi.

L'autorisation législative est pourtant nécessaire pour que les recettes de l'exploitation puissent, au lieu d'être versées aux produits divers du budget, venir en atténuation des dépenses inscrites au chapitre Chemin de fer et port de la Réunion.

Le gouvernement s'était demandé s'il serait possible de substituer dès à présent, par voie d'adjudication, une Compagnie nouvelle à la Compagnie mise en déchéance le 2 décembre dernier.

Il lui a paru que cette solution était, quant à présent, écartée par la force même des choses.

Tant que les recettes brutes seront intégralement absorbées par les dépenses annuelles d'exploitation et d'entretien, une mise en adjudication ne saurait aboutir.

L'État devra donc continuer à titre provisoire une exploitation qu'il n'a pas recherchée, mais pour laquelle personne, tant que la question des Marins ne sera pas réglée, ne consentirait à lui faire d'offres sérieuses.

On avait pu craindre un instant que des travaux d'une certaine importance ne fussent nécessaires pour assurer, sans perte de temps, le chargement et le déchargement des paquebots des Messageries maritimes.

Une note de M. Jullidière, ingénieur des ponts et chaussées, chargé à la Réunion du contrôle du chemin de fer et du port, fait disparaître cette préoccupation. « D'après la nouvelle marche des paquebots qui doit entrer en vigueur le 1^{er} juillet prochain, la durée de l'escale de la Réunion devant être augmentée, l'obligation d'opérer rapidement, dit M. Jullidière dans cette note datée du 11 juin 1888, est devenue moins stricte. D'autre part, le service de l'exploitation du port s'occupe de transformer en chalands quelques gabares de dragages ; au moyen de ce nouveau matériel, il est certain que le port pourra faire en quarante-huit heures toutes les opérations du paquebot, savoir : embarquement de 300 à 500 tonnes de charbon, et mouvement de 400 à 600 tonnes de marchandises. Il faudra, bien entendu, travailler la nuit. »

Les apports de galets amenés par les raz de marée et qui risquaient d'obstruer le chenal étaient un autre sujet de préoccupations. Il a été reconnu que le procédé le plus sûr et le moins coûteux pour éviter l'obstruction du chenal consistait à creuser, au-

dessous du niveau du sol, une chambre d'apports qui serait draguée chaque année et où les galets viendraient se déverser.

Les autres dépenses prévues et dont les plus urgentes consistent en deux sommes de 50.000 francs, l'une pour acquisition de bouées et corps-morts, l'autre pour acquisition de blocs destinés aux jetées, pourront être prélevées sur les crédits annuels d'entretien.

En administrant avec une stricte économie, nous ne voyons pas d'autre crédit à demander à la Chambre que 200.000 francs pour fonds de roulement du chemin de fer et du port.

Les approvisionnements laissés par la Compagnie sont insuffisants. En admettant même, ce qui est loin d'être démontré, que tous les objets dont ils se composent n'aient subi aucune avarie ni dépréciation, il est certain que leur valeur n'est pas proportionnée aux besoins de l'exploitation d'une ligne de 126 kilomètres et d'un port comme celui de la Pointe des Galets.

Le fonds de roulement attribué aux chemins de fer de l'État par la loi du 21 août 1882 pour les approvisionnements généraux de leur exploitation, a été fixé à raison de 3.000 fr. par kilomètre. Nous calculons, à raison de 2.500 francs seulement, celui du chemin de fer de la Réunion qui s'élèverait ainsi pour 126 kilomètres à 315.000 francs. Nous y ajoutons 235.000 francs pour les approvisionnements du port. Le crédit nécessaire pour l'ensemble de l'entreprise est donc de 550.000 francs. Les approvisionnements existants étant évalués à 350.000 francs, il reste à demander un complément de crédit de 200.000 francs, faute duquel l'exploitation ne nous paraît pas pouvoir être assurée.

Cette demande de crédit fait l'objet de l'article 2 du projet de loi.

L'article 3 est relatif aux Marines.

Nous avons cité plus haut une partie du rapport de M. de Lormel relative à ces établissements.

Dans le même rapport, M. de Lormel estime à 30 francs par tonne le coût des opérations de chargement et de déchargement faites par l'intermédiaire des Marines.

Cette estimation comprend, outre la rémunération (15 fr. en moyenne) payée aux exploitants des Marines, les frais indirects résultant du prix plus élevé exigé pour fret et assurances, et de la durée des opérations qui se traduit en perte de temps et de salaires.

À ne considérer même que l'économie, on aurait donc quelque peine à s'expliquer comment les « Marines » ont pu, en 1887, desservir un mouvement commercial de 81.350 tonnes, tandis que le port de la Pointe-des-Galets, créé pour les remplacer, desservait seulement 24.156 tonnes 1/2.

L'explication de cette antinomie résulte très clairement de la pétition que les détenteurs actuels des « Marines » ont adressée, en mai 1887, au ministre de la marine et des colonies pour obtenir une indemnité.

Tout d'abord, les prix cités par M. de Lormel ont été notablement abaissés. Ils sont aujourd'hui de 10 francs au lieu de 15 francs.

Puis, il est aisé de constater à l'aide des *Statistiques coloniales* que le tonnage de l'île de la Réunion se compose, presque exclusivement à l'exportation, de sucres et de rhums.

Sur une valeur totale de 11.368.713 francs exportée en 1886 de la Réunion à destination de la métropole, des colonies françaises ou de l'étranger, 8.559.663 francs sont représentés par du sucre pesant 314.847.149 kilogrammes ; 1.343.801 francs par de la vanille dont le tonnage et le poids sont insignifiants ; 559.056 francs par des rhums ; 485,877 francs par du café.

Il n'existe donc pas à la Réunion d'autre exportation que celle des produits agricoles.

Or, les producteurs de ces denrées sont en grand nombre intéressés dans les « Marines » ; ils y ont des capitaux, et cherchent, par conséquent, à prolonger l'existence d'établissements pour la suppression desquels ils espèrent obtenir une indemnité.

Ce n'est point qu'ils se fassent illusion sur l'issue de la lutte. « Nous prévoyons, disent les pétitionnaires, qu'un jour viendra sans doute où, écrasés par cette lutte inégale, nous serons réduits à la nécessité de fermer nos établissements. La Compagnie du Port sera alors parvenue à centraliser entre ses mains tout notre mouvement d'embarquement et de débarquement.

« Mais nous ne croyons pas non plus nous illusionner en affirmant que ces résultats économiques ne seront pas l'œuvre d'un jour ; une transformation aussi radicale dans les habitudes commerciales d'un pays ne se produisent qu'à la longue, et pendant ce temps, les uns et les autres, nous aurons usé nos forces dans une concurrence stérile, sans profit pour personne. »

En un mot, comprenant bien que la concurrence du port condamne leurs établissements à disparaître, mais se rendant également compte qu'ils peuvent diminuer les recettes du port pendant un temps plus ou moins long, et augmenter ainsi, au détriment de l'État, la charge de la garantie d'intérêt, les pétitionnaires s'adressent à la bienveillance des pouvoirs publics pour sa faire attribuer une indemnité amiable, moyennant laquelle ils cesseraient immédiatement leurs opérations.

Le gouvernement ne songe point à contester l'intérêt que peuvent inspirer les exploitants actuels des « Marines ». Ils sont comme ils le disent, « arrivés trop tard, et, après avoir payé fort cher des établissements auxquels la prospérité passée du pays avait attribué une valeur surfaite », ils se sont trouvés en présence d'une industrie sur le déclin, ne donnant plus que des revenus notablement réduits. »

Il est impossible néanmoins d'oublier quels énormes sacrifices s'est déjà imposés la Métropole pour doter du port de la Pointe des Galets, la colonie de la Réunion.

Il semble donc juste de laisser à la colonie le soin de payer aux exploitants des « Marines » les indemnités que des motifs de bienveillance et d'équité la détermineraient à leur offrir. Elle pourra d'autant mieux prendre, si elle le juge bon, cette dépense à sa charge que la disparition des « Marines » lui permettra de réaliser chaque année une importante économie sur le service des douanes.

D'un autre côté, nous ne saurions perdre de vue que les « Marines » sont établies dans la domaine public inaliénable, et que le décret colonial du 5 août 1839, en vertu duquel les permis ont été délivrés aux détenteurs primitifs, soumet les permissionnaires à l'obligation du déguerpissent sans indemnité, un mois après l'avertissement qui leur aura été donné.

Nous croyons avoir concilié le droit et l'équité en vous proposant :

1° De décider que les « Marines » cesseront leurs opérations le 1^{er} novembre prochain;

2° Que le ministre de la marine et des colonies aura la faculté d'acquérir ceux de leurs magasins qui seront reconnus utiles pour le service du chemin de fer et du port.

La disparition des « Marines » devant nécessairement procurer au port de la Pointe des Galets un supplément de recettes de plusieurs centaines de mille francs par an, le prix de ces acquisitions sera prélevé sans peine sur les recettes réalisées par l'État.

En conséquence, nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article premier

Le ministre de la marine et des colonies est autorisé à assurer par les moyens les moins onéreux pour le Trésor, l'exploitation provisoire du chemin de fer et du port de la Réunion.

Il sera fait face aux dépenses à l'aide :

1° Des produits de l'exploitation ;

2° De la subvention de 160.000 francs fournie par la colonie de la Réunion ;
3° Et subsidiairement des crédits ouverts au budget de la marine et des colonies ;
2^e section. — Service colonial, au titre du chemin de fer et du port de la Réunion.

Art. 2

Il est ouvert au ministre de la marine et des colonies au titre du budget ordinaire de l'exercice 1888 (2^e section. — Service colonial) un crédit extraordinaire de 200.000 fr. qui fera l'objet d'un chapitre distinct portant le n° 30 et intitulé : Fonds de roulement des approvisionnements généraux de l'exploitation du chemin de fer et du port de la Réunion.

Art. 3

Les établissements désignés sous le nom de Marines, situés entre les villes de Saint-Pierre et de Saint-Benoît, sur la réserve des cinquante pas géométriques, cesseront leurs opérations à partir du 1^{er} novembre 1888.

Le ministre de la marine et des colonies est autorisé à acquérir les constructions et installations dépendant de ces établissements, qui seront reconnues utiles pour le service du chemin de fer du port.

Il sera pourvu à la dépense au moyen des crédits ouverts au budget de la marine et des colonies : 2^e section. — Service colonial. — chapitre 16 : Chemin de fer et port de la Réunion.

Chemin de fer et port de la Réunion
(*Le Temps*, 13 mars 1890)

Les obligataires sont invités, dans leur intérêt, à se mettre sans retard en rapport avec MM. A. Chaumier et C^o, banquiers à Paris 18, rue de la Grange-Batelière, pour une communication importante

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*JORF*, 4 janvier 1895, p. 25)

Chevaliers

M. de Bonnefond de Varinay (Paul-Jean-Louis), directeur du chemin de fer et du port de la Réunion ; 8 ans de services militaires, 11 ans de services civils dans l'administration des chemins de fer. Titres exceptionnels : services distingués rendus en qualité de chef de l'exploitation, puis de directeur du chemin de fer et du port de la Réunion.

COMPAGNIE
DU
**CHEMIN DE FER ET DU PORT
DE LA RÉUNION**



La présente loi a été promulguée par décret, en date du 2 décembre 1887, du
Sous-Secrétaire d'Etat des Colonies.

Capital social : CINQ MILLIONS de francs

DIVISÉ EN 10,000 ACTIONS DE 500 FRANCS CHACUNE

La déchéance de la Compagnie a été prononcée par arrêté, en date du 2 décembre 1887, du
Sous-Secrétaire d'Etat des Colonies.

Le Ministre des Colonies a été autorisé à assurer l'exploitation provisoire du Chemin de fer et du Port par l'article 33
de la loi de finances du 17 juillet 1889.

ÉMISSION DE 121,456 OBLIGATIONS
PORTANT UN INTÉRÊT DE 15 FRANCS PAR AN

AUXQUELLES LA COMPAGNIE AFFECTE UNE ANNUITÉ DE 1,925,000 FRANCS CONSISTANT PAR L'ÉTAT EN VERTU DE LA LOI DU 23 JUIN 1877
ET DE L'AUTORISATION MINISTÉRIELLE DU 15 FÉVRIER 1878.

Obligation de Cinq cents Francs au Porteur

REMBOURSABLE EN 99 ANNÉES PAR VOIE DE TIRAGE AU SORT

N° 079.037

GARANTIE

EXTRAIT DE LA LOI DU 23 JUIN 1877.

ART. 3 (extrait). — Le Ministre de la Marine et des Colonies garanti, au nom de l'État, au profit de MM. A. LAVALLEY et E. PALLU DE LA BARRIÈRE et de la Société anonyme qu'ils doivent former, une recette annuelle nette de 1,925,000 francs pour lesdits Port et Chemin de fer (subvention coloniale comprise, ainsi qu'il sera dit ci-après).

ART. 6 (extrait). — La société anonyme est autorisée soit à émettre directement, soit à faire émettre par une Société, des Obligations ou Parts d'intérêt, jusqu'à concurrence de la somme de 34 millions de francs, ou jusqu'à concurrence de la somme correspondant, d'après le taux auquel elle pourra les émettre ou faire émettre, à l'annuité ci-dessus indiquée de 1,925,000 francs (amortissement compris). La garantie de l'État, résultant des stipulations de l'article 3 ci-dessus, sera acquise aux titres émis à partir de leur émission et pendant toute la durée des concessions. Toutefois, pendant la période de construction, l'État ne garantit aux porteurs d'Obligations que les intérêts à 5,63 p. o/o du montant des versements qu'ils auront opérés, cette garantie ne devant être effective qu'en cas où la Société se trouverait hors d'état de solder auxdits intérêts. Mais la garantie acquise immédiatement aux

titres atteindra de plein droit son maximum de 1,925,000 francs à partir du commencement de l'exploitation. Les conditions de la souscription des Obligations seront soumises au Ministre, et cette souscription ne pourra être ouverte qu'avec son assentiment et après que les actions de la Société auront été libérées de moitié.

ART. 8. — Jusqu'à la réception définitive des travaux et la mise en fonctionnement de l'exploitation, c'est-à-dire pendant toute la période de construction, les intérêts à 5 p. o/o du capital réalisé de la Société anonyme, et les sommes nécessaires au service de l'intérêt et de l'amortissement des versements effectués sur les Obligations ou Parts d'intérêt, seront portés provisoirement, et jusqu'à concurrence de 4 millions, au compte de frais de construction et de premier établissement, qui en sera successivement déchargé, comme il est dit à l'article 10.

La stipulation qui précède ne fera pas obstacle à l'exercice, par les tiers, de la garantie résultant de l'article 3 qui précède, l'État demeurant toujours tenu, vis-à-vis de ces tiers, au paiement, à défaut de la Compagnie, des intérêts des versements opérés par les Obligations pendant la période de construction, et ensuite, c'est-à-dire pendant l'exploitation, de la totalité des 1,925,000 francs garantis, dans le cas où les produits nets du Port et du Chemin de fer n'atteindraient pas cette somme de 1,925,000 francs.

Paris, le 1^{er} juin 1899.

LE MINISTRE DES COLONIES,

Guillaing.

LE CHEF DU BUREAU DE LA RÉUNION,

Comelin

Coll. Jacques Bobée
COMPAGNIE
DU

CHEMIN DE FER ET DU PORT
DE LA RÉUNION

dont les statuts ont été établis suivant acte reçu par M^e PORTEFIN, notaire à Paris,
le 2 février 1878.

Capital social : CINQ MILLIONS de francs
DIVISÉ EN 10.000 ACTIONS DE 500 FRANCS CHACUNE

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

La déchéance de la Compagnie a été prononcée par arrêté, en date du 2 décembre 1887, du Sous-Secrétaire d'État des Colonies.

Le Ministre des Colonies a été autorisé à assurer l'exploitation provisoire du Chemin de fer et du Port par l'article 33 de la loi de finances du 17 juillet 1889.

ÉMISSION DE 121.456 OBLIGATIONS
PORTANT UN INTÉRÊT DE 15 FRANCS PAR AN
AUXQUELLES LA COMPAGNIE AFFECTE UNE ANNUITÉ DE 1.925.000 FRANCS CONSENTIE PAR L'ÉTAT
EN VERTU DE LA LOI DU 23 JUIN 1877
ET DE L'AUTORISATION MINISTÉRIELLE DU 15 FÉVRIER 1878.

OBLIGATION DE CINQ CENTS FRANCS AU PORTEUR
REMBOURSABLE EN 99 ANNÉES PAR VOIE DE TIRAGE AU SORT
Paris, le 1^{er} juin 1899

Le ministre des colonies,
Florent Guillain

Le chef du bureau de la Réunion
?

LÉGION D'HONNEUR
MINISTÈRE DES COLONIES
(*Journal officiel de la République française*, 30 juillet 1901)

Au grade de chevalier

Le Bourhis (Armand-Louis), directeur du chemin de fer et du port de la Réunion ; 16 ans 2 mois de services dont 4 ans 8 mois à la Réunion. Services distingués rendus dans l'exercice de ses fonctions. Titres exceptionnels.

(*Le Journal de la Réunion*, 19 octobre 1902)

Préparation d'une fête pour le retour de M. Le Bourhis.

Choses de la G. P. R.
(*Le Journal de la Réunion*, 19 octobre 1902)

Il nous paraît que l'ex-directeur de la C. P. R.; M. le Bourhis, continuerait à émarger au budget de notre chemin de fer. M. le Bourhis, avant de prendre son poste dans

l'Annam, aurait sollicité une prolongation de congé, et quoique nommé en Indo-Chine, serait toujours payé comme fonctionnaire de la Réunion.

Il y a là, un abus criant, que le ministre des colonies ne peut laisser durer longtemps encore. Ce directeur, dont le personnel placé sous ses ordres, a gardé un si triste souvenir, ne mérite certainement pas une telle faveur.

Nul n'ignore, en effet, son despotisme et son intention, dès son retour, qui heureusement n'a pas eu lieu, de réduire à la simple expression, les appointements des petits employés, au profit de quelques gros favoris qui avaient su s'attirer les bonnes grâces du maître.

Nous espérons que cet état de choses, une fois signalé, disparaîtra sous peu, par la nomination comme directeur du sous-directeur M. Bidel. Nous sommes certains que celui-ci ne suivra jamais les errements de son prédécesseur ; qu'il ne s'acharnera pas contre les petits dont le traitement est plus que modeste, qu'il ne fera pas venir à grands frais des Comoriens pour ôter le riz de la bouche des créoles.

Nous aimons à penser que M. Bidel, soucieux des intérêts de ses subordonnés, s'occupera également de la retraite des employés du Chemin de fer et du Port.

Jusqu'ici, ils versent au Trésor des sommes que l'État a tout l'air de s'approprier. Il y a là une véritable perte pour les agents commissionnés. Il serait plus logique que ces versements soient faits à la Caisse des Dépôts et. Cette question mérite d'attirer l'attention du directeur p. i. du Port et du Chemin de fer et d'éveiller toute sa sollicitude.

C.P.R.

(*Le Journal de la Réunion*, 21 août 1903)

Nous extrayons d'une lettre du Tonkin, certains passages relatifs à l'ancien directeur M. Le Bourhis, dont la situation ne paraît pas être brillante.là-bas...

Pauvre cher homme !

NOMINATIONS

(*Les Annales coloniales*, 18 mars 1909)

M. Bidel, ingénieur des arts et manufactures, directeur du chemin de fer et du port de la Réunion, a été nommé ingénieur principal de 2^e classe du cadre général des travaux publics des colonies et mis en service détaché aux chemins de fer et port de la Réunion.

RÉUNION

(*Les Annales coloniales*, 14 octobre 1909)

M..Gaston Bidel, directeur du chemin de fer et du port de la Réunion, est promu à la 1^{re} classe de son grade.

LE CHEMIN DE FER ET LE PORT DE LA RÉUNION

(*Les Annales coloniales*, 17 mars 1910)

M. Messimy a déposé, le 21 février 1910, son rapport sur le budget annexe du chemin de fer et du port de la Réunion.

La Commission du budget propose de réduire de 400.000 francs, pour l'exercice 1910, le chiffre de la subvention allouée par l'État au budget annexe du Chemin de fer et du port de la Réunion, subvention ainsi ramenée de 2.205.000 francs à 1.905.000 francs (chapitre 35, ancien chapitre 38 du budget des Colonies).

Ce budget de 1908 s'établit ainsi qu'il suit et d'après l'exposé des motifs de l'honorable rapporteur.

A. — Recettes.

1° Recettes d'exploitation prévues au budget voté pour 1.820.000 francs se sont élevées à 2.142.937 39

comprenant notamment 217.000 fr. résultant d'une opération d'ordre (droits constatés diminués des recettes à recouvrer)

2° Subvention de l'Etat 2.205.500 00

3° Frais de change 45.000 00

4° Versement de l'excédent des recettes de l'exercice antérieur —

5° Subvention de la colonie 160.000 00

6° Prélèvements sur les excédents antérieurs (Décret du 20 mars et loi du 15 juillet 1908) 8.656 75

4.562.094 14

B. — Dépenses

1° Service des obligations garanties 2.502.165 00

2° Entretien et exploitation (personnel) 352.031 46

3° Entretien et exploitation (matériel) 881.905 52

4° Travaux neufs et de grosses réparations 84.536 60

5° Frais de change 8.090 20

6° Dépenses des exercices clos 7.900 50

7° Dépenses des exercices périmés 756 25

4.017.385 73

L'excédent des recettes de l'exercice est donc de 4.562.094 fr. 14 - 4.017.385 fr. 73 = 544.708 41

Il y a lieu d'ajouter l'excédent apparent de l'exercice 1907, 189.968 fr. 73., diminué du prélèvement de 8.956 fr. 75 prescrit par la loi du 15 juillet 1908, soit 181.311 98

Total 726.020 39

et de déduire 270.000 00

pour remboursement au Trésor d'une avance de pareille somme.

Soit comme reliquat définitif 456.020 39

Dans ces conditions, en présence de cet excédent notable de recettes, il a paru possible à la Commission de proposer la réduction ci-dessus indiquée, tout en réservant une marge légèrement suffisante pour assurer l'exécution de divers travaux complémentaires qui avaient été différés en 1908 et pour lesquels, s'il y a lieu, le Gouvernement demandera au Parlement des crédits supplémentaires.

Passant à l'examen de détail des divers chapitres, recettes et dépenses du budget annexe.

Recettes. (Exploitation (chapitre 1^{er}))

1902 1.848.000 fr.

1903	1.952.000 00
1904	1.723.000 00
1905	1.587.000 00
1906	1.712.000 00
1907	1.722.000 00
1908	2.142.000 00

Un mouvement de reprise économique a été constaté depuis plusieurs années et s'est traduit par une augmentation de recettes assez notable, mais un seul élément est intervenu, favorable pour la situation générale de la colonie mais pouvant avoir des répercussions défavorables sur les recettes du chemin de fer, c'est la substitution du maïs au riz dans l'alimentation de la population.

Par ailleurs, les exportations de sucre et de rhum qui alimentent le trafic du port et du chemin de fer restent soumis à des aléas de toute nature.

Enfin, les recettes de 1908 comportent une rentrée extraordinaire de plus de 200.000 fr. qui ne provient pas du trafic,

Dans ces conditions, le chiffre de 1.730.000 francs porté au projet du budget du Gouvernement paraît devoir être admis.

Les autres chapitres de recettes : subvention de l'État : 1.905.000 francs (chapitre 2) ; frais de change : 37.000 francs (chap. 3) subvention de la colonie : 160.000 francs (chap. 5) ne donnent lieu à aucune observation.

Le chapitre 4 devra être libellé : Prélèvement sur l'excédent des recettes des exercices antérieurs : 300.000 francs.

Le budget des recettes peut être arrêté par suite à la somme de : 4.152.000 francs.

Dépenses :

Aux chapitres des dépenses, l'ensemble des chiffres proposés paraît pouvoir être admis.

On constate réduction de 20.500 fr. par rapport au chiffre de l'année dernière sur le crédit du chapitre 3 (entretien et exploration matériel), ramené de 990.000 fr. à 969.500 fr. Cette réduction est corrélative à celle du trafic.

Le chapitre 4 (travaux de grosses réparations et achat de matériel complémentaire) est réduit de 40.000 francs et ramené de 140.000 francs à 100.000 francs, crédit qui permet le renouvellement méthodique du matériel roulant en service depuis le début de l'exploitation et qui ne répond plus aux besoins actuels du trafic.

Le budget des dépenses serait ainsi arrêté à 4.152.000 fr.

se répartissant ainsi :

Chapitre 1 ^{er} . — Service des obligations garanties	2.508.000 fr.
Chapitre 2. — Entretien et exploitation (personnel)	537.000 00
Chapitre 3. — Entretien et exploitation (matériel)	969.500 00
Chapitre 4. — Travaux neufs, grosses réparations et achat de matériel complémentaire	100.000 00
Chapitre 5. — Frais de change afférents aux dépenses payables dans la Métropole	37.000 00
Chapitre 6. — Dépenses sur exercice clos	Mémoire.
Chapitre 7. — Dépenses de exercices périmés non frappées de déchéance. —	
Chapitre 8. — Excédent de recettes à verser au Trésor	—
Total	4.512.000 00

Le coupon n° 27 à l'échéance du 1^{er} juillet 1912, sera payable, à partir de cette date, au Comptoir National d'Escompte de Paris, 14, rue Bergère ; à sa succursale, 2, place de l'Opéra ; dans ses bureaux de quartier et agences en province.

Déduction faite des impôts, le montant de ce coupon est de 7 fr. 20 pour les obligations nominatives, et de 6 fr. 67 pour les obligations au porteur.

LA GRÈVE DES EMPLOYÉS DU CHEMIN DE FER ET DU PORT DE LA RÉUNION (*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1912)

Une nouvelle qui n'est pas sans présenter quelque inquiétante gravité nous parvient de Saint-Denis de la Réunion : les ouvriers du chemin de fer et du port ont cessé le travail. Cette situation, qui serait évidemment ennuyeuse en toutes circonstances, est d'autant plus déplorable que l'on est à la veille de la campagne sucrière qui, au dire de tous, s'annonce comme devant être fort belle.

Le trafic du transport des cannes sera donc plus étendu, si l'on considère que l'on procède à l'installation d'une bascule à Saint-Paul, dans le but de diriger les cannes sur la Ravine Creuse à Saint-André, d'une deuxième à la Rivière des Pluies pour le transport des cannes sur la Convenance ; si l'on ajoute à cela que les cannes du Bel Air seront brassées au Cambuston, il n'est pas téméraire d'évaluer à 13 ou 14 millions de kilogrammes de plus, les cannes que le chemin de fer aura à transporter cette année.

Ce serait un vrai désastre pour la colonie si la grève se prolongeait jusqu'à cette époque, parce que la fabrication du sucre, qui en constitue le principal produit d'exportation, serait compromise.

On ne sait pas avec une complète exactitude quelle est l'origine de la grève.

D'une part, il semble que la direction du chemin de fer ait quelque chose à se reprocher. Ainsi les machines sont les mêmes que celles de l'année dernière, un peu plus fatiguées naturellement, puisque, en outre qu'elles comptent une année de roulage de plus, aucune réparation importante n'a été faite à ces vieilles ferrailles.

Il semble qu'un matériel aussi défectueux soit peu propre à transporter les cannes qui risquent, nous assure-t-on, de s'échapper par les trous des wagons : mais, de toutes manières, si elles arrivent au but, elles y arriveront. en mauvais état, vu le pitoyable état où sont les bâches elles-mêmes. Quelques bons grains de pluie aidant, les sucres seront avariés, et le C. P. R. aura de grosses indemnités à payer aux propriétaires. C'est ce qui est arrivé l'an dernier.

Or, le personnel trouve que l'on ferait mieux de lui fournir un matériel en mesure de répondre aux services qu'on en attend, et de répartir en augmentations de salaires le montant des sommes gaspillées en indemnités.

Il paraît que le personnel est surmené, et que, de plus, il a diminué dans des proportions effrayantes, tant les décès sont fréquents.

On nous écrit aussi, d'autre part, que les revendications du personnel sont moins précises et plus « à l'instar » des agitations syndicalistes européennes.

Elles seraient, dans ce cas, nées d'observations adressées à quelques ouvriers par M. Dumesnil, ingénieur des ateliers. Les ouvriers auraient exigé le renvoi de cet ingénieur, ce qui serait la négation du principe même de l'autorité, et n'est d'ailleurs pas en question, M. Dumesnil passant pour un bon collaborateur. Le seul reproche que l'on puisse lui faire, c'est de mettre trop de rudesse parfois à défendre les intérêts de l'État, exploitant du chemin de fer et du port.

Quelques actes regrettables ont été commis. On a coupé les fils télégraphiques et l'on aurait, dit-on, obligé un mécanicien venant au port à mettre sa machine au dépôt au lieu de continuer sa route.

L'un de nos correspondants n'est pas éloigné de croire que cette grève tienne quelque peu à la politique locale et aux excitations d'un parti qui, ayant semé le vent, récolterait la tempête. Il préconiserait l'envoi de troupes dans la colonie pour impressionner les populations et maintenir le calme. Il croit que le gouvernement local, surpris à l'improviste, est quelque peu désemparé, surtout devant la persistance de la grève, dont il s'attendait à ce qu'elle fût un simple feu de paille. Quand à l'autre, il rend carrément responsable le directeur du C. P. R., imprévoyant, insouciant et ne s'étonne pas beaucoup de voir que 1.200 ouvriers sont en grève, les mécaniciens et chauffeurs ayant commencé, les canotiers du port et les dockers ayant suivi le mouvement par solidarité.

Toujours est-il que les travailleurs des chantiers de la Possession et ceux de Saint-Paul ont fait bloc avec ceux du Port. Les trains ont cessé de circuler.

Tous les transports par voie ferrée sont suspendus.

Le vapeur de la Compagnie Havraise Péninsulaire est sorti des bassins par ses propres moyens. Les importations et les exportations sont devenues impraticables.

Un programme de revendications a été présenté et discuté. L'accord n'ayant pu se faire, une délégation du Comité de la grève s'est rendue auprès du gouverneur.

De quelque côté que soient les torts d'ailleurs, il importe qu'ils soient rapidement découverts et qu'une solution soit, dans le plus bref délai possible, apportée aux difficultés actuelles dont tout le monde souffre, et qui compromet la colonie dans son cœur même, dans sa richesse, dans ses éléments vitaux.

Des désordres ne sont pas à signaler.

Ainsi une dizaine de gendarmes à pied et à cheval et un piquet de 25 soldats de l'infanterie coloniale ayant été chargés d'assurer le service du port, les grévistes leur ont fait fort bon accueil, et trente d'entre eux sont partis à Saint-Denis pour s'expliquer auprès du gouverneur.

Le président du syndicat a fait alors part au directeur de leur ferme décision de continuer la grève jusqu'à ce que les 476 ouvriers du syndicat aient entière satisfaction. Au nom de ses collègues, il a déposé entre les mains de l'inspecteur Aubry un cahier de leurs revendications.

M. Dumesnil s'est, de son côté, rendu à Saint-Denis pour conférer avec le directeur du C. P. R.

UN PORT D'ÉTAT
Auguste Brunet,
député de la Réunion
(*Les Annales coloniales*, 23 février 1926)

Poursuivant sa campagne de dénigrement systématique de l'œuvre coloniale de la France, la presse germano-américaine s'en prend à la Réunion et à son port « connu de tous les marins pour le plus mauvais port du monde », où les navires qui se hasardent à entrer sont exposés à un embouteillage définitif et sans remède et où, d'ailleurs, l'impéritie de l'administration, complice de « l'indolence des naturels », ne permet à aucun capitaine de la marine marchande de travailler. Que les navires de la libre Amérique s'éloignent donc de cette maléfique « mare aux canards » et de l'étroit boyau qui lui sert de chenal d'entrée ! Escalade de perdition, en outre, car le rhum y ruisselle à la place d'eau, portant à de damnées imaginations où le bol de punch qui flambe se confond avec le Phare de Bel-Air ou le Piton de la Fournaise !

Dans le tableau si violemment exagéré que le journaliste « américain » trace du port de la Pointe-des-Galets, il y a ceci d'exact : c'est que la passe d'entrée s'est rétrécie et obstruée ces derniers temps, ne permettant plus l'accès du port aux navires dont le

tirant d'eau dépasse 6 m. 30. C'est ainsi que les courriers des Messageries Maritimes sont obligés, depuis plusieurs mois, d'effectuer leurs opérations sur rade et que les navires de la Havraise Péninsulaire sont contraints d'alléger avant de s'engager dans la passe, ce qui fut le cas récent de l' « Ile-de-la-Réunion » et de la « Ville-de-Metz ». Mais c'est là une situation toute provisoire due à l'état de la drague arrivée à bout de souffle et qui va être remplacée par un engin puissant dont les essais viennent d'être faits à Nantes, due aussi à la destruction par un raz-de-marée du musoir de la jetée sud qui demande à être reconstruit. Un ingénieur des Ports Maritimes, M. Lapèbie, a été envoyé en mission pour examiner les dispositions à prendre à cet égard et les améliorations de toute nature à apporter à l'ouvrage actuel.

Quant à l'outillage du port, il vient de s'augmenter d'une grue roulante de 1.500 kg et de trois chalands en fer de cinquante tonnes. Deux autres chalands à clapets sont actuellement commandés.

Nous pouvons dire en tous cas qu'à aucun moment, ni l'Administration locale, ni le conseil général, ni le département des Colonies, ni le sous-secrétariat d'État de la Marine marchande ne se sont désintéressés d'une situation dont les chargeurs de la Réunion et la population elle-même ne sont pas les derniers à souffrir. Le port de la Points-des-Galets appartient à l'État à qui incombe la responsabilité de l'aménager pour le mettre en mesure de remplir sa fonction de tête de ligne française du service régulier de l'océan Indien méridional. M. Daniélou l'a parfaitement compris et je ne doute pas que ses services ne soient décidés à faire l'effort utile que mes collègues et moi réclamons.

Qu'après cela un capitaine de navire américain, doublé d'un journaliste de la presse de Hearst, ait vu trente-six mille chandelles en tentant une opération qui demande un parfait sang-froid, n'oublions pas — et c'est là son excuse — que l'Amérique est sèche...

La Vie malgache
(*Les Annales coloniales*, 30 juin 1914)

— Ce serait M. Bidet, ingénieur des travaux publics, directeur du chemin de fer et du port de la Réunion, que le Gouverneur général de Madagascar aurait désigné pour diriger les travaux du port de Tamatave*.

À LA CHAMBRE
DÉBATS
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1921, p. 1, col. 2)

ENCORE LE CHEMIN DE FER DE LA RÉUNION

Il y avait longtemps que nous n'avions pas eu à entretenir nos lecteurs des *Annales coloniales* du chemin de fer et du port de la Réunion.

Un crédit supplémentaire de 389.000 fr. a été ouvert par décret, et le Ministre des Colonies demande à la Chambre de le régulariser.

M. Archimbaud, dans son rapport, au nom de la commission des finances, indiquant qu'il s'agit du relèvement des traitements du personnel et de l'augmentation du charbon, a protesté contre ces relèvements incessants de crédits, qui sont vraiment peu admissibles et portent à 575.260 francs la contribution de la colonie et à 311.200 francs la charge de l'État.

À LA CHAMBRE
PROPOSITION DE RÉSOLUTION
La situation déplorable du port de la Réunion
(*Les Annales coloniales*, 12 novembre 1926)

MM. Auguste Brunet et Lucien Gasparin, députés de la Réunion, ont déposé cette après-midi, sur le bureau de la Chambre, un projet de résolution exposant la malheureuse situation du port de la Réunion et demandant au Parlement le vote d'une somme de 1.160.000 francs, à titre de subvention extraordinaire de l'État, pour la restauration des ouvrages de la Pointe-des-Galets.

En voici l'exposé des motifs :

Le port de la Réunion, ainsi que le chemin de fer qui le relie aux territoires producteurs de l'île, ont été repris par l'État à la suite de la déchéance du concessionnaire, et leur exploitation directe fait l'objet d'un budget annexe de celui du ministère des Colonies. Le port et le chemin de fer constituent ainsi le gage assigné par l'État à un ensemble d'obligations d'environ 80 millions. Il importe pour le Trésor de ne pas laisser dépérir le gage.

Le port de la Pointe-des-Galets est normalement appelé à une fonction de premier ordre dans la vie économique de la colonie ; il doit permettre d'utiliser les navires modernes à l'exportation des sucres et autres produits de l'agriculture locale nécessaires au ravitaillement de la Métropole. Mais il doit aussi jouer un rôle important dans le programme national de développement de la marine marchande : c'est le port tête de ligne français du service régulier de l'océan Indien méridional. Il ne peut être suppléé dans cet office ni par Tamatave, dépourvu de mouillage abrité où un navire puisse mettre bas les feux, ni par Diégo-Suarez, qui ne sert de débouché à aucun hinterland producteur.

Or, le port de la Réunion se trouve actuellement dans la situation la plus critique : par suite de la ruine du musoir de sa jetée sud, les ouvrages existants n'assurent plus qu'une insuffisante protection au chenal d'accès que les apports de galets, sous l'action des tempêtes de saison sèche, ont peu à peu encombré et rétréci, obstruant l'avant-port lui-même : d'où risques graves pour les bateaux, exposés aux échouages quand ils pénètrent dans la passe et, menacés, au bassin, à chaque raz-de-marée, d'embouteillage. (Un navire de la Compagnie Havraise Péninsulaire est ainsi retenu depuis le mois de mars dans le bassin, sans qu'il soit possible de préciser à quel moment il pourra être délivré.)

À la vérité, le port de la Réunion possède, depuis l'année dernière, une drague puissante qui, travaillant dans les conditions normales, devrait suffire à maintenir le chenal à sa largeur initiale de 50 mètres. Mais la digue sud ne remplissant plus son office, les apports du galets se renouvellent sans cesse : en quelques heures, un raz-de-marée a détruit de longues semaines de travail.

Voici donc un PORT D'ÉTAT qui, par sa position dans la mer des Indes, doit concourir à la sécurité de la navigation dans ces parages, et qui non seulement n'offre plus un abri aux navires, obligés de prendre le large en cas de cyclone, mais expose ceux qui s'y hasardent à l'extrémité d'être désarmés !

Qu'un pareil état de choses crée le préjudice le plus certain au commerce local, aux agriculteurs et aux industriels de l'île, périodiquement menacés de ne plus pouvoir sortir leurs produits, aux armateurs qui assurent les relations de notre vieille colonie avec la Métropole, il est inutile, pensons-nous, d'y insister. Mais le trouble actuel ne compromet pas seulement les intérêts d'une collectivité qui a droit à la protection de la

métropole. Il lèse de la façon la plus fâcheuse les intérêts de l'État lui-même : en effet, les déficits de la « Société des Services contractuels des Messageries Maritimes » sont supportés par le budget de la Marine Marchande et ces déficits s'aggravent du fait qu'obligés d'opérer sur rade, les navires de la ligne délaissent le fret payant : rhums et sucres, qui ne peuvent être embarqués en pleine mer.

Les conséquences de la situation qui vient d'être signalée n'ont pas échappé à ceux qui, depuis deux ans, ont la charge de ce budget d'État.

À la date du 19 mai 1920, le sous-secrétaire d'État de la Marine Marchande écrivait : « L'état actuel du port de la Réunion occasionne à la Société des services contractuels des dépenses absolument injustifiées ». À la date du 10 septembre, c'est le ministre des Travaux publics, chargé des services de la Marine Marchande, qui constate « les difficultés insurmontables qu'éprouvent les navires de la Société contractuelle à effectuer les opérations en rade » et qui signale « l'aggravation disproportionnée des charges du Trésor ».

Le remède tient tout entier dans la réfection des ouvrages du port de la Pointe-des-Galets :

« La véritable solution, écrivait M. Mario Roustan, sous-secrétaire d'État à la Marine Marchande, le 19 décembre 1925, consiste à aménager le port pour permettre aux navires d'y accéder sans danger et de pouvoir en sortir. » .

Un ingénieur des ports maritimes, M. Lapébie, qui a été envoyé en mission sur place en vue d'examiner les moyens de rétablir la passe d'entrée, a présenté au Département des Colonies un programme de travaux appuyé d'un devis se montant à la somme de 1.160.000 fr. et consistant essentiellement dans l'allongement de la digue sud et la restauration de son musoir.

C'est ce programme qu'il importe d'exécuter au plus tôt.

À quel budget devra incomber la dépense ?

Il peut paraître que le budget le plus immédiatement intéressé soit celui de la Marine marchande dont l'intervention serait justifiée par les économies à réaliser sur les subventions allouées aux services contractuels des Messageries Maritimes pour sa ligne de la côte orientale d'Afrique.

Nous avons donc demandé qu'un prélèvement exceptionnel de 1.160.000 francs fût opéré sur les fonds du chapitre « Amélioration, extension et restauration des ports maritimes » de la 2^e section du budget des ports maritimes pour l'exercice 1936.

Par lettre du 4 août 1926, n° 1655, M. le ministre des Travaux publics nous a fait connaître qu'il ne pouvait légalement affecter à un port colonial un crédit à prélever sur le budget de son Département. Il ajoutait : « Je n'abandonne pas pour cela la question, en raison de l'intérêt qu'elle présente pour la marine marchande, et je me propose de demander à M. le ministre des Colonies de joindre ses efforts aux miens pour l'étude d'une solution pratique. »

En date du 20 septembre, M. André Tardieu nous apportait cette nouvelle précision : « C'est au ministre des Colonies qu'il appartient de pourvoir aux dépenses d'aménagement du port de la Réunion en demandant, par exemple, au Parlement une subvention de l'État au budget annexe du port et du chemin de fer. J'ai déjà insisté plusieurs fois auprès de mon collègue des colonies pour remédier à une situation qui, en même temps qu'elle menace les intérêts du commerce de la colonie, impose aux services contractuels des charges anormales. »

C'est en cet état que nous venons solliciter de la Chambre le vote d'un crédit exceptionnel de 1.160.000 fr. au titre de l'exercice 1927 pour faire face aux nécessités impérieuses de la restauration du port de la Réunion par la reconstruction du musoir de la jetée sud, avec dispositions additionnelles propres à en assurer la stabilité et la durée.

Le budget annexe du C. P. R. (Chemin de fer et Port de la Réunion) fait directement face par ses recettes d'exploitation non seulement aux frais généraux de cette entreprise d'État, mais au service des obligations représentant une annuité de

2.500.000 francs. La colonie a été progressivement associée depuis la loi du 26 octobre 1919 aux résultats financiers de l'exploitation. Cette participation, fixée d'abord au 1/5 des charges de la garantie d'intérêts, a été portée à 5/10 (loi du 27 juillet 1921). Depuis la loi du 13 juillet 1925, la colonie supporte intégralement le déficit budgétaire (y compris la charge des Intérêts) bien qu'elle fut garantie pour cinq ans contre semblable éventualité par la loi elle-même. La colonie a, sans hésiter, pris à son compte les engagements propres de l'État pour alléger les charges du budget national. Le Port et le chemin de fer de la Réunion ne coûte donc plus un centime à l'État. Est-ce à dire qu'il puisse s'en désintéresser quand des travaux de premier établissement ou d'amélioration indispensables sont à entreprendre ? Nous avons montré le retentissement de la situation du port sur le budget de la Marine marchande. Il y a les intérêts de la navigation dans la mer des Indes à sauvegarder. Il y a la liaison à maintenir entre notre vieille île Bourbon et la métropole. Nous faisons un pressant appel au Parlement pour que soit ouvert au budget annexe du chemin de fer et Port de la Réunion, exercice 1927, un crédit de 1.160.000 francs sous la rubrique « Subvention extraordinaire de l'État » à rattacher au chapitre 5, le Fonds de concours pour dépenses d'amélioration du Port de la Pointe-des-Galets. »

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

La Chambre invite le Gouvernement il prévoir un projet de budget annexe du chemin de fer et du port de la Réunion (exercice 1927) un crédit de 1.160.000 francs pour la remise en état du Port de la Pointe-des-Galets.

En conséquence l'article 5 dudit budget est ainsi libellé :

« Fonds de concours pour dépenses d'amélioration du Port de la Pointe-des-Galets :

« a) Subvention de l'État 1.160.000

« b) Participation des compagnies de navigation Mémoire.

Le chapitre 8 dudit budget (1^{re} section, dépenses est ainsi arrêté : « Travaux d'amélioration du Port de la Pointe-des-Galets exécutés sur les fonds de concours 1.160.000.

Nous sommes en mesure d'ajouter que, sur l'intervention pressante de la représentation parlementaire de la colonie, des instructions ont été données à l'Administration locale par M. Léon Perrier, ministre des Colonies, pour la remise en état immédiate de l'appontement des Marines de Saint-Paul, où les bateaux pourront opérer, en rade abritée, leurs opérations de chargement et de déchargement.
