

MESSAGERIES AFRICAINES,
transports fluviaux
création des maison bordelaises [Devès et Chaumet](#),
[Maurel et Prom](#),
[J.-A. Delmas et Cie](#)

S.A., 25 février 1907.
Épisode précédent :
[Messageries fluviales du Sénégal](#).

AU SÉNÉGAL

ATTAQUE DU POSTE DE DAGANA
(*La France*, 2 avril 1908)
(*La Politique coloniale*, 7 avril 1908)

(De notre correspondant particulier)
Dakar, 21 mars 1907.

Le 15 mars, à sept heures du matin, l'administrateur Chessé, commandant le cercle de Dagana., était prévenu qu'un nommé Ali Yoro Piao, âge de 25 ans environ, originaire du Fanaye, et déjà interné une fois en 1906 dans le cercle de Tivaouane, pour propagande antifranaise, venait de passer le fleuve à Bokol (18 kilomètres de Dayana) et marchait, suivi d'une centaine de partisans armés. Vers huit heures et demie du matin, Ali Yoro parut. L'administrateur envoya vers lui Samba Yomb, chef des Foss Galodjinna, et Samba Faye, interprète du cercle, tous deux sans armes. Ces deux envoyés conseillèrent à Ali Yoro de déposer ses armes, de licencier ses partisans et de se remettre entre les mains de l'administrateur pour implorer son pardon.

Le jeune Talibé refusa d'écouter ces sages conseils et se rendit devant la résidence où s'étaient réunis l'administrateur Chessé, M^{me} Chessé ; l'administrateur adjoint Kulsh, M^{me} et M^{lle} Kulsh ; M. Deron, adjoint des affaires indigènes ; M^{me} Deron et sa mère ; M. Cornette de Laminière ; le docteur Breffeil, médecin que c'est une union où elles seraient ? de l'assistance indigène, et M^{me} Breffeil ; M. Decorde, receveur régional. Une dizaine de gardes de police et quelques indigènes s'étaient également portés dans la résidence.

Dès qu'Ali Yoro fut à portée de voix, l'administrateur Chessé l'interpela, lui démontra les graves conséquences de son attitude et le conjura de se soumettre. Il lui envoya des émissaires pour renouveler ses conseils. Ali Yoro répondit insolamment qu'il était venu pour occuper la résidence et pour mettre à mort tout ceux qui ne voudraient point se convertir à la religion musulmane.

L'administrateur somma alors, à trois reprises, l'agitateur de se retirer. À la troisième sommation, les partisans du talibé ouvrirent le feu et se portèrent à l'assaut de la résidence en trois colonnes.

Il était à ce moment près de neuf heures ; le combat dura plus d'une heure ; les assaillants furent repoussés vers 10 heures et demie et prirent la fuite, poursuivis par les cavaliers de Samba Yomb.

Les défenseurs de la résidence étaient complètement indemnes. Les assaillants ont perdu 30 morts parmi lesquels Ali Yoro, 16 blessés parmi lesquels le frère d'Ali Yoro ; on fit, en outre, 9 prisonniers parmi lesquels l'oncle et la mère du talibé.

La nouvelle de ces événements parvint à Saint-Louis le 15 courant à 11 h. 1/2 du matin. Grâce au concours empressé du colonel Aymerich, commandant la région, et des officiers placés sous ses ordres, du sous-intendant Guyho, commissaire du gouvernement près les Messageries fluviales, et de M. Douan, agent de la maison Devès et Chaumet, le « Borgnis-Desbordes » descendu le matin même de Podor, put quitter Saint-Louis à quatre heures de l'après-midi, ayant à bord l'administrateur en chef Roux, inspecteur des affaires administratives du Sénégal ; l'administrateur Adam, commissaire adjoint du gouvernement général en Mauritanie, et une compagnie de tirailleurs, sous le commandement du capitaine Fleury.

Le « Borgnis-Desbordes » atteint Dagana le 16, à deux heures du matin et les résultats de l'enquête conduite par les administrateurs Roux et Adam, d'accord avec l'administrateur Chessé, permirent de se rendre compte que l'acte d'Ali Yoro était celui d'un halluciné atteint de mégalomanie.

La situation politique des cercles du fleuve demeure, en effet, des plus satisfaisantes. Après avoir parcouru l'itinéraire suivi par Ali Yoro et avoir rassuré partout la population, les administrateurs Roux et Adam, ainsi que la compagnie de tirailleurs ont quitté Dagana le 18 mars et sont revenus à Saint-Louis le 19.

Le secrétaire général des colonies, H.C..., lieutenant gouverneur par intérim du Sénégal, adresse ses vives félicitations à tous ceux qui, à un titre quelconque, ont prêté leur concours pour la défense du poste de Dagana.

À PROPOS D'UN LANCEMENT

Le gouverneur de l'Afrique Occidentale à Nantes
(*Le Phare de la Loire*, 8 novembre 1908)

Nous apprenons que M. Ponty, gouverneur général de l'Afrique Occidentale française, sera à Nantes, mercredi prochain.

Il présidera, dans la matinée, aux Chantiers Dubigeon, au lancement d'un cargo-boat construit aux dits chantiers pour le compte de la « Compagnie des Messageries Africaines », de Bordeaux, et qui portera le nom de « Gouverneur-Ponty ».

M. Devès ¹, administrateur-délégué de la société, assistera également à cette opération. On nous assure même qu'il sera accompagné de M. Chaumet, député de la 1^{re} circonscription de Bordeaux.

UN LANCEMENT

Le « Gouverneur-Ponty » est lancé des Chantiers Dubigeon. — Le gouverneur de l'Afrique Occidentale assiste à l'opération
(*Le Phare de la Loire*, 12 novembre 1908)

Ainsi que nous l'avions annoncé, un nouveau bateau, construit aux chantiers Dubigeon, a pris, mercredi matin, à 7 h. 1/2, possession de son élément.

Disons tout de suite que ce lancement a pleinement réussi.

¹ Gabriel Devès (1844-1917) : petit-fils de Justin, le fondateur de la dynastie.

Malheureusement, le temps ne s'était pas mis de la partie, et une pluie fine et pénétrante n'a cessé de tomber pendant les travaux préparatoires.

Pourtant les ouvriers, sous les ordres de leurs ingénieurs et de leurs contremaîtres, exécutent ces travaux avec entrain.

Pendant ces opérations, nous remarquons l'arrivée sur les chantiers de M. Adolphe Dubigeon, M^{me} Dubigeon et ses fils qui, peu d'instant après, recevaient M. Ponty, gouverneur général de l'Afrique Occidentale, dont le nouveau bateau porte le nom : MM. Bonaires, lieutenant-gouverneur ; Chaumet, député de Bordeaux ; Devès, Morel, Praume [*sic* : *Maurel, Prom*], administrateurs délégués de la « Compagnie des Messageries Africaines », de Bordeaux ; Verrier, ingénieur de la Compagnie pour le compte de laquelle le steamer a été construit ; Delmas, des « Messageries » ; Brissonneau et Lotz ; docteur Berlin ; M. Geoffroy, ingénieur de la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans, surveillant de l'atelier de construction des wagons, etc.

À 7 h. 30 précises, les derniers freins qui maintiennent le navire sur terre sont retirés. À ce moment précis, le temps capricieux s'éclaircit, la pluie cesse momentanément. Libre de ses entraves, le « Gouverneur-Ponty » glisse alors sur son berceau avec une précision admirable et flotte bientôt en Loire.

Le « Gouverneur-Ponty » est destiné au transport de voyageurs et de marchandises sur la Côte occidentale de l'Afrique française. Sa longueur est de 60 mètres, largeur 8 mètres, profondeur 3 m. 40. La jauge est de 500 tonneaux. À l'arrière se trouve les cabines de 1^{re} classe, à l'avant celles de 2^e classe. Deux grandes cales pour les marchandises sont situées à l'avant et à l'arrière avec treuils à vapeur. Il sera muni d'une machine d'une force de 500 chevaux actionnant une hélice qui imprimera une vitesse moyenne de 10 nœuds à l'heure.

Après le lancement, MM. et M^{me} Dubigeon recevaient dans les bureaux des chantiers, où une coupe de champagne était vidée en l'honneur du « Gouverneur-Ponty ».

Au Comité central des armateurs de France
(*Le Phare de la Loire*, 15 février 1909)
(*Le Sémaphore algérien*, 21 février 1909)

.....
Le Conseil enregistre l'adhésion de nouveaux armateurs : MM. René Acher Fils (Fécamp), J. Bennit et Cie (Le Pouliguen), Le Bihan (Auray), Messageries africaines (Bordeaux-Dakar).

.....
TOURING-CLUB
Comité de commerce colonial
(*La Presse*, 18 novembre 1909)

Membres
Philippart ², administrateur des Messageries fluviales du Sénégal-Niger

² Fernand Philippar (1870-1934) : fondateur de la Grande huilerie bordelaise (1896), administrateur de la Société industrielle africaine... , maire de Bordeaux (1919-1925). Voir [Qui êtes-vous ?](#)

LE « SAHEL » S'ÉCHOUE
(*L'Ouest-Éclair*, 25 avril 1911)

Dakar, 24 avril. — Le vapeur « Sahel », des Messageries africaines, s'est échoué hier sur l'îlot N'Gor, deux milles au nord-est d'Almadies.

Une voie d'eau s'est déclarée.

Un remorqueur est sur les lieux. La situation du « Sahel » n'est pas critique.

NOS RELATIONS AVEC LE MAROC
par CHARLES LÉBOUCQ,
député de Paris
(*Le Journal*, 2 décembre 1911)

.....
[AOF-Maroc]

Enfin, il sera indispensable de mettre en relations régulières nos colonies de l'Afrique Occidentale avec celles de l'Afrique du Nord, créant ainsi un mouvement d'échanges entre les deux parties principales de notre empire africain. Il suffirait, pour commencer, que les Messageries africaines, qui assurent un service à vapeur mensuel entre Dakar et Port-Étienne, sur la côte du Sahara, remontassent jusqu'à Saffi ou Mogador.

Nous venons de faire une affaire, qui doit être une bonne affaire. Encore faut-il que nous sachions utiliser les avantages que nous avons su acquérir. Pour cela, il faut agir sans retard, et, avant tout, assurer à nos produits l'accès rapide de notre nouvel empire.

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE
La vie administrative.
(*Les Annales coloniales*, 13 janvier 1914)

— M. le sous-intendant militaire des troupes coloniales Michaux est désigné pour exercer les fonctions de commissaire du Gouvernement chargé de suivre, à Saint-Louis, l'exécution du contrat passé entre le Gouvernement général et la Société des Messageries africaines, en remplacement de M. Level, sous-intendant militaire de 3^e classe, rapatriable.

M. Michaux aura droit, en cette qualité, à une indemnité annuelle de 1.800 francs, imputable par tiers aux budgets du Sénégal, du Haut-Sénégal-Niger et de la Mauritanie.

Publicités
(*La Politique coloniale*, 27 janvier 1912-4 avril 1919)



Le chemin de fer de Thi s   Kayes
(*La Gironde*, 2 juillet 1920)

[lien futur]

[Lenteurs des Messageries africaines]

Il y a bien la voie fluviale du Sénégal. Mais quelles lenteurs ! De Saint-Louis   Kayes, il faut huit jours de voyage. C'est pour s'affranchir de cette servitude qu'a précisément été crée le chemin de fer de Thi s   Kayes. Nous avons jadis effectué ce voyage par le fleuve en compagnie de confrères de la presse parisienne, à bord d'un navire de la maison Devès et Chaumet, de Bordeaux. Rien que d'y penser, nous b illons encore d'ennui au souvenir de la monotonie de ce spectacle que la cordialité de notre ami Delor, qui faisait si aimablement les honneurs du navire en sa qualité d'associé de cette grande maison, fut impuissante à corriger.

Il est bien fâcheux que quelques parlementaires n'aient pas été de cette caravane. Ils en auraient rapport , avec le sentiment profond de l'ennui d'un voyage par le fleuve, celui de la nécessité impérieuse de la ligne Thi s-Kayes qui est la voie libératrice.

.....
Alban DERROJA.

AEC 1922/188 — Messageries africaines, 44, rue Ferrière, BORDEAUX.

Capital. — Société an., f. le 25 février 1907, 1.200.000 fr. en 1.200 act. de 1.000 fr. ent. lib.

Objet. — Service subventionné de transports de marchandises et de passagers : 1  de Dakar à la Casamance, Guinée portugaise et Gambie ; 2  sur le fleuve Sénégal, de Saint-Louis   Kayes ; 3  sur le fleuve Niger, entre Koulikoro et Tombouctou. — Service de transit à Dakar, St-Louis, Koulikoro.

Conseil. — MM. Jacques Begouën ³, présid. et adm. dél. ; Lucien Maurel, Philippe Delmas ⁴, Fernand Philippart, Max Robert ⁵, Devès ⁶, Max Begouën.

COURRIER DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE
(*Les Annales coloniales*, 26 août 1921)

SÉNÉGAL

La vie administrative

En vertu d'un arrêté en date du 25 juillet 1921, la Société des Messageries africaines est autorisée à faire naviguer le bateau *Camargue*, sous pavillon français. Ce bateau est immatriculé au port de Saint-Louis.

COURRIER DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE
(*Les Annales coloniales*, 9 janvier 1922)

SÉNÉGAL

.....
En raison de la difficulté du recrutement du personnel naviguant pour l'armement local de la Colonie, M. Ramade, représentant des Messageries africaines, a proposé à la chambre de commerce de Saint-Louis, de créer, à Dakar, une école identique à l'École des pupilles de la Marine, chargée d'éduquer au point de vue maritime les élèves sortant des écoles.

Cette école d'hydrographie, en somme, serait un centre d'instruction où les candidats, après avoir reçu les notions théoriques indispensables, pourraient acquérir la pratique en effectuant sur la côte et le fleuve « Sénégal » un temps de navigation et obtenir le diplôme de patrons au bornage.

Les jeunes gens trouveraient aussi dans cet important débouché, des situations très intéressantes et lucratives.

Il serait également du plus grand intérêt de fonder une école de pilotes, tant pour les barres de Sangomar, de Saint-Louis, que du fleuve « Sénégal », car le recrutement de ce personnel devient aussi laborieux que celui des patrons et mécaniciens.

À TRAVERS L'AOF

³ Jacques Begouën (1851-1946) : marié à Marie Devès, fille de Paul, petite-fille de Justin. Père de Max.

⁴ Philippe Delmas (1869-1930) : de J.-A. Delmas et Cie, Bordeaux. Voir [encadré](#).

⁵ Eugène Max Robert (Marseille, 1869-Paris, 1941) : fils de Gustave Robert, négociant à Marseille, vice-président de la Foncière-Transports, puis membre de la commission de contrôle du Comptoir national d'escompte de Paris (1899-1925), administrateur de l'Accumulateur Fulmen (1899), de la Cie française d'études et d'entreprises coloniales (1906), etc., et d'Augustine Imer. Marié en 1902, à Marseille, avec Marguerite Mangin. Administrateur colonial en AEF et AOF (1896-1908), puis secrétaire général et administrateur de la Société générale de transports maritimes à vapeur (SGTM), son représentant au conseil de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, des Messageries africaines, de la Radiomaritime... Administrateur de la Compagnie d'électricité du Sénégal (1911-1922). À la suite de son père : commissaire aux comptes du Comptoir national d'escompte (1926), administrateur de la Foncière-Transports et de la Société industrielle et agricole de Pointe-à-Pitre. Président délégué des Brasseries des Moulinaux, administrateur de la Société française de brasseries (1933) et de la Société anonyme Bières Grutli (1938). Officier de la Légion d'honneur (1932).

⁶ Paul Marcel Devès (1878-1961) : fils de Gabriel Devès et de Claire Delaune. Associé et futur président de Devès et Chaumet.

UNE HEUREUSE INITIATIVE DE M. MARTIAL MERLIN
(*Les Annales coloniales*, 23 janvier 1922)

Les relations avec la Casamance rattachée administrativement au Sénégal, ont cessé d'être régulières depuis la suppression de la subvention qui avait été accordée à cet effet à la Compagnie des Messageries africaines.

À la suite d'une pétition de la chambre de commerce de Ziguinchor, l'idée d'un service régulier a été reprise mais le gouvernement général, sollicité par le lieutenant-gouverneur du Sénégal pour une subvention, n'a consenti au principe de celle-ci qu'à la condition d'étendre la ligne projetée à, la Guinée portugaise et à la Guinée française.

M. le gouverneur général Merlin, qui s'efforce de relier les diverses colonies côtières de l'Afrique Occidentale par un service régulier de navigation, estime, en effet, particulièrement utile d'assurer de telles communications entre le Sénégal et la Guinée.

Les deux colonies ont un intérêt réciproque à la réalisation du projet. La Guinée, pays producteur de fruits et de légumes, dont l'exportation est rendue difficile dans la métropole par suite de l'éloignement et de la concurrence faite par les îles Canaries et les Antilles, trouverait dans les villes de Dakar et de Rufisque un marché important et particulièrement intéressant parce que rapproché (40 heures environ de navigation).

Quant au Sénégal, ravitaillé régulièrement, il serait en outre pourvu d'un moyen d'exporter le produit de ses salines de la région de Kaolack.

Le projet a été différé jusqu'ici par suite du refus du lieutenant-gouverneur de la Guinée de participer à la dépense, mais il n'est pas douteux que la question sera résolue à bref délai, grâce à l'intervention du gouverneur général.

Un cahier des charges préparé par le Sénégal a déjà été transmis à la Guinée et l'entreprise sera probablement mise en adjudication. Plusieurs compagnies, dont les Messageries Africaines, les Vapeurs Français, la Compagnie Côtière d'Afrique, étant susceptibles d'assurer le service.

Messageries africaines
(*La Journée industrielle*, 11 avril 1922)

Le Havre, 9 avril. — Cette société vient de faire l'acquisition des grands chalands de mer *Morvan*, *Beaujolois*, *Dauphiné* et *Forez*, appartenant à la flottille de l'État et qui se trouvaient désarmés depuis de longs mois dans le port du Havre.

Le *Morvan* ex-Canaries, le *Forez* ex-Bermudes, le *Dauphiné* ex-Baléares et le *Beaujolois* ex-Antilles ont été construits en 1911, 1912 et 1913. Ils jaugeant brut 638 tonneaux ; leurs dimensions sont : longueur, 60 m. 91 ; largeur, 10 m. 98 ; creux, 3 m. 20.

Ces chalands, qui étaient affectés par le gouvernement au transport du charbon d'Angleterre en France, doivent être utilisés par leurs nouveaux propriétaires au service spécial de la côte d'Afrique. Pour assurer le remorquage de ces bâtiments, la société a fait l'acquisition du remorqueur Abeille n° 2, qui était spécialement affecté à la branche de sauvetage de la compagnie de remorquage Les Abeilles.

Ce remorqueur, qui jauge 118 tonneaux, a comme dimensions 28 m. 72 de longueur, 5 m. 75 de largeur et 2 m. 54 de creux. La force de sa machine est de 350 chevaux. Il appartenait jadis à la Société des Travaux du Port du Havre et naviguait alors sous la dénomination de *Roubary*.

(*Les Annales coloniales*, 2 décembre 1922)

.....
VOIES DE COMMUNICATION

Le Soudan est desservi par deux voies fluviales et par des voies ferrées.

Voie du Sénégal

Le Sénégal n'est navigable qu'une partie de l'année. Pendant la période des hautes eaux (du 15 août au 15 septembre), les vapeurs de fort tonnage jaugeant jusqu'à 2.000 tonnes et venant directement de Bordeaux peuvent remonter jusqu'à Kayes, le niveau du fleuve variant à cette époque entre 7 et 10 mètres.

Du 15 juillet au 15 septembre, la Société des Messageries africaines, fondée en 1907, et le Service de la Navigation (dépendant du Soudan) assurent avec leurs vapeurs, remorqueurs et chalands, le service de transport des passagers et des marchandises directement de Kayes à Saint-Louis en 3 à 5 jours à la montée et en 2 à 3 jours à la descente. Lorsque ces bateaux ne peuvent plus atteindre Kayes, ils s'arrêtent à Matam ou à Bakel. Le prolongement jusqu'à Kayes est alors assuré par les deux monoroues du Service local à faible tirant d'eau : le « Sikasso » et le « Tombouctou ».

Pendant la saison sèche, la navigation n'est possible que pour les chalands naviguant à la perche ou à la voile ou halés à la cordelle.

Voie de Guinée

Le chemin de fer de Conakry à Kouroussa a une longueur de 588 kilomètres, et la distance de Kouroussa à Bamako étant de 374 kilomètres par le Niger, la distance totale de Bamako à la mer par cette voie n'est donc que de 962 kilomètres.

La Société de Bamako et le service de la Navigation de la colonie assurent le transport des passagers et des marchandises sur le Haut-Niger.

Cette voie n'est réellement praticable qu'en hivernage.

SÉNÉGAL

La vie économique

(*Les Annales coloniales*, 22 décembre 1922)

Par arrêté du gouverneur général de l'A. O. F. du 20 novembre 1922, les navires de la Société des Messageries Africaines effectuant le service Dakar-Ziguinchor en exécution de la convention intervenue entre le lieutenant-gouverneur du Sénégal et la société sus-indiquée, seront exonérés :

1° De la moitié des tarifs de pilotage dont le taux et les conditions d'application sont fixées par l'article 2 de l'arrêté du 20 octobre 1920, modifiant les tarifs du pilotage du port de Dakar ;

2° De la totalité des taxes de tonnage prévues à l'article 3 de l'arrêté du 20 octobre 1920, fixant, les droits de navigation du port de commerce de Dakar :

Les tarifs de cession de l'eau douce aux navires de la ligne de Dakar-Ziguinchor seront ceux qui sont appliqués pour les cessions aux services publics pour les eaux livrées aux prises des quais du port.

SÉNÉGAL

Les événements et les hommes

(*Les Annales coloniales*, 7 février 1924)

Par arrêté du gouverneur général, en date du 14 janvier 1924, sont désignés pour former le collège des assesseurs près la cour d'assises du Sénégal, pour l'année 1924 :

.....
Ramade (Daniel), agent des Messageries Africaines, à Saint-Louis.

(Les Archives commerciales de la France, 9 septembre 1925)

Bordeaux. — Modification et prorogation de 30 ans au 31 déc. 1957. Soc. des MESSAGERIES AFRICAINES. — Transfert du siège à Dakar, 1, Parent. — 28 juin 1925.

SÉNÉGAL

À la chambre de commerce de Saint-Louis-du-Sénégal

(Les Annales coloniales, 14 mars 1924)

Au cours d'une de ses dernières séances, la chambre de commerce de Saint-Louis-du-Sénégal, a émis le vœu suivant :

Que l'Administration et la Société des Messageries africaines se mettent d'accord pour établir sur de nouvelles bases un nouveau contrat en vue de la continuation du service fluvial à raison de deux voyages par mois.

Ce vœu était motivé par la prochaine cessation du contrat qui lie l'Administration et la Société des Messageries africaines en ce qui concerne les voyages réguliers du courrier fluvial entre Saint-Louis et le terminus navigable du fleuve qui est Podor en saison sèche.

Dans le cas où ce contrat ne serait pas renouvelé, il apparaît comme certain que la Société des Messageries africaines ne pourrait maintenir sur la ligne de Podor un service régulier de vapeurs pour voyageurs et marchandises.

De la cessation de ce service résulteraient les plus graves inconvénients, aussi bien pour le commerce du bas et moyen fleuve que pour celui de Saint-Louis qui l'alimente. Ce serait revenir à l'époque barbare des côtes à voile ou pirogues qui mettent des 8 et 10 jours pour atteindre Podor.

Les effets de ce retour à quarante ans en arrière ne toucheraient pas seulement le commerce mais aussi le ravitaillement des Européens, commerçants ou fonctionnaires, disséminés tant au Sénégal qu'en Mauritanie dans des postes qui n'ont d'autre voie d'accès que le fleuve.

Au point de vue politique, la suppression du service fluvial ne pourrait que nuire au prestige de la France vis-à-vis des populations du Sénégal et de la Mauritanie qui, à une époque de civilisation et de progrès toujours plus grands, ne comprendraient certainement pas les raisons de l'ostracisme dont elles sont menacées et que seule une question budgétaire domine.

Enfin, au point de vue militaire, des transports rapides de troupes peuvent à tous moments être rendus nécessaires et on ne voit aucun moyen pratique de les effectuer en dehors des vapeurs fluviaux.

L'assemblée a ensuite pris connaissance de la lettre par laquelle le gouverneur du Sénégal annonçait que la Colonie a porté à 70.000 francs la dotation de 50.000 francs prévue par l'aménagement des berges du Sénégal à Podor, Matam et Bakel, dépenses auxquelles la chambre de commerce de Saint-Louis a offert de participer pour la somme de 15.000 francs. Mais l'assemblée a dû faire remarquer au gouverneur que les berges

de Matam et Bakel, dont les maisons de commerce sont encore assez éloignées du fleuve, peuvent attendre, tandis que celles de Dagana sont, comme celles de Podor, au bord des maisons de commerce et ne peuvent attendre davantage les travaux de protection réclamés depuis si longtemps par les riverains.

SÉNÉGAL
Navigation
(*Les Annales coloniales*, 18 septembre 1925)

La Société des Messageries africaines, à Saint-Louis, a été autorisée à faire naviguer le bateau *Bani* sous le pavillon français. Ce bâtiment est immatriculé au port de Saint-Louis.

L'ESCALE DE CASCAS
(*Les Annales coloniales*, 28 septembre 1925)

En 1906 ou 1907, j'ai pris fait et cause pour les commerçants et notables de l'escale de Cascas qui, de nouveau, ont besoin d'être défendus dans leurs intérêts vitaux, ainsi qu'il ressort d'une lettre ouverte de ces braves gens au gouverneur du Sénégal, publiée dans l'*A. O. F.*, notre confrère qui est l'écho de la Côte Occidentale d'Afrique. Centre de traite de gomme avec les Maures de la rive droite du Sénégal, le village de Cascas, déjà très important à l'époque où j'y construisais un camp de passagers, m'avait prié d'intervenir auprès de l'administration pour lui faire avoir une ligne télégraphique avec Aéré, le poste le plus voisin. Il y avait déjà à Cascas un groupe de traitants sénégalais et un Italien représentant la fameuse maison Oldani de Podor, « Anze », comme les Maures l'appellent. D'importantes affaires de gommes y étaient traitées pour lesquelles le télégraphe était indispensable.

Quand le général Audéoud ordonna la construction du camp de passagers de Cascas, il y avait une raison : les passagers venant ou allant au Soudan pendant la saison sèche (celle des basses eaux) devaient s'arrêter à Cascas, situé en aval du coude du Sénégal à Douldé-Diabé, en aval de Saldé ; à l'heure actuelle, lisons-nous dans l'*A. O. F.*, l'escale de Cascas dont le trafic est de plus en plus important, est privée de toute communication avec l'extérieur.

Un beau jour, l'Administration, d'accord avec la Société des Messageries africaines, a cru bon de décider que le courrier fluvial ne s'arrêtera plus à Cascas, ni à l'aller, ni au retour, et cela malgré le grand nombre de comptoirs commerciaux et le trafic de plus en plus important de cette escale.

Il en résulte qu'en période d'hivernage, toutes les voies terrestres étant coupées par les eaux, notre correspondance avec Saint-Louis s'achemine par chaland sur Boghé et de là sur Podor, d'où un retard considérable de 25 jours et même davantage.

Mais il y a plus. Cascas est un centre où il n'existe ni médecin, ni infirmier, ni dispensaire. Or, en cas de maladie grave ou d'accident, rien n'a été prévu pour permettre de transporter le malade et le confier aux soins du médecin du poste le plus rapproché.

Une pareille situation mérite d'être examinée avec la plus grande attention.

Il est surtout très facile d'y remédier en décidant que, comme par le passé, le *Bani* fera à l'aller et au retour un arrêt de quelques minutes seulement à Cascas ; ou encore

en faisant l'acquisition, pour le compte du cercle, d'une petite pirogue avec motogodille. La dépense sentit insignifiante, deux mille francs à peine.

Il y va de la prospérité de notre escale et de la sécurité de ses habitants.

Comme les commerçants et notables de Cascas, qui m'ont donné tout leur concours lors de la construction du camp de passagers, je suis convaincu que le Gouverneur du Sénégal fera droit à leurs demandes qui sont bien modestes, mais très justifiées.

Monot.

SÉNÉGAL
LA VIE ÉCONOMIQUE
Navigation
(*Les Annales coloniales*, 24 avril 1926)

La Société anonyme des Messageries Africaines a été autorisée à faire naviguer 1e bateau *Archinard* dont voici les caractéristiques :

A. — Machines motrices système Compound 2 cylindres (John Berg à Dellpyl-Hollande), puissance en chevaux de 75 kilomètres par seconde, indiquée sur les pistons : 300 C. V., système (propulseur : hélice).

SÉNÉGAL
LA VIE ÉCONOMIQUE
Navigation
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1927)

Il a été délivré à la Société des Messageries africaines un acte de francisation coloniale, pour naviguer sous pavillon français, pour le bâtiment désigné ci-après Ferta ex *Dich Tao*, jaugeant.634 tonnes 24.

Ce bâtiment a été Immatriculé au bureau de Dakar.

Soudan français

LA FLOTTILLE DU NIGER
Elle est plu» nombreuse que celle de la Gironde
(*La France militaire*, 7 juillet 1927)

Au Soudan français, le service de la navigation sur le fleuve Niger est assuré entre Ansongo-Koulikoro et Bamako-Kouroussa simultanément par l'administration et par deux sociétés privées : la Société de Bamako et les Messageries africaines. À Koulikoro, l'administration dispose de deux appontements, d'une grue roulante de six tonnes et d'une voie fluviale à écartement de 1 mètre.

Sur le bief Koulikoro-Ansongo, la flottille du service local comprend : le vapeur *Mage*, pouvant transporter 36 passagers de cabine, 45 passagers de pont, 90 tonnes de fret et 20 tonnes de charbon ; le vapeur *Colonel-Bonnier*, aménagé pour recevoir 62 passagers et 88 tonnes de marchandises ; le remorqueur *Bamako* ayant une puissance de traction de 120 à 150 tonnes ; le vapeur *Julien-Davoust*, pouvant transporter deux passagers de cabine et remorquer 60 tonnes ; le vapeur *Gouverneur-Clozel*, plus

spécialement affecté au transport des hauts fonctionnaires et des malades ; les remorqueurs *Macina* et *Beledougou*, d'une force de traction de 150 à 200 t. ; les vapeurs *Alcyon* et *Sahel*, remorquant 15 à 20 t. ; la vedette automobile *Caron* permet, à une vitesse moyenne horaire de 20 kilomètres, d'effectuer rapidement des voyages d'études ou d'inspection, quatre passagers de cabine peuvent prendre place à bord ; en plus de 27 chalands de 8 à 60 t., la batellerie comprend 26 chalands de 4 à 6 t. spécialement aménagés pour assurer le transport des passagers en période de basses eaux, 12 pirogues en acier servent à transporter le courrier postal quand les vapeurs ne peuvent plus circuler.

Sur le bief Bamako-Kouroussa, l'amélioration dispose de deux remorqueurs, *Colonel-Moll* et *René-Caillé*, ayant respectivement une puissance de traction de 75 et 60 t., des vapeurs *Sikasso*, affecté au service des passagers, et *Tombouctou*, aménagé en bac pour la traversée du fleuve à Bamako ; 21 chalands de 6 à 50 t. et un chaland réservé au transport des passager en saison sèche complètent cette flottille.

LETTRE DE BORDEAUX ENTRÉES

(*La Petite Gironde*, 27 juillet 1927)
(*Les Annales coloniales*, 2 août 1927)

Du Sénégal, ...le paquebot *Amérique*, des Chargeurs Réunis, courrier de la C. O. A., Matadi et escales est arrivé à Bordeaux le 26, avec 704 passagers dont ...M. Malivet, directeur des Messageries africaines, M. Ramade, directeur de la même Compagnie au Sénégal.

Soudan français

CE QU'EST NOTRE FLOTTILLE DU NIGER (*La France militaire*, 29 mars 1928)

L'administration locale du Soudan français exploite un service de navigation sur le Niger, sur les deux biefs Koulikoro-Ansongo (1.400 km.) et Bamako-Kouroussa (374 km.).

Ce service dispose des bateaux et embarcations suivants :

1° Sur le bief Koulikoro-Ansongo : 6 vapeurs, dont 3 pouvant transporter des passagers, 3 remorqueurs, 27 chalands de 8 à 60 tonnes pour les marchandises et 25 chalands de 4 à 6 tonnes pour les passagers, 12 pirogues en acier pour le transport du courrier postal, une vedette automobile. Le transport des passagers va être amélioré, au cours de l'année 1928, par la mise en service d'un nouveau vapeur type « Mage », le « Maréchal-Gallieni » ;

2° Sur le bief Bamako-Kouroussa : 4 vapeurs, dont 2 pouvant transporter des passagers ; 21 chalands de 6 à 50 tonnes pour les marchandises ; 1 chaland pour le transport des passagers ; 2 vedettes automobiles.

En 1928, seront mis en service 11 nouveaux chalands à passagers, actuellement en chantier.

Ce service de navigation a assuré, en 1927, le transport de 16.314 voyageurs (dont 15.328 sur le bief Koulikoro-Ansongo et 986 sur le bief Bamako-Kouroussa) et de 5.785 tonnes de marchandises (dont 4.510 tonnes sur le bief Koulikoro-Ansongo et 1.275 tonnes sur le bief Bamako-Kouroussa).

La voie navigable du Niger est encore exploitée, dans le bief Koulikoro-Ansongo, par deux sociétés privées : la Société de Bamako qui possède 3 remorqueurs et 1.400 tonnes de chalands, dont 1.100 en acier, et les Messageries africaines qui disposent de 1 pétrolier et de 31 chalands en acier de 8 à 45 tonnes.

Haut-Ogooué
(*Le Journal des finances*, 19 octobre 1928)

.....
Malgré la concurrence de la Compagnie fluviale, les Messageries africaines, la Société du Haut-Ogooué a obtenu d'excellents résultats au cours de l'hivernage 1927 et achève en ce moment sa campagne du fleuve de 1928 qui a été, paraît-il, fructueuse.

Augmentations de capital
INDUSTRIE
(*Le Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'AOF*, janvier 1929, p. 17)

Messageries africaines. Capital porté de 4.800.000 francs à 6 millions de francs.

Augmentations de capital
INDUSTRIE
(*Le Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'AOF*, novembre 1929, p. 325)

Messageries Africaines. Capital porté de 6 à 7 millions de francs.

AEC 1931/30. — Messageries africaines ⁷
Capital. — S.A. fondée le 25 février 1907, 7 millions de fr. en 28.000 actions de 250 fr.
Conseil. — MM Jacques Begouën, présid. et admin.-délégué ; Max Begouën, Pierre Delmas, Paul Marcel Devès, Joseph Maurel, Lucien Maurel, Fernand Philippart, Max Robert, admin.

La navigation fluviale
au Soudan pendant l'année 1930
(*Les Annales coloniales*, 23 mai 1931)

La navigation sur le Niger est assurée par un service administratif et deux sociétés privées : la Société de Bamako et les Messageries africaines.

Sur le bief Koulikoro-Ansongu, ces services disposent au total de : 4 vapeurs fluviaux pouvant transporter des passagers ; 18 remorqueurs de 45 à 200 chevaux ; 165 chalands pouvant porter un tonnage de 3.500 tonnes ; 25 chalands aménagés pour le transport des passagers en période de basses eaux ; 35 embarcations de 1 à 3 tonnes ;

⁷ Archives Serge Volper.

des pirogues en acier pour le courrier postal ; de nombreuses pirogues indigènes en bois de 1 à 5 tonnes.

Le trafic sur ce bief, pendant l'année 1930, a été de 16.000 passagers et de 30.500 tonnes de marchandises.

Sur le bief Bamako-Mouroussa, le matériel flottant comprend : 1 vapeur à 4 passagers, 3 remorqueurs de 70 à 175 chevaux, 17 chalands de 6 à 50 tonnes. Le trafic a été, sur ce dernier bief, de 874 passagers et 1.210 tonnes de marchandises.

Sur le fleuve Sénégal, le port de Kayes a reçu, en 1930, 2 navires de 500 à 2.000 tonneaux ; 3 navires de moins de 500 tonneaux ; 8 remorqueurs avec chalands, 81 côtres et pirogues. Le tonnage total de jauge a été de 8.068 tonneaux. Le trafic du port s'est élevé à 14.881 tonnes de marchandises se répartissant ainsi :

Marchandises débarquées : 11.456 tonnes (dont 2.990 tonnes de sel de Rosso et Sal-Sal. 5.990 tonnes de charbon et 2.476 tonnes de marchandises diverses).

Marchandises embarquées : 3.425 tonnes (dont 1.910 tonnes d'arachides, 788 tonnes de graines de coton, 430 tonnes de gomme, 110 tonnes de peaux. 44 tonnes de coton, 5 tonnes de cire, 94 tonnes de produits divers)

Souscription
Monuments aux généraux Borgnis-Desbordes et Archinard
(*La Petite Gironde*, 17 avril 1933)

Daniel Ramade, directeur des Messageries africaines à Saint-Louis (Sénégal)

L'arrivée du vapeur « Florida »
(*Le Petit Provençal*, 6 août 1933)

Parmi les nombreux passagers qui se trouvaient à bord nous relevons :
M. Lorfevre, administrateur des Messagerie Africaines à Dakar.

POUR LA DÉMOLITION
(*Le Phare de la Loire, La France de Bordeaux*, 29 juin 1934)

On. signale les ventes suivantes : vapeur *GÉNÉRAL-ARCHINARD*, de 461 tonnes de jauge, construit à Delfzijl en 1912, vendu par la Société anonyme des Messageries Africaines de Bordeaux, à des industriels italiens, pour la démolition.

Messageries africaines
(*La Journée industrielle*, 20 novembre 1934)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 1^{er} décembre, à Dakar. en vue d'unifier les deux catégories d'actions existantes ; de réduire le capital de 7 millions à 3.500.000 fr. ; enfin de porter le capital ainsi réduit au chiffre de 5.300.000 fr. par la création d'actions nouvelles destinées à rémunérer l'apport en nature fait par la Société de Bamako.

Société de Bamako
(*La Journée industrielle*, 8 décembre 1934)

Une assemblée extraordinaire, tenue hier, a approuvé un projet d'apport de la flottille à la Société des Messageries Africaines, moyennant l'attribution de 14.400 actions du nominal de 125 fr. de cette dernière société.

D'autre part, la Société de Bamako vendrait, moyennant une somme de 500.000 fr., payable en 10 années, le surplus de son matériel fluvial non stipulé aux apports et elle donnerait une option, valable pour un an, au prix de 100.000 fr., sur son atelier de Koulikoro.

Au préalable, les Messageries Africaines, actuellement au capital de 7 millions, réduiraient leur capital à 3.500.000 francs.

Le rapport signale que l'apport de la flottille aux Messageries Africaines est un premier pas vers la création d'un organisme unique de transports sur le Niger.

Société de Bamako*
(*Le Temps*, 28 décembre 1934)

L'assemblée extraordinaire du 7 décembre a approuvé l'apport à la Société des Messageries africaines d'une partie des immeubles ainsi que des éléments de navigation fluviale de la société, contre l'attribution de 14.400 actions nouvelles Messageries africaines de 125 francs.

LA MER
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} octobre 1935)

DAKAR-ZIGUINGHOR

La Cie des Messageries Africaines a obtenu l'adjudication du service maritime Dakar-Ziguinchor.

Messageries africaines
(*La Journée industrielle*, 2 février 1936)

Une assemblée extraordinaire, tenue le 24 janvier, a décidé de porter le capital de 5.300.000 à 5.800.000 fr., par l'émission, au pair, de 4.250 actions de 125 francs;

ÉCHOS
(*L'Action française*, 9 juin 1936)

Le frère du député Monnet est, comme celui-ci, un bolchevisant notoire. Il bolchevise, en compagnie, du cumulard Rivet, au conseil d'administration du Trocadéro. En outre, ce Monnet, en bon bolcheviste, exerça une véritable dictature à la Banque de

l'Union parisienne, où le président du conseil d'administration doit venir prendre ses instructions.

À la présidence des Messageries africaines, Monnet a casé le F *** Carde, ancien gouverneur de l'A. O. F., puis de l'Algérie. Comme on le voit, ici encore, la révolution fait bon ménage avec le capital.

Société de Bamako*
(*La Journée industrielle*, 12 juin 1936)

Le compte de profits et pertes laissait apparaître fin 1934 un déficit de 2.104.899. fr L'exercice 1935 se solde par une perte de 95.876 fr. à laquelle s'ajoute une perte sur apports des Messageries Africaines de 363.937 fr. Le solde débiteur global se trouve ainsi porté à 2.564.113 francs.

LA MER
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} octobre 1936)

LA LIGNE DE LA CASAMANCE

Le *Kolda*, des Messageries africaines, est arrivé à Dakar pour y commencer le service Dakar-Ziguinchor.

Il effectuera chaque semaine un service régulier. La vitesse de marche de 10-11 nœuds améliorera la durée du trajet de quelques heures par rapport à l'ancien horaire.

D'importants travaux d'aménagement ont été effectués pour adapter le navire aux conditions atmosphériques des pays chauds et assurer aux passagers tout le confort désirable.

(*Les Annales coloniales*, 7 février 1939)

M. Yves Begouën, administrateur des Messageries africaines, après un court séjour à Dakar, s'est rendu par avion à Bamako où il restera deux semaines avant de regagner la capitale de l'A.O.F. et la France.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 10 mai 1939)
[hors Indochine]

Chevaliers

Volle (Johannès-Antoine-Marie), inspecteur général des Messageries africaines et Messageries du Sénégal* ; 17 ans 10 mois 9 jours de pratique professionnelle. Titres exceptionnels : s'est consacré depuis vingt ans, avec intelligence et dévouement, aux difficiles questions des transports fluviaux en Afrique occidentale française, mettant au premier plan de ses soucis la satisfaction de l'intérêt général. Ce désintéressement et les résultats obtenus après tant de louables efforts donnent à M. Volle des titres éminents à la distinction de chevalier de la Légion d'honneur.

MESSAGERIES AFRICAINES
(*Le Journal*, 2 novembre 1942)

Les comptes de l'exercice 1941 se soldent par un bénéfice de 1.200.000 francs en chiffres ronds contre 1.594.000 francs en 1940. La répartition d'un dividende de 5 % brut par action serait: proposée à la prochaine assemblée.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la France d'outre-mer
(*Journal officiel de la République française*, 31 décembre 1949)
[hors Indochine]

Officiers

Volle (Johannès-Antoine-Marie), ancien directeur général des Messageries africaines et Messageries du Sénégal. Chevalier du 6 mai 1939.

AEC 1951/30 — Messageries africaines (M.A.).
Siège social : 35, bd Pinet-Laprade, DAKAR (Sénégal), 9, avenue de Messine, PARIS (8^e).
Capital. — Société anon., fondée le 25 février 1907, au capital de 5.830.000 fr. divisé en 46.640 act. de 125 fr.
Dividendes en fr. C. F. A. : 47-48, 12, 50 ; 48-49, 43,75.
Objet. — Service de transports de marchandises et de passagers : 1^o entre Koulikoro et Gao ; 2^o entre Bamako et Kouroussa. — Service de transit.
Conseil. — MM. Georges Trochon [État], présid. ; Robert Lemaigen [SCAC] et René Villars ⁸, vice-présid. ; Étés Devès et Chaumet (repr. par M. Max Begouën), René Carré [SCO], Cie du Niger français [Unilever], Charles Decron [CFAO], Pierre Delmas, Luc Durand-Réville [SHO], Pierre Bos [SCAC], Robert Fossorier [SCAC], Martial Tricaud [BUP], admin.

Le vapeur pour le Niger est livré en pièces détachées
(*Paris-Presse-L'Intransigeant*, 12 octobre 1952)

Soigneusement emballé dans 587 colis, l' « Archinard », des Messageries africaines, vient de rallier par mer et fer, via Dakar, son port d'attache de Koulikoro, sur le Niger. Construit à Anvers, ce navire de 46 mètres de long et de 8 m. 25 de large, possède quatre classes et embarque un équipage de trente-deux hommes.

C'est déjà grâce à un vapeur livré en pièces détachées que le capitaine Marchand, à la fin du siècle dernier, avait fait son expédition Congo-Nil.

⁸ René Villars (1882-1959): fondé de pouvoir de la Banque de l'union parisienne (1909), puis gérant de la Banque Heine (1^{er} août 1929). Futur administrateur de la Ciconnic. Voir encadré ci-dessous.

MESSAGERIES AFRICAINES

(*L'Information financière, économique et politique*, 23 décembre 1958)

L'assemblée ordinaire tenue à Dakar le 18 décembre a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 mars 1958, qui se soldent par un bénéfice net de 6 461.000 francs C.F.A. reporté à nouveau. L'assemblée extraordinaire a décidé de transférer le siège de la société de Dakar à Bamako.

Résultats

(*La Croix*, 9 novembre 1958)

Messageries Africaines. — Bénéfice net de l'exercice clos le 31 mars 1958 6.481.000 francs C. F. A contre 4.234.810 francs C. F. A. 1956-1957, affecté au report à nouveau.

Who's who, 1979 :

GASPÉRIS (Raymond de), directeur de société (E.R.). Né le 31 mars 1911 à Asnières (Seine). Fils d'Émile de Gaspéris, sans profession, et de M^{me}, née Madeleine Norsa. Veuf de Mme, née Yolande Quellard (3 enf. : Christian, Anne, François), remarié le 23 août 1952 à M^{lle} Cécile Castelli (2 enf. : Laurent, Arielle). Études : Faculté de droit de Paris. Dipl. : licencié en droit. Carr. : [directeur de la Compagnie des Messageries africaines à Bamako \(1943-1946\)](#), directeur général de la Société de chalandage et de remorquage de l'Indochine (1947-1960), président-directeur général de la société Auto-Industrie-Distribution (accessoires pour automobile), à Paris (de 1961 à 1976), président de l'Union des syndicats industriels du Nord-Indochine (1948-1953). Sports : ski nautique, yachting, équitation. Ancien Président du Cercle sportif d'Haïphong, de l'Aéro-Club d'Haïphong, Past premier vice-président du Rotary-Club de Saïgon. Adr. : privée, les Piffaudières, 78120 Raizeux.
