

Mise en ligne : 6 août 2021.
Dernière modification : 6 novembre 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

MESSAGERIES ANTILLAISES, la Martinique



Coll. Jacques Bobée
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Jacques_Bobee.pdf
MESSAGERIES ANTILLES
Statuts déposés chez M^e Mouchet, notaire à Paris

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

Société anonyme au capital social de huit cent cinquante mille fr.
divisé en 8.500 actions de 100 fr.

Siège social à Paris
ACTION DE CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée
Paris, le 15 janvier 1913
Un administrateur (à gauche) : Jean Pagnoud
Un administrateur (à droite) : Légasse ?

1^{re} RÉPARTITION 10 %
PAYÉE, le 26 février 1919

Société anonyme
MESSAGERIES ANTILLAISES
(en liquidation)
CAPITAL : 850.000 FR
2^e RÉPARTITION 5 %
PAYÉE, le ... 1920

Société anonyme
MESSAGERIES ANTILLAISES
(en liquidation)
CAPITAL : 850.000 FR
3^e RÉPARTITION 3 %
PAYÉE, le 28 septembre 1921

Imprimerie Piégoy, Paris — PROCÉDÉ SPÉCIAL

Messageries antillaises
(*Les Annales coloniales*, 12 octobre 1912)

Dan sa dernière réunion, le conseil d'administration de la Compagnie Générale Transatlantique a décidé officiellement de participer pour une somme importante à la constitution de la Société des Messageries antillaises qui, comme nous l'avons précédemment annoncé, est subventionnée par le gouvernement de la Martinique, pour assurer autour de l'île le service postal et le transport par mer des voyageurs et des marchandises.

L'importance de la collaboration de la Compagnie Générale Transatlantique à cette si intéressante entreprise montre quelle confiance a su inspirer son conseil d'administration composé de personnalités commerciales et industrielles éminentes.

MM. Louis Legasse, armateur, délégué des îles Saint-Pierre et Miquelon au Conseil supérieur des Colonies, administrateur délégué de la Société d'Armement « La Morue Française », à Paris ;

Le Gall, commandeur de la Légion d'honneur, contrôleur général de la Marine, trésorier-payeur des Finances honoraire ;

Pierre Brun, préfet honoraire, gouverneur des Colonies en retraite, ancien secrétaire général de la Martinique, chevalier de la Légion d'honneur ;

Eugène Lecocq, administrateur de la Société des Huileries et Plantations de la Côte-d'Ivoire, administrateur-délégué du Comité général d'Expansion française ;

Félix Ziegel ¹, ingénieur de la Marine, ingénieur-conseil des Chantiers de Provence, administrateur de la Société des Navires mixtes ;

Charles Wall, ingénieur de la Marine, ingénieur aux Ateliers et Chantiers de Saint-Nazaire (Penhoët) ;

¹ Félix Ziegel (1872-1941) : polytechnicien, futur administrateur délégué des Chantiers navals français (1917), de la Soudure autogène française (1919) et des Forges, ateliers et chantiers de l'Indochine à Saïgon. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/FACI-Saigon.pdf

J. Pagnoud, administrateur de la Compagnie forestière de l'Afrique française, directeur du Comité général d'expansion française ;
Louis Landa, industriel, membre de la Chambre de commerce de Fort-de-France et du Conseil général de la Martinique, ancien maire-adjoint de Fort-de-France ;
Georges Théologo, industriel, à Paris.

Messageries antillaises
(*Les Annales coloniales*, 9 novembre 1912)

La première assemblée générale constitutive dont nous avons rendu compte, a eu lieu et la seconde assemblée se tiendra à la fin de ce mois.

Rappelons que cette société anonyme a son siège social à Paris, 12, rue de Clichy, et est constituée pour une durée de 50 années, du jour de sa constitution.

Elle a pour objet d'assurer le service des communications par mer entre les divers ports de l'île de la Martinique, conformément au cahier des charges dressé en vue de l'adjudication du service postal des bateaux à vapeur, et approuvé par le Conseil général de cette colonie le 5 décembre 1911. Son capital social a été fixé à 850.000 francs, divisés en 8.500 actions de 100 fr., dont 7.300 à souscrire libérables du quart à la souscription, le second quart à la constitution de la Société, et les deux derniers quarts deux mois après.

La répartition des bénéfices aura lieu comme suit : 5 % à la réserve légale, 5 % intérêt aux actions, 15 % au conseil. Le solde : 75 % aux actions, 25 % aux parts.

Le conseil d'administration est composé des personnalités suivantes :

MM. Louis Légasse, armateur, administrateur-délégué de la société d'armement « La Morue Française », à Paris ;

Le Gall, commandeur de la Légion d'honneur, trésorier-payeur général des finances honoraire ;

Pierre Brun, préfet honoraire, chevalier de la Légion d'honneur, gouverneur des colonies en retraite ;

Eugène Lecocq, administrateur-délégué du Comité général d'expansion française ;

Alexis Boundal, chevalier de la Légion d'honneur, directeur des contributions indirectes en retraite ;

Félix Ziegel, ingénieur de la marine, administrateur de la Société des navires mixtes ;

Charles Wall, ingénieur de la marine, ingénieur aux Ateliers et chantiers de Saint-Nazaire ;

J. Pagnoud, administrateur Compagnie forestière de l'Afrique française ;

Louis Landa, industriel, conseiller général de la Martinique.

CONSTITUTION
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 27 novembre 1912)

Messageries antillaises, Société anonyme au capital de 850.000 fr. divisé en 8.500 actions de 100 fr. dont 1.200 d'apport attribuées à la Société des Bateaux à vapeur de la Martinique avec 420 parts de fondateur sur les 3.000 créées. En outre, il a été attribué 1.850 parts de fondateur à M. Landa. Conseil d'administration : MM. L. Légasse, Le Gall, F. Ziegel. Ch. Wall, P. Brun, J. Pagnoud. G. Theologo, de Witte.

Leinekugel Le Cocq² et G. Boussenot. Statuts dé posés chez M^e Mouchet, notaire à Paris, et extrait publié dans la *Dépêche coloniale* du 27 novembre 1912.

MESSAGERIES ANTILLAISES
(*Les Annales coloniales*, 14 novembre 1912)

Le 6 novembre 1912, à 3 heures, les actionnaires de cette Société se sont réunis en assemblée générale constitutive, sous la présidence de M. Le Gall, trésorier général honoraire, aux fins d'approuver les statuts et le rapport du commissaire et de nommer les administrateurs.

MM. Félix Ziegel et Georges Théologo, les deux plus forts actionnaires présents, avaient pris place au bureau en qualité d'assesseurs.

Ont été nommés :

M. Louis Légasse, armateur, administrateur délégué de la Morue Française.

M. Le Gall, trésorier-payeur général honoraire.

M. P. Brun, préfet honoraire, gouverneur des colonies en retraite

M. F. Ziegel, ingénieur de la marine.

Ch. Wall, ingénieur de la marine, attaché à la direction des Chantiers de Saint-Nazaire à Paris.

M. J. Pagnoud, administrateur de la Compagnie forestière de l'Afrique française.

M. le docteur Boussenot, vice-président de la Compagnie générale de l'Afrique française.

M. Georges Théologo, industriel à Paris.

G. Leinekugel Le Cocq, ingénieur en chef des Établissements Arnodin.

M. G. de Witte, propriétaire à Paris.

Toutes ces résolutions ont été votées à l'unanimité.

Le conseil d'administration s'est ensuite réuni et a procédé à la nomination de son bureau.

M. Louis Légasse, armateur a été nommé président.

M. Le Gall, trésorier général honoraire, vice-président.

M. Jean Pagnoud a été nommé administrateur délégué.

APPELS DE FONDS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 16 décembre 1912)

Messageries antillaises. — Versement des 2 derniers quarts, soit 50 fr. par titre, au siège social. 12. rue de Clichy ou à la Banque Transatlantique, 10, rue de Mogador, ou à la Société Générale Agence A X, 2, rue Blanche, à compter du 6 janvier 1913. — « La Dépêche Coloniale », 15 décembre 1912.

LES ANTILLES ET LE CANAL DE PANAMA
(*Le Temps*, 14 février 1913)

² G. Leinekugel Le Cocq : ingénieur en chef des Établissements Arnodin (ponts transbordeurs à Châteauneuf-sur-Loire), administrateur de la Compagnie forestière de l'Afrique française.

Le comité de défense des colonies françaises et des intérêts français d'Amérique s'est réuni hier sous la présidence du général de Lacroix, président d'honneur. Assistaient à cette séance MM. Henry Bérenger, sénateur, président ; Perchot, sénateur ; Légitimus, Sévère, Grodet, députés ; Émile et Louis Bougenot, Eugène Lecocq, Georges Bousset, G. Schwob, Parbelle, Pector, etc.

Après une discussion prolongée, le comité vota à l'unanimité l'ordre du jour suivant :

Le comité prend acte des conclusions du rapport de la mission Jullidière qu'il décide d'appuyer auprès des pouvoirs publics en ce qui concerne les travaux préconisés dans les ports de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre et qui constituent le minimum de ce qui doit être fait actuellement. Il tient à souligner l'intérêt véritablement national qui s'attache à l'exécution de ces travaux.

(L'Information financière, économique et politique, 13 mars 1914)

Messageries antillaises.

Siège social à Paris, rue de Clichy, 12.

Augmentation de capital : Aux termes d'une délibération en date du 21 février 1914, l'assemblée a décidé que le capital social pourrait être augmenté d'une somme de 1.150.000 francs et porté ainsi à deux millions de francs ;

Que cette augmentation de capital serait immédiatement réalisée jusqu'à concurrence de 650.000 francs au moyen de rémission de 6.500 actions au capital nominal de 100 francs chacune.

Deuxième séance du lundi 5 juin 1916 (soir).

Présidence de M. G. HAÏOT.

(Conseil général de la Martinique, 1915)

.....
Bateaux à vapeur.— En nous séparant à la clôture des travaux de notre session ordinaire, nous emportons l'espérance que, bientôt, commencerait à fonctionner une ligne côtière de bateaux à vapeur. La question avait été longuement étudiée au sein d'une commission offrant toutes garanties au point de vue de la compétence et nous nous empressons d'adopter ses conclusions. Mais voilà qu'ont surgi à nouveau, paraît-il, de puissantes interventions. Pourtant nous croyions les avoir à jamais découragées par l'ordre du jour de la Commission coloniale du 5 août 1915 que vous me permettez de mettre sous vos yeux.

« Après avoir entendu la lecture faite, par M. le chef du service des postes, des câblogrammes échangés entre le Département des colonies et le Gouvernement de la Martinique au sujet de la rupture du contrat passé avec la société « Messageries antillaises » pour un service postal par bateaux à vapeur autour de l'île, la Commission décide, de rédiger la motion suivante qu'elle adresse à M. le Gouverneur tout en exprimant le désir que cette motion soit portée à la connaissance de M. le Ministre des colonies :

« La Commission coloniale déclare n'avoir point à tenir compte des protestations formulées par une société qui n'a jamais rempli ses engagements et qui, en fait, a depuis longtemps cessé de fonctionner et même d'exister, soit à la Martinique soit ailleurs.

« La Commission coloniale rappelle, aussi bien à l'Administration locale qu'au Département, que par ses agissements et ses manquements, sans cesse réitérés, aux

clauses de son contrat, la société « Messageries antillaises » a, dès les premiers jours de son existence — en employant des bateaux mal aménagés et dépourvus de vitesse, manifesté son impuissance à assurer autour de l'île d'une façon convenable et conforme au cahier des charges, le service de transport des voyageurs et de ravitaillement aujourd'hui totalement aboli.

« Elle regrette, dans ces conditions, que, pour déférer aux observations du Département, l'Administration locale ait dû devoir renvoyer *sine die*, et sans consulter la Commission coloniale, l'adjudication annoncée pour le 30 juin, alors qu'elle était parfaitement au courant du malaise et de la gêne provoqués dans la population tout entière par suite de la suppression de tous moyens de transport par voie de mer.

« Elle invite l'Administration à procéder d'urgence à l'adjudication des services dont il s'agit, sans avoir le moindre égard aux menaces de la société dont le contrat a été régulièrement dénoncé et pour des motifs légitimes.

« Elle se déclare prête à soutenir, au nom de la colonie, toutes les actions que la société « Messageries antillaises » aurait la fantaisie d'intenter pour faire valoir des prétentions totalement dénuées de fondement. »

Il y a des morts qu'il faut tuer. Répétons donc que toute conversation avec la Cie « Messageries antillaises » est impossible ; l'expérience que nous avons déjà tentée avec elle nous ayant conduits à un véritable désastre.

Au mois de décembre dernier, nous nous trouvions seulement en présence de l'offre de cette société. Nous avons alors adopté le système d'exploitation en régie du service. Le Département a cru devoir formuler des objections relativement à l'exécution de cette décision. L'on ne s'est pas demandé si, par ces atermoiements et ces tergiversations, l'on n'allait point jeter dans une gêne extrême, voisine de la misère, une intéressante population dont une partie serait privée de denrées d'alimentation tandis que l'autre verrait ses cultures pourrir sur pied faute de pouvoir les transporter sur les marchés voisins. L'on s'est fort peu soucié de savoir si le conseil général serait dans une situation peu digne par suite de son impuissance à résoudre une question vitale pour le pays. Est-ce que, par hasard, quelques intérêts — j'allais dire quelques appétits— privés, ne seraient point tout aussi respectables !

Nous nous trouvons aujourd'hui en présence d'une société sérieuse, nous avons entamé avec son représentant des pourparlers que vous discuterez et que vous sanctionnerez, nous l'espérons, de votre approbation.

Le concessionnaire, qui serait astreint à un cautionnement de 10.000 francs, s'engagerait à assurer, dans un délai maximum de trois mois à partir de la signature du contrat, le service :

1° Entre Fort-de-France et Saint-Pierre, une fois par jour. Le bateau partirait de cette dernière localité le matin à 8 heures de façon à donner le temps aux marchandes de légumes, lait, poissons, etc. d'embarquer leurs denrées d'alimentation, et laisserait Fort-de-France vers 2 heures et demie. Un chaland métallique de 50 tonnes actionné par un moteur « Diesel » transporterait les marchandises proprement dites jusqu'au Prêcheur.

2° Entre Fort-de-France et Trinité, une fois par semaine ;

3° Entre Fort-de-France et le Robert, il y aurait également un voyage hebdomadaire.

Il y a ici une innovation dans le trajet. Désormais le bateau de la ligne du Nord n'ira pas au-delà du bourg de la Trinité qui offre toujours un mouillage-des plus sûrs: Il n'aura point ainsi à doubler la presqu'île de la Caravelle où généralement la mer est démontée et où les navires fatiguent beaucoup ; tandis qu'à l'extrême Sud, les bateaux peuvent sans risques franchir la passe des Salines. À l'avenir, les communes du Vauclin. du François et du Robert seront desservies par la ligne du Sud. Il n'y aura entre le trajet de ces deux lignes qu'une différence de 5 à 6 milles.

La vitesse des bateaux serait en moyenne de 9 noeuds ; leur tonnage, avec une tolérance de 10 % en plus ou en moins, serait de 80 tonnes pour la ligne de Saint-

Pierre, de 150 tonnes pour la ligne du Sud. Ce dernier bateau ferait provisoirement aussi le service du Nord ; dans un délai d'environ six mois, le concessionnaire mettrait sur cette dernière ligne un bateau de 200 tonnes et en achèterait un autre de réserve ayant le même tonnage pour le service du sud.

La subvention qui serait servie pendant douze ans serait de 135.000 francs par an.

Toutefois, l'état de guerre entraînant des fluctuations considérables dans le prix du charbon qui est en ce moment de 80 francs la tonne, la subvention serait temporairement de 180.000 francs. La société s'obligerait à constituer en approvisionnement de 650 tonnes nécessaire au fonctionnement du service pendant un semestre.

Le chiffre de la subvention sera proportionnellement augmenté ou diminué selon le cours du charbon qui sera déterminé par la mercuriale officielle du 1^{er} jour de chaque semestre.

La quotité de la subvention pour le semestre sera déterminé en multipliant par 650 tonnes le chiffre fourni par la différence entre le prix actuel du charbon à raison de 80 francs la tonne et le prix résultant de la mercuriale.

La subvention définitive de 135.000 francs ne pourra être payée qu'à partir du jour où le prix du charbon sera ramené à 35 francs la tonne.

Certains diront, peut-être, que les prétentions de cette société sont très dures, excessives même. Mais n'oublions point que nous traversons des temps exceptionnels, que tout est hors de prix, qu'il nous faut aboutir coûte que coûte à moins de consentir à une abdication vis-à-vis de nos mandants dont la patience reste admirable, et quel est donc le magicien capable de libérer l'humanité des profiteurs de la guerre ?

Il va sans dire que si les pourparlers engagés avec cette société n'aboutissaient pas, nous reviendrions à notre vote de décembre dernier préconisant le système de la régie. Il y aurait peut-être tout à gagner pour nous.

M. LE PRÉSIDENT déclare la discussion ouverte.

M. CLÉOSTRATE : Je voudrais savoir pourquoi l'Administration n'a pas exécuté le vote ferme pris par le Conseil général en vue de la création d'un service de bateaux à vapeur en régie. On semble complètement négliger la décision que nous avons prise ici.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL: L'Administration n'a jamais été opposée à l'exécution de ce vote. Mais, sur les conseils du Département, elle avait tenu à se livrer à un examen approfondi de cette importante question de régie et à vous consulter à nouveau avant d'envoyer à New York une commission spéciale pour faire, s'il y avait lieu, le choix et l'acquisition des bateaux pouvant convenir au service envisagé. La Régie sera examinée à nouveau et solutionnée définitivement si l'Assemblée locale n'adopte pas, d'accord avec l'Administration ce mode plus avantageux pour tous les intérêts en cause.

M. LE RAPPORTEUR : Disons que le Ministre des colonies est opposé au système de la régie que nous avons adopté.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL : Pas plus que l'Administration, le Département n'est défavorable à la régie, mais, je le répète, il a seulement engagé l'Administration à examiner très attentivement la question et à employer les moyens les plus pratiques et les plus économiques pour donner satisfaction au désir légitime du Conseil général et de la population.

M. CLÉOSTRATE : Je ne m'explique pas ce revirement sur une question déjà solutionnée en principe.

M. DORDOTTE : Mon collègue Cléistrate vient de rappeler avec raison le vote que l'on semble vouloir oublier. Le Conseil général a délibéré dans la plénitude de ses attributions et aujourd'hui, l'Administration vient nous dire que le Département suggère d'autres solutions. Et la commission, en effet, nous propose un marché de gré à gré avec un particulier qui, jusqu'à l'heure, n'a rien à nous offrir.

Je pense que le moment est mal choisi de lier la colonie dans des conditions aussi onéreuses. Donner 180.000 francs de subvention à une société non encore constituée n'ayant encore aucun bateau à sa disposition ; les circonstances ne se prêtent pas à une telle opération.

Je reviens à mon opinion à savoir que si un particulier est capable de trouver des bateaux à l'heure actuelle, la colonie doit être tout aussi apte à s'en procurer.

Mais puisque nous sommes dans une période d'attente et qu'il semble difficile de trouver des bateaux, nous pourrions utiliser ce que nous avons sous la main en attendant l'installation du service en régie. Les bateaux des Messageries antillaises sont là ; avec quatre à cinq cent mille francs, on peut les réparer et les mettre en état de navigabilité, même provisoirement, puisque tout est provisoire par le temps qui court. Mieux vaudrait les faire servir dans la mesure du possible que de lier la colonie à un particulier pour une aussi forte subvention. Mais, au fond, je reste partisan du système de la régie qui offre à mes yeux la plus grande somme d'avantages à la collectivité.

M. VATRAN : La société les Messageries antillaises a fait, je crois, de nouvelles offres à la colonie. Dans l'intérêt du débat, je prie l'Administration de vouloir bien en donner lecture. J'ajoute que dans le cas où le conseil ne croirait pas devoir accepter ces propositions nouvelles, je me rallie au système de la régie.

M. TARDON : Mais, on dirait qu'il y a un vote ferme rejetant les propositions dont parle M. Vatan.

M. VATRAN : Je crois, Messieurs, que dans l'intérêt de ces débats,, il y a lieu de donner au Conseil lecture des nouvelles propositions faites par la société « les Messageries antillaises »,

M. LE CHEF DE SERVICE DES POSTES donne lecture de la lettre suivante de M. Maugée ;

Paris, le 17 août 1915,
Monsieur le Gouverneur de la Martinique (Fort-de-France).

Monsieur le Gouverneur,

Sollicité par un groupe d'actionnaires de la Compagnie des Messageries antillaises qui, de bonne foi et sous la garantie d'une subvention revêtant le caractère d'un gage officiel, ont mis des capitaux importants dans cette entreprise, j'ai accepté la mission de réorganiser la société.

Mon acceptation a été déterminée tant par l'intérêt qui s'attache à la défense de la cause des actionnaires malheureux, que par mon vif désir de permettre à la colonie de reprendre ses services de transports maritimes dans des conditions qui me paraissent les seuls conciliables avec les difficultés résultant des circonstances actuelles.

J'ajoute qu'en acceptant la présidence du nouveau conseil d'administration de la Compagnie et la mission d'apporter à celle-ci des éléments de vitalité, j'ai beaucoup compté sur votre esprit de tolérance et sur la bienveillance que vous ne manquerez pas d'accorder à une entreprise qui doit surmonter les difficultés inhérentes à sa création et celles résultant de l'état de guerre.

C'est m'inspirant de ces considérations, sur lesquelles j'ai l'honneur, Monsieur le Gouverneur, d'attirer tout spécialement votre bienveillante attention, que je viens vous prier de m'autoriser à reprendre l'exploitation dans des conditions qui tiennent compte des impedimenta dont vous n'ignorez pas l'importance.

La Compagnie des Messageries antillaises mettra en état de faire un service régulier, et ce dans le plus bref délai, deux bateaux, le « Horten » et le « Fort-de-France ». Toutes les réparations qui seront jugées nécessaires par le service technique de votre administration seront faites à ces deux bateaux. Je vous serais même reconnaissant, Monsieur le Gouverneur, si ces travaux étaient effectués sous la surveillance et le

contrôle des ingénieurs des Ponts et Chaussées désignés par vous afin que les desiderata de la colonie soient respectés. Les deux bateaux sus-désignés assureront les services du Nord, du Marin et de Saint-Pierre comme suit :

Service journalier entre Fort-de-France et Saint-Pierre.

Service hebdomadaire entre Fort-de-France et le Nord et Fort-de-France et le Marin.

Il est parfaitement entendu que ce service ne sera appliqué que momentanément et durant la période de guerre.

La Compagnie s'engage en outre à mettre en service à la fin des hostilités deux bateaux neufs pour se conformer entièrement aux clauses du cahier des charges.

Nouveau venu dans l'administration des Messageries antillaises et désirant avant tout respecter les intérêts de la Colonie, j'ai fait examiner les conditions d'une exploitation nouvelle 'et il m'a été permis de constater que les services des transports maritimes à la Martinique ne peuvent être assurés que dans les conditions que j'ai l'honneur de vous soumettre.

Je suis persuadé, Monsieur le Gouverneur, que vous prendrez en considération les circonstances actuelles ,et les efforts qui sont faits par la nouvelle administration de la Compagnie des Messageries antillaises pour faire face à ses obligations dans la plus large mesure possible.

Veillez agréer, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de mes. sentiments les plus respectueusement dévoués.

Le Président du conseil d'administration,

Signé : E. MAUGÉE.

M. le chef de service ajoute que ces propositions, datées du 4 mars 1916, sont la répétition des premières que le Conseil avait rejetées.

M. VATRAN : Ainsi que vous venez de l'entendre, cette société vous propose aujourd'hui de réparer ses bateaux sous le contrôle et la surveillance de votre service technique afin qu'ils soient en parfait état de navigabilité et ne réclame que la même subvention de 80.000 francs. Je crois que cette question mérite d'être examinée soigneusement, étant donné la forte subvention que demande la nouvelle société qui, au bout de 12 ans, aura touché plus de deux millions.

En ce moment, avec les « Messageries antillaises », vous n'avez pas à craindre aucune revendication de cette société, ni accident, puisqu'elle accepte de réparer ses bateaux sous le contrôle, du service des Travaux publics. C'est, du reste, pour cette raison et parce que ses vapeurs-n'offraient pas assez de sécurité aux voyageurs que la Commission coloniale avait décidé de dénoncer le contrat.

Aujourd'hui, on vous propose d'accorder une subvention de 180.000 fr. et même plus (cela dépendra de la hausse du charbon) à une nouvelle société et cela pour avoir des bateaux un peu supérieurs à ceux que vous offrent « les Messageries antillaises » et encore pour faire la moitié du service.

Du reste, la nouvelle société n'est pas bien sûre de ce qu'elle peut donner, elle ignore si ses bateaux sont déjà en service depuis 10, 12 ou 15 ans. Rappelez-vous que dans l'ancien contrat vous exigiez des vapeurs à l'état neuf ; dans le nouveau, vous demandez seulement qu'ils soient en état de navigabilité. Étant donné la pénurie des bateaux en ce moment, il n'y aurait rien d'étonnant de voir les unités des « Messageries antillaises » reprendre leur service ; chose qui aurait pu être faite dans l'intérêt de notre ravitaillement .

M. SAINTE-LUCE : En quelle qualité M. Maugée parte-t-il au nom des « Messageries antillaises » ? Par quelle pièce prouve-t-il qu'il a le droit de traiter pour le compte de cette société ?

M. PERCIN : Le conseil général n'a-t-il pas déjà statué sur la question des « Messageries antillaises » ? Quelles relations pouvons-nous avoir, avec cette société qui a épuisé à notre égard toute la série des abus et des subterfuges, et qui est arrivée jusqu'à la menace pour nous intimider.

C'est pour le Conseil général une question de dignité que de ne plus entrer en pourparlers avec des individus qui ont employé et; emploient contre la colonie tant de vilains procédés. Un des membres, de cette société n'a-t-il pas été jusqu'à dire à M. Fernand Clerc que si. le conseil général ne marchait pas dans les vues des « Messageries antillaises », un procès-serait intenté à-la colonie qui ne veut pas se laisser faire.

J'ai eu, comme avocat, à démontrer et je répète ici que les individus qui agissent dans cette affaire n'inspirent aucune confiance, ni au point de vue-financier, ni d'autres points de vue. Ils n'ont qu'une raison sociale, pas de livres, pas de fonds et quand on les recherche dans un procès, ils vous disent : Venez plaider à Paris.

Aujourd'hui, ils essaient de faire peau neuve et s'entourent de toutes sortes d'accointances pour essayer de nous exploiter de nouveau. Mais le beau temps est passé.

Nous faudra-t-il. voir recommencer cette séries de plaintes, de contraventions,, d'amendes journalières, amendes dont l'Administration n'a jamais-encaissé les montants par une.générosité qu'on avait fini par croire inlassable.

Que les « Messageries antillaises » gardent le bénéfice de leurs abus vis-à-vis du public, gardent les amendes non payées ; mais qu'elles gardent aussi leurs bateaux; condamnés par une coûteuse expérience. La question ne se pose pas autrement devant le conseil général, en dépit des menaces dont nous sommes gratifiés.

M. DORDOTTE : Il me convient de déclarer que je n'ai aucune accointance avec la société des « Messageries antillaises ». Partisan du système de la régie, j'estime que la colonie pourrait acheter les bateaux de cette compagnie — puisqu'ils sont les seuls à notre portée — les réparer et les consacrer au service pour son propre compte, en attendant mieux.

Je reste ainsi d'accord avec mon principe.

M. VATRAN : Personne ici n'a d'accointance, je crois, avec les « Messageries antillaises ». On dit au conseil.général : les-seuls bateaux qui soient à votre portée sont ceux des Messageries. Malgré-. les recherches, on n'en trouve pas, et jusqu'à l'heure vous n'êtes pas sûrs, quoi qu'on dise, d'en avoir de meilleurs. Pourquoi ne pas vous entendre avec cette société pour réparer et exploiter les unités réparables ?

Calculez l'énorme subvention que la colonie aura versée après les douze ans que doit durer le contrat qu'on nous propose aujourd'hui : plus de deux millions de francs, à raison.de 480.000 francs l'an. Je préfère envisager un accord avec les « Messageries antillaises ».

M. TARDON : En d'autres termes, vous êtes d'avis que la colonie achète des bateaux que. toutes les commissions techniques ont condamnés définitivement comme dangereux et impropres à tout service. Si j ai bonne mémoire, l'ingénieur, chef du-service des travaux publics, n'aurait-il pas déclaré que les unités des « Messageries antillaises » sont assez mûres pour être envoyées au cimetière des bateaux.

M. VATRAN : Il y en a deux qui peuvent être réparés d'après ce qui m'a été dit.

M. LE Dr IMAN : Nous perdons de vue une chose, c'est qu'à vrai dire, le conseil général n'a jamais traité avec la soi-disant société des « Messageries antillaises »... C'est l'Administration qui, d'accord avec une personnalité alors bien en cour, a tout fait, tout arrangé pour le mieux et au détriment de la colonie. Jamais le conseil général, jamais la Commission coloniale n'ont eu à-accepter les bateaux qui nous ont été imposés par le bon plaisir administratif.

Nous .avons eu à intervenir quand la mare aux abus débordait. C'est en cette circonstance forcée que nous avons eu, en tant que:représentants du pays, à nous

occuper des bateaux. Nous serions donc autorisés à méconnaître les-bateaux des « Messageries antillaises » même s'ils étaient encore dignes- de ce nom.

M. VATRAN : Cependant la drague « Pholade » a été réparée en régie, et ces réparations ont donné de bons résultats puisque ces temps derniers, elle a fait le service de Saint-Pierre et a, paraît-il, rapporté beaucoup d'argent.

Notre service téléphonique, qui est également en régie, fonctionne admirablement et rapporte sensiblement. Dans ces conditions, si on ne veut pas traiter avec les Messageries, on pourrait adopter le système de la régie en dépensant une somme de 5 ou 600 mille francs. Ce moyen procurerait des ressources à la colonie et lui permettrait d'entreprendre d'autres travaux. J'estime que ce que des particuliers peuvent faire, la colonie peut aussi le faire et plus vite.

M. LE Dr CLÉMENT : Notre collègue rapporteur dit avec raison, en parlant de l'insistance des « Messageries antillaises », qu'il y a des morts qu'il faut tuer.

Que faut-il dire ou faire de plus pour que cette société laisse faire son chemin à notre colonie qu'elle a déjà si cyniquement exploitée. Quels arguments sérieux peut-on trouver pour détruire une situation de fait qui crève les yeux, même à ceux qui ne veulent pas voir.

Qui peut contester le bien-fondé des plaintes formulées dès le premier fonctionnement des « Messageries antillaises » ? Les bateaux ont été admis à assurer le service en contravention au cahier des charges dont les stipulations étaient formelles quant à la forme des bateaux, leur tonnage, leur aménagement, leur vitesse. En débutant, la société ne remplissait, pour ainsi dire, aucune des conditions exigées par son contrat.

Elle fonctionna, néanmoins, on sait pourquoi et comment.

Mais on imagine que cet état de choses ne pouvait durer indéfiniment ; les « Messageries » ont vécu tant qu'elles ont pu.

Il y a deux ans que le contrat a été rompu, mais il y a plus de deux ans que la population souffre de la mise en scène de cette société. À chaque voyage, sur toutes les lignes, les réclamations s'ajoutaient aux récriminations justifiées du public, tant des passagers que des commerçants et des propriétaires. La Commission coloniale, à diverses reprises, s'en est tout naturellement mêlée ; mais rien n'y faisait. La colonie était, grâce à l'Administration, mise en coupe réglée ; nous étions en pays conquis. En réponse aux unanimes protestations, un Monsieur couvert par la bienveillante sollicitude d'une administration se contentait de nous regarder de haut et continuait.

Enfin, les bateaux n'en pouvant plus, le public étant harassé, l'Administration ayant épuisé ses faveurs et sa sollicitude à l'égard de ses protégés, la résiliation fut prononcée. Et l'on voudrait, deux ans après leur condamnation pour vices rédhibitoires, faire revivre des bateaux qui, depuis longtemps, gisent à l'état de cadavres. Non, ces bateaux sont morts et il n'est au pouvoir de personne de les ressusciter.

On a parlé du service en régie. Personne n'ignore ici que je suis contre ce système en principe. J'ai eu l'honneur de faire partie de la Commission spéciale nommée par M. le Gouverneur, et en son sein, comme au Conseil général, j'ai soutenu mon opinion sur ce point. C'est sur ma demande, après que la Commission eût adopté la régie des bateaux, que le Conseil général a décidé avant de s'y rallier définitivement de faire un dernier appel à l'initiative privée. Les quinze jours de délai laissés, pour le dépôt des offres étaient malheureusement insuffisants et une seule proposition a été faite, qui, en raison de sa conception et teneur, a été, on s'en souvient, rejetée par la question préalable.

Aujourd'hui, la question se pose différemment. Une société sérieuse, ayant à sa tête une personnalité offrant toute garantie, se présente et nous fait des propositions. Nous ne pouvons *de plano* mettre en doute la bonne foi de celui qui vient à nous. Les pourparlers se sont engagés sur une offre ferme ; un projet de contrat dont il nous sera donné lecture, mûrement réfléchi et longuement discuté dans tous ses détails, contient

toutes les précautions qu'il convenait de prendre en pareille matière ; nous le discuterons de nouveau.

Si, après les trois mois demandés par l'intéressé, comme délai d'exécution, les dispositions nécessaires ne sont pas prises, il nous appartiendra de revenir au système que nous avons adopté à défaut d'autres. Mais pourquoi, alors que nous avons une offre ferme, irions-nous tout droit à la caisse de réserve pour la vider alors que nous en avons besoin pour tant d'autres objets d'utilité publique ?

Nous savons que le notaire [M^e Bally] qui nous a fait des ouvertures est en mesure de trouver des capitaux pour l'installation de notre service côtier. Et nous n'hésiterons pas quand nous nous souviendrons que le pain manque parfois dans certains bourgs de la colonie faute de moyens de transport par mer ; c'est grâce aux camions automobiles si certains centres sont ravitaillés.

Cela ne peut pas durer, la population ne peut pas voir prolonger ainsi ses souffrances. Il appartient au Conseil général d'y mettre un terme. C'est ce que je vous demande de faire en adoptant le contrat dont les termes vont nous être soumis.

M. LE Dr IMAN : Le Conseil n'a pas manqué de retenir que nos collègues Dordotte et Cléostrate ne soutiennent pas la régie au point de vue seulement de la question qui nous occupe. Ils en font comme un principe social qu'ils voudraient sans doute voir appliquer à toutes les exploitations publiques. C'est le système collectiviste. De cette façon, suivant les besoins, la colonie ou l'État devient industriel ou commerçant.

Malheureusement, le système a été essayé et a invariablement échoué. Nous avons ici des exemples. L'État est mauvais industriel parce qu'il n'a pas de responsabilité. Que l'État éprouve des pertes dans une exploitation industrielle, par exemple, qui sera responsable? Personne. Mais qui paiera ? Tout le monde. Dans ces conditions il n'y a pas de succès à escompter.

On est porté à considérer ce que gagnent les particuliers dans les entreprises privées, mais on oublie trop souvent ce qu'ils engagent et ce qu'ils risquent.

Tant mieux s'ils gagnent ; c'est le couronnement de leurs efforts.

Et puis peut-on dire que la collectivité perd quelque chose quand un particulier s'enrichit ?

M. CLÉOSTRATE : On vient de dire que nous soutenons simplement une question le principe en désirant la mise en régie du service des bateaux.

Évidemment, c'est d'abord au point de vue principe que nous nous plaçons parce qu'il est reconnu que le service en régie, bien fait, bien dirigé, bien contrôlé, doit forcément donner des résultats. Mais, nous envisageons aussi le côté pratique et l'économie qui résulterait pour la colonie en agissant de la sorte. Au lieu de donner 180.000 francs par an de subvention à une société, ce qui représente le double de l'ancienne subvention; avec un travail deux fois moindre, s'engager pour 12 ans avec cette compagnie, d'où une dépense totale de plus de 2.000.000, ne pensez-vous pas, Messieurs, qu'il serait sage et prudent de disposer d'une somme de 5 à 600.000 pour l'achat de deux bateaux. Le moment est fort bien choisi de faire l'essai en régie : quoi qu'on dise, il n'y a pas d'offres sérieuses ; et puisqu'on parle de dignité, reprenons résolument notre vote du mois de décembre dernier.

D'ailleurs, nous ne vous proposons rien de définitif; si le système que nous préconisons reste infructueux, nous pourrions toujours revenir à l'entreprise, revendre nos bateaux, perdre, le cas échéant, 50 ou 100,000 fr. sur leur prix d'achat, mais nous aurons la satisfaction d'avoir fait tous nos efforts pour répondre immédiatement aux besoins du public et sans faire aucune dépense exagérée.

M. VATRAN : Et puis le concessionnaire donnera à la colonie ce qu'il pourra trouver, des bateaux dont on ne connaît pas encore l'âge, ni le tonnage; ni l'aménagement.

M. PERCIN : Je tiens à déclarer, en terminant, que ma préférence demeure toujours acquise au système en régie auquel j'ai, d'ailleurs, donné mon vote l'année dernière avec l'unanimité de l'Assemblée.

Pourtant, ce vote, nettement indicatif et clairement exprimé, n'a pas suffi pour convaincre puisque la question nous revient pour un choix entre trois propositions où figure encore celle des « Messageries antillaises » envers et contre le sentiment de suspicion légitime qui nous est resté des épreuves subies par la population avec ce même matériel que l'on ose nous offrir à nouveau.

Sans être un Argus, il est aisé de reconnaître, malgré le soin que met l'Administration locale à nous le cacher, la main du Département dans ces attermolements, ces renvois, enfin dans tous ces: expédients d'ordre dilatoire.

En maintenant irrévocablement notre vote en faveur du système en régie, il est facile de prévoir que le Département, lui aussi, s'entêtera dans son opposition ; ce sera la lutte du pot de terre contre le pot de fer et, comme conséquence, la continuation des souffrances et des embarras actuels. Tandis qu'en portant cette fois notre choix sur une société nouvelle qui a eu comme porte-parole à la Commission financière un homme offrant toutes les garanties, nous ferons sans doute, cesser les scrupules du Ministère, en même temps que nous rétablirons les voies de communication si impatiemment attendues par l'île entière et depuis si longtemps suspendues.

Car, je ne pense pas que, entre une société devenue impopulaire par les déboires qu'elle nous a occasionnés et que nous avons maintes fois exposés dans des débats publics, et une nouvelle compagnie née sous nos yeux, dont nous pouvons apprécier la portée des engagements par l'importance de son capital et dont les directeurs se trouveront sous notre main, le Département puisse encore hésiter et prolonger l'affreuse impasse que nous traversons.

M. LE RAPPORTEUR : Mes collègues qui ont pris la parole sur la question l'ayant déjà longuement développée, je serai forcément très bref.

En résumé, nous sommes d'accord sur ce point essentiel à savoir qu'il faut coûte que coûte des bateaux à la colonie. Or, depuis deux ans, le pays tout entier souffre du manque de communication par mer ; la ville est à peine alimentée, tandis que faute de moyens de transport les denrées du pays pourrissent sur pied. Comment sortir de cette situation ?

Trois solutions nous sont offertes.

Mais laissons de côté la régie pour le moment ; parlons des « Messageries antillaises. » À tous égards, cette société était mort-née, ses bateaux n'ayant jamais rempli aucune des conditions imposées par le cahier des charges. Tonnage, vitesse, aménagement, rien ne répondait aux exigences du service. On voyait bien partir des bateaux de Fort-de-France, mais on ne savait jamais quand et comment ils retourneraient ; souvent, en effet, ils rentraient à la suite d'un remorqueur.

Point n'est besoin de rappeler les incessantes réclamations du public. Nous dûmes à la fin résilier le contrat.

Que nous propose-t-on aujourd'hui ?

Il paraît, à ce qu'assurent les intéressés, que deux des unités pourraient être réparées et replacées sur la ligne ; on propose même à la colonie de les acheter. Quelle puérité ! Voilà une société dont les bateaux ont été écartés, officiellement condamnés comme impropres et dangereux ; et nous-mêmes, colonie, nous viendrions, après deux ans, reprendre les mêmes bateaux pour le même service. Ce serait inciter la société à intenter contre nous le procès dont elle nous menace d'ailleurs. Elle serait en droit de soutenir que la colonie avait abusé de son droit de résolution et de réclamer des dommages-intérêts. Nous ne pouvons tomber dans pareille absurdité.

D'autre part, depuis décembre dernier, nous avons adopté l'organisation en régie du service des bateaux à vapeur et rien jusqu'ici ne nous donne l'espoir de voir aboutir notre vote. La faute ne peut pas en être rejetée sur l'Administration, nous le savons. Ce, qui est vrai, c'est que le Département est hostile à la régie. Donc revenir à ce système, c'est enterrer encore pour des années la question des bateaux.

Une dernière solution se présente à nous ; elle, réside en l'offre faite par M^e Bally, notaire en notre ville, au nom d'une société en formation. Rien ne nous autorise à penser que les propositions qui nous ont été faites par ce groupement, que les conditions arrêtées en commission après longue discussion et mûr examen sont autant de paroles en l'air. Nous connaissons la personnalité qui s'est présentée devant la commission.

La subvention réclamée est très élevée, nous dit-on ? Parfaitement ; moi aussi je la trouve considérable. Mais tout est hors de prix. Le charbon, qui se vendait 35 francs la tonne, est payé actuellement dans la colonie 95 francs, avec tendance à la hausse. Et le prix des bateaux n'a-t-il pas à peu près triplé avec la crise actuelle des transports ?

Nous devons donc considérer les circonstances particulières dans lesquelles nous nous trouvons, tant au point de vue local qu'au point de vue international.

Il y a des collègues qui pensent qu'en dépit du veto ministériel, nous devrions nous en tenir à la régie et avoir recours à notre caisse de réserve pour acheter des bateaux.

Cette caisse de réserve, entendons-nous, n'est pas inépuisable. En y laissant le minimum de 500.000 francs, c'est seulement de 700.000 francs que nous pourrions disposer. Avec cette somme, pourrions-nous acheter les deux bateaux, qui nous seraient au moins nécessaires ?

Et puis, avec quelles ressources mettez-vous sur pied tous nos grands projets : routes, édifices publics, assistance publique ? Il faut éprouver ses forces et mesurer ses besoins.

Je crois qu'en traitant avec la Compagnie nouvelle, nous aurons agi dans le sens des vrais intérêts du pays qui ne peut pas vivre sans moyens de transport par mer.

M. LE PRÉSIDENT : La discussion est close sur la question. Je vais d'abord mettre aux voix les conclusions de la Commission financière sur le service des bateaux à vapeur.

Ces conclusions, telles qu'elles sont formulées au rapport, sont mises aux voix.

Elles sont adoptées par le Conseil.

La parole est donnée à M. le chef du service des postes et des télégraphes qui donne lecture des articles du projet de contrat à passer avec la société ayant M^e Bally comme représentant.

[Suit un long cahier des charges.]

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5456362b/f33.item.r=%22Messageries%20antillaises%22>

(*La Dépêche coloniale*, 29 juin 1916)

Discours prononcé par M. Camille Guy, gouverneur de la Martinique, à l'ouverture de la session extraordinaire du Conseil général, le 26 mai 1916.

.....
Il semblait que le vote émis pour la mise en régie provisoire de la ligne côtière des bateaux à vapeur dût recevoir rapidement satisfaction et bien que nous fussions nous-mêmes fixés sur les critiques légitimes que pouvait provoquer une pareille solution nous l'avions préférée au manque de communication côtière si préjudiciable à l'approvisionnement du chef-lieu et à la vente normale des produits des cantons éloignés de Fort-de-France.

La question n'est pas encore résolue et des objections qui ne sont nullement négligeables et dont nous sommes les premiers à reconnaître la valeur, nous ont été faites en haut lieu, non pas qu'un refus formel ait été formulé, mais il nous était demandé dans notre propre intérêt un nouvel examen de la question. Il vous appartient donc de choisir aujourd'hui entre trois solutions : ou rester fidèle au système de la régie qui n'avait, dans votre pensée, que le mérite de répondre à un besoin urgent ; ou

accepter les propositions qui vous sont faites à nouveau par M. le président du conseil d'administration des Messageries antillaises, ou encore d'adopter, après discussion, la proposition qui vous est présentée par une société nouvelle. Car il convient de remarquer que la question n'est plus la même, puisque nous nous trouvons au mois de décembre dernier en face du néant, tandis que nous sommes aujourd'hui à discuter deux offres fermes qui méritent sérieux examen.

.....

ANNONCES LÉGALES
DISSOLUTION

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 9 février 1918)

Messageries antillaises. — À dater du 18 janv. Liquidateur M. Maugée, Paris. — *Petites Affiches*, 5 fév.

Société de navigation des Messageries antillaises
(*La Journée industrielle*, 11 janvier 1919)

Les actionnaires de cette Société en liquidation sont informés qu'une première répartition de 10 p. c. sera effectuée à partir du 20 janvier 1919, sur les actions de numéraire entièrement libérées.

RÉPARTITIONS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 14 janvier 1919)

Société de navigation des Messageries antillaises. — Paiement d'une première répartition de 10 % à partir du 20 janv. sur les act, libérées chez M. Mangée, 34, rue Saint-Lazare. — *Petites Affiches*, 9 janv.

RÉPARTITIONS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 31 août 1921)

Société de navigation des Messageries antillaises (en liquid.). — Troisième répartition de 3 %, sur les actions de numéraire entièrement libérées, à partir du 20 septembre, chez M. E. Maugée, liquidateur, 34, rue Saint-Lazare, les lundi, mardi, mercredi de 14 à 16 heures. — *Petites Affiches*, 30 août 1921.
