

COMPAGNIE DE BATELAGE DE LA CÔTE OUEST DE MADAGASCAR (C.B.C.O.), Majunga

S.A., 26 mars 1899.

Nouvelles et Informations
(*Journal officiel de la République française*, 28 février 1899, p. 3065)

Un télégramme de Majunga fait connaître qu'une compagnie de batelage dite Compagnie de batelage de la côte Ouest de Madagascar, vient de se constituer par souscription publique à Majunga, après entente avec tous les commerçants de cette ville.

Cette société anonyme a son capital de 100.000 francs constitué par mille actions de 100 francs chacune; le premier versement est de 75 francs ; les 25 francs restants seront à verser ultérieurement, après décision du conseil d'administration.

Les statuts de cette société sont déposés à l'étude de M^e Fournial, greffier-notaire à Majunga. et les souscriptions seront reçues à l'Imprimerie Française. (rue du quartier général) tous les jours de 8 heures à 10 heures 1/2 du matin, du 27 février au 4 mars.

M. Orsini, ancien pilote de la compagnie de batelage et de charbonnage, a été nommé directeur de la nouvelle compagnie.

Nouvelles et Informations
(*Journal officiel de la République française*, 9 mars 1899, p. 3097)

La souscription des mille actions de la Compagnie de batelage de la côte Ouest de Madagascar, dont le *Journal officiel* du 28 février dernier a annoncé la formation à Majunga, est déjà entièrement couverte et vient d'être close.

Nouvelles et Informations
(*Journal officiel de la République française*, 6 avril 1899, p. 3192)

Le conseil d'administration de la Compagnie de batelage de la côte Ouest, dont la fondation a été annoncée par le *Journal officiel* du 28 février dernier, est composé comme suit:

M. A. Garnier, président ; MM. Lavaux, Brizard, Thore et Ahmed-Kodja, membres.

ARRÊTÉ
autorisant la Société de batelage de la côte Ouest
à construire un débarcadère et des magasins à Majunga.
(*Bulletin officiel de Madagascar*, 1^{er} janvier 1901)

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

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

Vu le décret du 16 juillet 1897, sur le domaine public ;

Vu le procès-verbal de la délibération, en date du 9 août 1900, du conseil d'administration de la Société de batelage de la côte Ouest ;

Considérant l'intérêt qu'il y a à encourager l'établissement de moyens d'embarquement et de débarquement à Majunga ;

Vu l'avis émis par la commission chargée d'examiner la demande formulée par la société susvisée, en vue d'être autorisée à construire un quai provisoire à Majunga ;

Sur la proposition du directeur des travaux publics ;

Le conseil d'administration entendu,

Arrête :

ART. I^{er}. — M. Eugène Lavaux, agissant tant en son nom personnel qu'au nom et pour le compte de chacun des adhérents de la Société de batelage de la côte Ouest engagés conjointement et solidairement, est autorisé à établir et exploiter, à ses risques et périls, dans le port de Majunga, un débarcadère entre le bâtiment actuel de la douane et celui du tribunal.

ART. II. — Le débarcadère aura une largeur de trente-cinq (35) mètres, comptée parallèlement au rivage, et une longueur vers le large de 80 mètres, comptée à partir de la douane actuelle. Cette longueur de 80 mètres pourra être augmentée avec l'autorisation du Gouverneur Général.

Le musoir du débarcadère sera limité par un mur vertical construit suivant toutes les règles de l'art, de façon à permettre l'accostage des embarcations.

Ce mur se retournera le long de chaque face, sur une longueur de 10 mètres.

Dans les autres parties, les côtés du débarcadère seront convenablement revêtus.

ART. III. — Le permissionnaire est autorisé à établir sur le terre-plein du débarcadère :

1° Des magasins situés de façon à permettre la communication continue et commode entre les points de débarquement et la douane, et à laisser un intervalle de 25 mètres entre eux et la douane, et un autre intervalle de 10 mètres entre eux et le couronnement du musoir :

2° Des voies ferrées pour effectuer le transport des marchandises ;

3° Des grues à bras ou à vapeur pour opérer la manutention du matériel.

ART. IV. — Le débarcadère sera pourvu, sur toutes ses faces, des appareils nécessaires pour l'amarrage et le sauvetage tels qu'organeaux, chaînes, échelles.

ART. V. — L'extrémité de la jetée sera signalée au moyen d'un feu, dont la puissance lumineuse sera de 18 becs carrels, et dont le foyer sera à 8 mètres, au moins, au-dessus du niveau des hautes mers.

Le caractère de ce feu sera arrêté par le Gouverneur Général, qui pourra en prescrire la modification pendant toute la durée de l'autorisation.

ART. VI. — L'allumage et l'entretien du feu devront être assurés d'une façon permanente, par les soins et aux frais du permissionnaire.

En cas de négligence de sa part, le Gouverneur Général prendra les mesures nécessaires pour assurer le service d'une façon régulière ; les dépenses faites de ce chef seront à la charge du permissionnaire.

ART. VII. — Le permissionnaire devra prendre les mesures nécessaires pour que la construction et l'exploitation du débarcadère n'entravent pas la circulation sur le rivage au point où il se raccordera avec celui-ci.

Dans le cas où, par suite de l'exécution par la Colonie de travaux d'utilité publique tels que quais, cales, perrés, etc., la situation actuelle des lieux viendrait à être modifiée,

le permissionnaire sera tenu de modifier, en conséquence, à ses frais, les ouvrages établis par lui, et sans pouvoir réclamer, de ce chef, aucune indemnité.

ART. VIII. — Le permissionnaire devra, dans un délai de six mois à partir de la date du présent arrêté, soumettre au Gouverneur Général le projet des travaux à exécuter avec indication de l'emplacement des magasins.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois et terminés dans un délai de 2 ans 1/2 à partir de la date de l'approbation.

ART. IX. — La présente autorisation prendra fin le 31 décembre 1930.

Toutefois, le retrait pourra être prononcé sans indemnité, après une mise en demeure du Gouverneur Général non suivie d'effet, dans le délai de trois mois, dans chacun des quatre cas suivants :

1° Si le projet des travaux à exécuter n'a pas été présenté au Gouverneur Général, dans un délai de six mois à partir de la date du présent arrêté ;

2° Si les travaux ne sont pas commencés dans un délai de six mois exterminés dans un délai de 2 ans 1/2, à partir de la date d'approbation des dits projets ;

3° Si, pendant une année, le débarcadère cesse d'être entretenu et exploité, sauf les cas de force majeure, tels que faits de guerre, cyclone, motivant une prolongation de ce délai ;

4° Si le permissionnaire ne se conforme pas aux conditions énoncées dans le présent arrêté.

En dehors des cas précités, le retrait de l'autorisation ne pourra être prononcé avant le 31 décembre 1930, que si la Colonie voulait construire des quais ou autres ouvrages à la mer, nécessitant, d'après les dispositions du projet, qui serait approuvé par le Ministre des Colonies, soit l'usage de tout ou partie de l'emplacement que le permissionnaire est autorisé à occuper par le présent arrêté, soit la suppression de ses travaux.

Le retrait de l'autorisation ouvrirait alors droit au permissionnaire à une indemnité, représentant la valeur du massif du débarcadère considéré comme simple remblai.

Le prix du mètre cube sera celui qui sera payé pour l'exécution des travaux ayant nécessité le retrait de l'autorisation.

ART. X. — À l'expiration de la présente autorisation, le débarcadère reviendra à la Colonie, sans aucune indemnité pour le concessionnaire.

ART. XI. — En cas de retrait ou à l'expiration de l'autorisation, le permissionnaire devra enlever ses magasins et installation dans un délai d'un an et sans aucune indemnité.

Ce délai passé, il y sera pourvu d'office aux frais du permissionnaire.

ART. XII. — La présente autorisation ne confère au permissionnaire aucun privilège, de quelque nature que ce soit, vis-à-vis des tiers ou des services de la Colonie.

ART. XIII. — Le permissionnaire ne pourra commencer les travaux qu'après avoir versé un cautionnement de 5.000 francs, pour faire face aux dépenses que nécessiterait l'intervention de l'administration, au cas où le permissionnaire ne remplirait pas les conditions qui lui sont imposées par le présent arrêté.

ART. XIV. — Le permissionnaire devra payer annuellement et d'avance une redevance de un franc au profit de l'Etat.

ART. XV. — Le permissionnaire est autorisé à percevoir des taxes pour les marchandises passant par le débarcadère.

Les taxes ainsi perçues ne seront, en aucun cas, supérieures à un franc par tonne.

L'usage du débarcadère est gratuit pour les passagers et leurs bagages personnels.

ART. XVI. — Les droits des tiers et de la Colonie demeurent expressément réservés.

ART. XVII. — Toute cession de droits conférée par le présent arrêté, faite sans l'approbation du Gouverneur Général, pourra entraîner également le retrait de l'autorisation sans indemnité.

ART. XVIII. — MM. le Secrétaire Général, le chef des services administratifs, le directeur des travaux publics, le chef du service des domaines et l'administrateur chef de la province et maire p. i. de Majunga sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Tananarive, le 27 Janvier 1901.
GALLIENI.

Vu :
Le Chef des services administratifs, LINARD.

Par le Gouverneur Général :
Le Commissaire des Colonies ff^{ons} [faisant fonctions] de secrétaire général,
LALLIER DU COUDRAY.

Madagascar
(*Le Temps*, 15 avril 1903)

Le *Melbourne*, courrier de la Réunion, de Madagascar et de Djibouti, est arrivé hier après-midi, à Marseille, avec 219 passagers.

Ce paquebot apporte les nouvelles suivantes :

La récolte du riz a tellement été abondante cette année dans le pays Betsileo et dans la province d'Ambositra qu'il en est résulté une baisse de prix considérable et, par suite, une mévente qui ne laisse pas de causer un certain malaise parmi les populations indigènes de la contrée.

.....
Les travaux de la ville de Majunga continuent à recevoir une vive impulsion ; les travaux maritimes, notamment, sont en rapport avec l'importance prise depuis un an par le commerce d'exportation des bœufs sur la côte orientale d'Afrique. Il y a quelques jours l'administrateur-maire de Majunga. a présidé à l'inauguration d'un nouveau quai auquel a abordé pendant la cérémonie un vapeur de fort tonnage. En même temps, la Compagnie de battelage de la côte ouest a inauguré les grands docks qu'elle a construit le long de ce quai.

Vol audacieux à Tananarive
(*Le Signal de Madagascar*, 5 juillet 1908)

Un ou plusieurs malfaiteurs se sont audacieusement introduits vendredi matin vers 7 heures, dans le cabinet de M^e Bruelle, avocat défenseur, précisément au moment où le personnel domestique effectuait les travaux de ménage.

Une cassette en fer fut enlevée. Les auteurs de ce vol sont activement recherchés. Ont été soustraits : 1° Une somme de 115 francs espèces ; 2° trois actes sous-seing privé ayant trait à des prêts de 5.000.600 et 50 francs ; 3° 20 actions du Batelage de la Côte Ouest n° 1326 à 1855 ; 4° 80 actions de la Société des Limonadiers n° 341 à 870,441 à 490.

Publicité
CIE DE BATELAGE

de la Côte Ouest de Madagascar
S.A., au capital de 200.000 fr.
(*Le Courrier colonial*, 1^{er} mai 1912)

EMBARQUEMENTS & DÉBARQUEMENTS
magasins et entrepôts
Fourniture d'eau douce aux navires
Dépôt du charbon du Transvaal

(*Le Tamatave*, 23 août 1913)

La Cie de Batelage de la côte Ouest fait 2 fois par semaine le service régulier de
Majunga à Marovoay



Coll. Serge Volper
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Serge_Volper.pdf
COMPAGNIE DE BATELAGE DE LA CÔTE OUEST
DE MADAGASCAR
Majunga
Société anonyme au capital de trois millions de fr.

dont 4.000 actions entièrement libérées

Statuts déposés aux minutes de M^e Pic, notaire à Majunga, le 26 mars 1900

Caisse des dépôts et
consignations
Contentieux PAYÉ

Siège social à Majunga

CERTIFICAT DE DIX ACTIONS DE CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérées

Majunga, le 1^{er} janvier 1921

Un administrateur (à gauche) : Orsini

Un administrateur (à droite) : ?

Imp. du Sémaphore - Barlatier — Marseille

Une bonne aubaine

(*Le Courrier colonial*, 30 septembre 1921)

Le mois dernier, le *Victor-Guiljot*, de la Compagnie de batelage, a ramené à Majunga l'épave du cinq mâts anglais *Seling*.

Ce navire se rendait de Lourenço-Marques à Bombay et avait été abandonné en flammes par son équipage dans les eaux de Soala.

Le feu n'avait pas tout consumé ; restaient indemnes la coque et un millier de tonnes de charbon qui composait la cargaison. L'épave se trouvant à l'intérieur de nos eaux territoriales à moins de 3 milles marins de la côte, les deux tiers en reviennent à la Compagnie de batelage et le tiers à la colonie. Voici un gros lot qui n'est pas à dédaigner.

Accident

(*Le Phare de Majunga*, 24 septembre 1921)

Le nommé Himidy dit Karidjay manoeuvre à la Société de batelage de la Côte-Ouest est tombé du steamer « Ville-de-Strasbourg » dans un chaland. Blessé assez grièvement, il a été transporté à l'hôpital indigène.

Majunga

Arrivées

(*Le Phare de Majunga*, 10 décembre 1921)

—De France: par *Ville-d'Oran* : M. J. Orsini, directeur de la Cie de batelage et président de notre chambre de commerce ;

CHAMBRE DE COMMERCE DE MAJUNGA
Procès-verbal de la séance. n° 5 du 11 mai 1922
(*Le Phare de Majunga*, 3 janvier 1922)

.....
TÉLÉGRAMME OFFICIEL 1058. A.s. AUGMENTATION TARIFS TRANSPORTS
BETSIBOKA

La Cie occidentale fait appel à la Cie de batelage pour assurer une partie de parcours (Majunga-Ambato)

ENTENTE AVEC LA CIE OCCIDENTALE
POUR LA NAVIGATION SUR LA BETSIBOKA
www.entreprises-coloniales.fr/madagascar-et-djibouti/Subergie_1902-1934.pdf

Information
(*Le Phare de Majunga*, 6 mai 1922)

Nous apprenons que la Cie de batelage et la Cie occidentale sont sur le point de se partager le trafic sur la Betsiboka.

Le Batelage desservirait cette rivière jusqu'à Ambato et la Cie occidentale continuerait le service entre Ambato et Manakana.

Souhaitons de cet arrangement qu'il donne satisfaction aux passagers.

CHAMBRE DE COMMERCE DE MAJUNGA
(*Le Phare de Majunga*, 3 juin 1922)

Procès-verbal de la séance. n° 5 du 11 mai 1922

.....
2°.— Télégramme officiel n° 1056 F. E. .au sujet augmentation des tarifs de transports sur la Betsiboka.

Le Président donne, lecture du T.O. 056 F. E. par lequel Monsieur le gouverneur général prie la chambre de commerce de vouloir bien donner un avis ferme sur la demande d'augmentation des tarifs de transports, sur la Betsiboka, faite par la Cie Occidentale.

Celle-ci faisant appel à la Cie de Batelage pour assurer une partie de parcours (Majunga-Ambato), le chef de la Colonie avise la chambre qu'il est disposé à porter à 66.000 francs la subvention annuelle accordée à la C.O.M. et ce jusqu'à fin contrat 1^{er} janvier 1929.

Après divers échanges de vue, les membres de la chambre de commerce sons d'avis d'approuver l'augmentation des tarifs de transports ainsi que l'augmentation de la subvention.

Service fluvial

(*Le Phare de Majunga*, 1^{er} juillet 1922)

Nous sommes avisés que la Cie de batelage de la Côte-Ouest commencera ses voyages sur Ambato Boëni (Betsiboka) à partir du 15 juillet prochain. Service hebdomadaire de passagers et de marchandises.

Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 17 août 1922)

La Compagnie de batelage de la côte Ouest a commencé ses voyages sur Ambato-Boëni (Betsiboka) le 15 juillet, service hebdomadaire de passagers et de marchandises.

Madagascar.
Cour criminelle de Majunga
(*J.O. de Madagascar*, 20 janvier 1923)

Orsini Jacques, directeur de la Compagnie du batelage [de la côte Ouest],

Publicité
(*Le Phare de Majunga*, 5 mai 1923)

COMPAGNIE DE BATELAGE DE LA COTE-OUEST
DE MADAGASCAR

EMBARQUEMENTS — DEBARQUEMENTS
TRANSPORTS COTIERS

FOURNITURE D'EAU DOUCE
ENTREPOT DE CHARBON DE TERRE

Atelier de réparations en tous genres

—†‡‡† †‡‡†—
F O N D E R I E

EMBARQUEMENTS — DÉBARQUEMENTS
TRANSPORTS CÔTIERS
FOURNITURE D'EAU DOUCE
ENTREPÔT DE CHARBON DE TERRE
Atelier de réparations en tous genres
FONDERIE

Le *Clasina*
(*Le Phare de Majunga*, 9 juin 1923)

Nous sommes heureux d'annoncer que M. Orsini, parti au secours du remorqueur *Clasina*, depuis une quinzaine de jours, à réussi à mener à bien ce sauvetage.

Le *Clasina* avait à bord, comme passagers, M. Vaibel, surveillant des Travaux publics, et une famille malgache, tous sains et saufs.

Nous aurons le plaisir de revoir très prochainement l'actif directeur de la Cie de batelage de la C O. qui n'attend plus que la prochaine grande marée pour rentrer à Majunga, ramenant avec lui le *Clasina*.

M. Jacques Orsini
(*Le Phare de Majunga*, 30 juin 1923)

Le sympathique directeur de la Cie du Batelage de la Côte-Ouest, président de notre chambre de commerce, est rentré, mardi soir, à Majunga, après une absence assez longue.

Nous sommes heureux de lui souhaiter la bienvenue.

Chronique locale
Le remorqueur *Général-Foch*
(*Le Phare de Majunga*, 11 août 1923)

Appartenant à la Cie générale frigorifique, surpris par un fort vent, au moment où il sortait de la passe de Tamborano, aux environs de Maintirano, fut projeté sur un banc de sable, au moment de la basse marée.

Le *Général-Pau*, appartenant à la même Cie, envoyé à son secours, non seulement n'a pas réussi à le déséchouer, mais aurait lui-même subi des avaries.

Quoique, d'après les renseignements que nous avons pu nous procurer, il semble y avoir peu de chances de sauver ce bateau, une dernière tentative va être faite sous peu de jours, à la prochaine grande marée, par le remorqueur *Clasina*, de la Cie de batelage de la Côte Ouest, renforcé du *Général-Pau*, si ce bateau a pu être réparé à temps pour être rendu sur les lieux au moment opportun. L'équipage du *Général-Foch* est heureusement sain et sauf.

Nous faisons des vœux pour que la tentative de sauvetage envisagée soit couronnée de succès.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des Colonies
(*Journal officiel de la République française*, 16 août 1923, p. 8162)

Chevaliers

Orsini (Jean-Jacques), directeur de la Compagnie du batelage de la côte ouest de Madagascar ; 2 ans de services militaires. Président de la chambre de commerce de Majunga. Pendant de nombreuses années premier adjoint de l'administrateur-maire de Majunga. Dirige d'importantes entreprises, qu'il a créées et qui rendent à la colonisation les plus précieux services. Titres exceptionnels : a puissamment contribué à assurer un

éclat remarquable à la participation de la province de Majunga à l'exposition nationale coloniale de Marseille.

Distinctions honorifiques
[Légion d'honneur]
(*Le Phare de Majunga*, 25 août 1923)

C'est avec un réel plaisir que la majorité de la population majungaise a appris, dans la journée de samedi dernier, qu'il avait plu au président de la République de décerner à deux membres distingués de leur communauté — Messieurs Jacques Orsini et Marius Barriquand — la croix de chevalier de la Légion d'honneur.

Et nous savons que ce n'est pas seulement à Majunga, mais encore dans plusieurs des provinces avoisinantes, où Jacques Orsini et Marius Barriquand sont connus et estimés, que se manifeste ce sentiment de satisfaction et d'approbation, à l'occasion de la distinction dont ils sont l'objet.

Jacques Orsini et Marius Barriquand sont, l'un et l'autre, des hommes marquants du pays. Ouvriers de la première heure, c'est un peu grâce à leur indomptable énergie, à leur volonté tenace et constante, à leur inlassable persévérance, à leur puissante impulsion que, petit à petit, s'est créée notre ville, et qu'a été poussée dans la voie du progrès la partie occidentale de Madagascar.

Ils ont apporté, à servir la cause de la population de nos régions, un dévouement depuis longtemps éprouvé.

Monsieur Orsini, en tant que directeur de la Compagnie de batelage de la Côte Ouest, a rendu de précieux et inoubliables services aux négociants et commerçants de la province et de ses environs, comme aussi à la navigation côtière, en allant, maintes fois, sans nul souci de sa santé et du danger, apporter, en personne, son secours et son aide expérimentée, presque toujours efficace, à des bâtiments en péril aux environs de la côte malgache.

Comme président de la chambre de commerce, il a apporté à l'accomplissement de sa tâche un dévouement digne de tous les éloges ; il s'est ingénié à faire développer l'agriculture dans toute la région, à faciliter l'œuvre des riziculteurs en faisant mettre à leur disposition les instruments agricoles indispensables pour améliorer leurs productions et leur faciliter des résultats heureux et rémunérateurs.

En résumé, avec calme, avec pondération, il s'est toujours efforcé de mener à bien les multiples intérêts qu'il a été chargé, par ses concitoyens, de soutenir et de protéger, ceux du Commerce, de l'Agriculture, de l'Industrie.

.....

[Marius Barriquand, de Barriquand & Cie]

www.entreprises-coloniales.fr/madagascar-et-djibouti/Barriquand_&_Cie-Marofotra.pdf

À la Compagnie de batelage de la côte Ouest, [Marius Barriquand] occupe les fonctions de président du conseil d'administration, et, là encore, il collabore utilement avec son ami Jacques Orsini.

.....

Nous rappellerons aussi que ce fut sous les auspices de ces deux amis — toujours aux premiers rangs lorsqu'il s'agit d'une bonne œuvre à accomplir — que, pendant la guerre, se forma à Majunga une section de la Croix-Rouge française, ayant pour double but de recueillir des fonds pour acheter, en France, le paquet du soldat, et de confectionner — en faisant appel à toutes les bonnes volontés — des vêtements chauds pour nos soldats.

Orsini et Barriquand ont toujours marché la main dans la main, ils se sont toujours appuyés et soutenus, de façon à constituer à eux deux une force.

Ils sont sur notre côte Ouest, parmi les meilleurs de ceux qui ont lutté pour l'intérêt de la France et pour l'intérêt de la généralité.

Ils ont été longtemps à la peine, le gouvernement de la République les appelle aujourd'hui à l'honneur. Nous, leurs compatriotes et leurs amis, dont certains ont suivi, dès les débuts, les tenaces efforts qu'ils ont fournis, non seulement pour assurer leur avenir, mais, encore, pour le bien commun, n'avons-nous pas le devoir de nous réjouir de la distinction qui leur est si justement décernée par la Patrie reconnaissante ?

Nouveaux chevaliers de la Légion d'honneur qui honorez notre commune, le *Phare* vous adresse ses félicitations et son salut.

La navigabilité sur la Betsiboka
(*Le Phare de Majunga*, 15 septembre 1923)

Une commission a été nommée aux fins de se prononcer sur les conditions de navigabilité sur la Betsiboka. Cette commission aura aussi à se prononcer sur la nature des travaux nécessaires pour que les transports par la rivière soient praticables en toutes saisons.

Elle est composée de : MM. du Chaxel, administrateur-maire de Majunga ; Orsini, directeur, de la Cie de batelage de la côte Ouest ; Guédès, de la Cie occidentale ; Compagnon, ancien officier de Marine ; et Blosset, ingénieur des Ponts et chaussées.

Étant donné que la commission compte dans son sein de réelles compétences sur la question, souhaitons qu'elle arrive promptement à arrêter toutes dispositions de nature à rendre plus rapides et moins fatigants les voyages par la rivière.

NÉCROLOGIE
Jacques Orsini
(*Le Phare de Majunga*, 16 mai 1925)

Jacques Orsini n'est plus !

Telle fut la triste, la navrante nouvelle qui, au matin du 10 mai, alors que sonnaient les clairons pour la célébration de la fête de Jeanne d'Arc, vint bouleverser tous les cœurs !

Jacques Orsini, un des doyens majungais, un de ceux qui fit le plus pour le développement de notre province, l'amélioration de notre ville, s'en est allé, foudroyé, en pleine force, par un mal implacable. De ce que fut sa carrière à Madagascar, nous ne dirons rien, voulant laisser la parole à plus autorisé que nous.

À cet effet, nous reproduisons ci-après le beau discours qui fut prononcé sur sa tombe par notre très estimé chef de province et maire, M. Giresse.

Les obsèques de Jacques Orsini ont eu lieu le lundi 11 mai, au milieu d'une foule considérable d'Européens et d'indigènes, foule qui comptait dans ses rangs toutes les notabilités du pays et les autorités civiles et militaires.

À la famille de celui qui fut pour nous un ami, qu'il nous soit permis de dire qu'avec elle, nous pleurons l'homme bon, généreux, sincère, que la mort a trop tôt ravi à cette terre, sur laquelle il s'appliquait à soulager bien des misères et bien des infortunes.

Jacques Orsini, dormez en paix !

D. B.

Discours de M. l'administrateur-maire Giresse

Mesdames, Messieurs

Sur cette tombe prématurément ouverte, en présence d'une famille accablée de douleur et de toute une population recueillie dans un même sentiment de deuil, j'éprouve une émotion profonde et presque un regret d'avoir à prendre la parole.

Une telle cérémonie, en effet, se passe de parole et comment pourrai-je vraiment vous retracer comme il faudrait la vie de l'homme influent qui vient de disparaître.

La mort de Jacques Orsini a causé parmi nous une véritable stupeur, sa forte énergie nous paraissait capable de résister au mal qui devait si rapidement l'enlever. Il succombe dans la force de l'âge au moment où ses qualités d'intelligence et de labeur prenaient un nouvel essor au contact des difficultés présentes.

Tous les Majungais témoins de ses modestes débuts, de ses ardeurs juvéniles, de son travail assidu, reconnaîtront qu'il est juste de proclamer qu'il fut un travailleur dans la plus belle et la plus noble acception du mot.

Dès les premiers jours de l'occupation, il fonde, avec une élite d'hommes énergiques, cette Société de batelage dont les efforts financiers se limitent d'abord au service du port, puis viennent ensuite la création des services fluviaux de la Betsiboka, celle des services maritimes de la côte Ouest. La société se développe grâce à la ténacité de celui qui la dirige et prend rang parmi les plus puissantes de l'île.

Les qualités de M. Orsini ne sont pas sans attirer l'attention de l'autorité supérieure qui le nomme membre de la commission municipale où il sut prendre une place prépondérante et par ses conseils judicieux marquer les directives administratives les plus utiles qui lui font mériter le titre de membre honoraire de la municipalité.

Dans le domaine économique, où ses aptitudes le poussaient plus spécialement, dans cette chambre de commerce dont il occupait avec éclat la première place, son bon sens, la sûreté de son jugement, la modération de ses idées lui faisaient émettre les avis les meilleurs et les plus autorisés.

Et le 5 mai, dans cette séance où il demandait aux membres de la chambre de commerce d'accepter sa démission en raison de son état de santé qui ne lui permettait plus de déployer, au sein de cette assemblée, toute son activité passée, je l'invitais à collaborer encore, de concert avec l'Administration, avec laquelle il avait toujours entretenu les plus courtoises et les plus sûres relations, à l'œuvre que nous avons à réaliser dans cette région si riche de la Côte Ouest où sa compétence et son expérience étaient si connues et si unanimement appréciées.

Lui seul sentait déjà sa fin prochaine : les parents et les amis espéraient encore; mais le mal implacable faisait chaque jour surnoiser des progrès.

Désormais, tout est fini, il repose au sein de ce sol majungais qu'il aimait de tout son cœur.

Qu'il y dorme en paix l'éternel sommeil.

Dans le recul des temps, la physionomie de Jacques Orsini se mêlera éclatante de mâle énergie à cette admirable phalange de Majungais dont l'œuvre économique a creusé dans ce pays un ineffaçable sillon.

Que les membres de sa famille recueillent un adoucissement à leur peine dans les témoignages affectueux qui les entourent.

Je leur adresse au nom de M. le gouverneur général, au nom de l'assemblée municipale et en mon nom personnel l'hommage de mes douloureuses condoléances

Compagnie de batelage de la côte Ouest de Madagascar
Fondateur : Jacques Orsini
Société anonyme au capital de 1.800.000 fr.
Siège social : Majunga
(*Le Phare de Majunga*, 13 août 1927)

Aux termes d'un acte sous signatures privées fait à Majunga le cinq mars mil neuf cent vingt sept, le conseil d'administration de la Compagnie de batelage de la côte Ouest de Madagascar, société anonyme, dont le siège est à Majunga, pour tenir compte des nombreuses modifications apportées aux statuts depuis la création de la société a opéré la refonte complète des dits statuts et a établi le nouveau texte qui suit :

TITRE PREMIER

Formation et objet de la société. — Dénomination. — Siège. — Durée

Article 1^{er}. — D'après l'acte constitutif dressé par M^e Fournial, greffier-notaire à Majunga, le 21 février 1899, la société avait pour objet l'exploitation de Batelage à Majunga.

Une décision de l'assemblée générale du 1^{er} mai 1921 a adopté la rédaction suivante :

« Il est formé entre les propriétaires des actions ci-après créées une société anonyme qui aura pour objet l'exploitation de batelage à Majunga et dans tous les autres ports de la côte Ouest de Madagascar, de tous transports maritimes ou fluviaux, de remorquage, de sauvetage et toutes opérations se rapportant à l'industrie de la navigation sans que cette énumération soit limitative ».

Article 2. — La dénomination de la société est, d'après l'acte constitutif, « Compagnie de batelage de la Côte Ouest de Madagascar » ; une délibération de l'assemblée générale du 26 juillet 1925 y a ajouté la mention : « Fondateur : Jacques Orsini ».

Article 3. — La durée de la société est fixée à cinquante années ayant pour origine le 26 mars 1899, jour de sa constitution définitive ainsi que l'établit le dépôt fait au greffe de Majunga des pièces constitutives le 27 mars 1899.

Article 4. — La siège de la société est à Majunga. ,

TITRE DEUX :

Fonds social — Actions

Article 5. — Le capital social qui, aux termes de l'acte constitutif, était de cent mille francs divisés en 1.000 actions de 100 francs chacune est actuellement de 1.800.000 francs se composant de 18.000 actions de 100 francs par suite d'une première augmentation de 100.000 francs votée par l'assemblée générale du 14 avril 1901, d'une deuxième augmentation de 200.000 francs qui a porté ce capital à 400.000 francs votés par l'assemblée générale du 30 mars 1919 et d'une troisième augmentation de 1.400.000 fr. qui l'a porté à 1.800.000 francs votée par les assemblées générales des 24 décembre 1921 et 21 mai 1922.

Article 6. — Il a été créé par décision de l'assemblée générale en date du 1^{er} mai 1921, 100 parts de fondateur attribuées à M. Jacques Orsini, et qui participeront aux bénéfices comme il est prévu à l'article 42.

L'assemblée générale du 24 décembre 1921 a décidé que ces parts pourront être rachetées à tout moment par décision de l'assemblée générale au prix forfaitaire de 200.000 francs.

Article 7. — La présente société a été définitivement constituée après la souscription totale de mille actions, le versement de 75 francs par action et l'accomplissement des

autres formalités prescrites par la loi ainsi que cela résulte de la délibération de l'assemblée générale constitutive du 26 mars 1899, comme il est dit à l'article 3.

Article 8. — Les actions sont émises en numéraire ; toutefois 1.940 actions d'apport de 100 francs ont été créées par l'assemblée générale du 21 mai 1922 pour cession des quatre batelages de Nossi-Bé.

Article 9. — Chaque action donne droit sans distinction à une part égale dans les bénéfices et dans la propriété du fonds social.

Article 10 — Les titres provisoires et définitifs sont extraits de registres à souches numérotés, frappés du timbre sec de la société et revêtus de la signature de deux administrateurs Article 11. — La cession des actions au porteur s'opère par la simple tradition du titre.

Celle des récépissés et des titres nominatifs a lieu par une déclaration de transfert inscrite sur les registres de la société et signée du cédant ou de son mandataire. Les actions sont négociables après le premier versement,

Les titulaires, les cessionnaires intermédiaires et les souscripteurs sont tenus solidairement du montant de l'action. Tout souscripteur ou actionnaire qui a cédé son titre, cesse, deux ans après la cession, d'être responsable du versement non encore appelé

Article 12. — Les actions sont indivisibles et la société ne reconnaît qu'un propriétaire pour chaque action.

Les représentants ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous aucun prétexte, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni en demander le partage où la licitation ils sont tenus de s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Article 13. — Les dividendes de toute action nominative ou au porteur sont valablement payés au porteur du titre.

Article 14. — Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe.

La propriété d'une action comporte de plein droit adhésion aux statuts de la société et aux délibérations des assemblées générales,

Articles 15. — Tout actionnaire qui a perdu son titre, peut, en justifiant de sa propriété et de la perte du titre, se faire délivrer par la société un duplicata non transmissible du titre perdu ; toutefois, les intérêts ou dividendes ne lui seront payés que cinq ans après les échéances, avec les intérêts à son profit sur le pied de six pour cent.

TITRE TROIS

Administration de la société

Article 16. — La société est administrée par un conseil d'administration. Le nombre des membres du conseil d'administration qui, aux termes de l'acte constitutif, était de trois au moins et de cinq au plus, nommés par l'assemblée générale pour une durée de trois ans, a été porté de cinq au moins et de sept au plus par décision de l'assemblée générale du 20 octobre 1901 ; de 7 au moins et de 9 au plus par décision de l'assemblée générale du 1^{er} mai 1921 ; de 9 au moins et de 13 au plus par décision de l'assemblée générale du 24 décembre 1921.

En outre, l'assemblée générale du 24 décembre 1921 a décidé que les membres du conseil d'administration auront la faculté de se faire représenter aux réunions du conseil par leurs agents représentants locaux ou leurs délégués qui auront un droit de vote égal aux titulaires eux-mêmes,

Article 17. — Les administrateurs doivent être propriétaires pendant toute la durée de leur mandat, de chacun dix actions au moins.

Ces actions sont affectées à la garantie de tous les actes de la gestion, même de ceux qui seraient exclusivement personnels à l'un des administrateurs.

Elles sont inaliénables et déposées dans la caisse sociale.

.....

TITRE HUIT Partage des bénéfices

Article 42. — Sur les bénéfices nets et annuels l'acte constitutif prévoyait un prélèvement de 10 % pour le fonds de réserve.

L'assemblée générale du 1^{er} mai 1921 a décidé qu'il serait en outre prélevé sur ces bénéfices 3 % pour les parts de fondateur.

L'assemblée générale du 24 décembre 1921 a adopté la rédaction suivante .

« Les bénéfices bruts sont constitués par l'excédent des recettes sur les dépenses. [...] Sur ces bénéfices bruts, il sera déduit un amortissement de 12 % sur la valeur totale du matériel pour obtenir les bénéfices nets

Sur ces bénéfices nets, il sera prélevé :

1° — Les pourcentages de la direction :

2° — 5 % pour le fonds le réserve

3° — 7 % d'intérêts à toutes le actions formant le capital.

Sur le solde

15 % pour le conseil d'administration

10 % pour les parts de fondateur,

Un complément de dividende

Le solde pour amortissement extraordinaire ou réserve spéciale. »

.....

Les présents statuts ont été rédigés par les soussignés, membres du conseil d'administration de la société, pour être soumis à l'approbation de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 10 avril 1927.

Majunga, le 5 mars 1927

Signé : Francœur, Coppillet ; Chassagneux, agent de la Cie lyonnaise ; Orsini Philippe, Maunier ; Debauvais, agent de la Cie des Messageries maritimes ; Pujol, agent de la Cie marseillaise ; Leblanc, agent de la Cie havraise péninsulaire ; Hassim Rajpar.

II

Augmentation de capital de 200.000 fr.

Déclaration de souscription et de versement

Aux termes d'un acte reçu par M^e Martino, notaire à Majunga, le douze mai mil neuf cent vingt six, le conseil d'administration de la Compagnie de batelage de la Côte Ouest a déclaré :

Que les deux mill actions de cent francs chacune représentant l'augmentation de capital autorisée par l'assemblée générale du trente mars mil neuf cent dix neuf ont été souscrites et que chaque souscripteur a versé en numéraire la totalité du montant des actions souscrites ; le nombre des souscriptions a été de vingt.

À cet acte est demeurée annexée, conformément à la loi, la liste des souscripteurs avec état des versements effectués par chacun d'eux.

.....

V

Du procès verbal de la délibération de l'assemblée générale tenue par les actionnaires de la société le seize mai mil neuf cent vingt six, il appert que l'assemblée générale a :

Neuvième résolution. — Après vérification, reconnu sincère et véritable la déclaration de souscription et de versement faite par M. Orsini Jacques au nom du conseil d'administration de la société suivant acte reçu par M^e de Peretti, notaire à Majunga, le dix neuf juin mil neuf cent vingt deux.

Dixième résolution. — Délégué au conseil d'administration le choix du commissaire chargé de faire un rapport, conformément à la loi, sur la valeur des apports en nature faits par la Compagnie havraise, la Compagnie des Messageries maritimes, M. Chaber, la Compagnie nosybéenne, la Société agricole et MM. Millot et Cie.

Onzième résolution. — Délégué au conseil administration le choix du ou des commissaires chargés de faire un rapport, conformément à la loi, sur la valeur des avantages concédés à M Jacques Orsini par délibération de l'assemblée générale des 1^{er} mai et 24 décembre 1921 par l'attribution de cent parts de fondateur rachetables au prix forfaitaire de 200.000 francs.

VI

Du procès-verbal de la délibération du conseil d'administration de la société en date du 24 juillet 1926, il appert que le conseil d'administration a :

1^o désigné M. Mittelmann, ingénieur, demeurant à Nossy-Bé, comme commissaire en vue de faire un rapport sur la valeur des apports en nature faits à la société par diverses personnes ou sociétés et sur les avantages attribués à ces dernières en représentation de ces apports.

2^o désigné M. Bosq, secrétaire de la chambre de commerce de Majunga comme commissaire en vue de faire un rapport sur les avantages particuliers concédés à M. Jacques Orsini par l'attribution de cent parts de fondateur rachetables au prix forfaitaire de 200.000 francs.

.....
Pour extrait et mention,
R. LETOREY.

Tribune Libre
MON PREMIER VOYAGE
L'estuaire de la Betsiboka.
La vallée de la déchéance.
(*L'Écho de Tananarive*, 23 octobre 1927)

.....
[La Compagnie de batelage de la Côte Ouest]

Notre départ avait été fixé pour 11 heures. La Compagnie de batelage de la Côte Ouest, qui gère le service des transports en commun de la Betsiboka, avait prévu deux embarcations. Près d'une vingtaine d'Européens, dont six ou sept dames et autant d'enfants, avaient pris leur billet dans le réduit malpropre qui, à Majunga abrite le personnel dirigeant de la Cie occidentale de Madagascar et de la Cie de batelage. Une pratique hautement instructive est que chaque passager, avant de se confier au matériel de la Cie, signe un long document qui dégage la société de toutes les contingences terrestres, y compris, y est-il spécifié, « les conséquences des arrêtés du gouverneur général. » Voilà certes une compagnie fort peu déférente et bien ingrate pour une administration si indulgente pour ses abus ! !



À l'heure indiquée, tous les voyageurs se trouvaient à bord du chaland destiné aux marchandises, anxieux de voir accoster le bateau à moteur, sur lequel ils devaient prendre place. Après trois heures d'attente, une communication laconique nous apprit que le bateau qui nous était destiné n'était pas en état de naviguer. C'est à la dernière minute que la direction du Batelage vérifie l'état de son matériel ! Il fut donc décrété que, tel un vil bétail, les passagers, sans distinction de sexe ni de race, seraient parqués dans les espaces libres, laissés par un amoncellement désordonné de colis. Nous avons vu un haut fonctionnaire rejoignant son poste sur les épaules d'un nègre. Nous vîmes un administrateur, sa femme et son enfant de cinq ans mêlés durant deux jours et deux nuits au troupeau désemparé des Indiens et des indigènes. Les colons qui reprochent à l'administration d'être trop fastueuse pour ses fonctionnaires sont injustes !

C'est vers les 9 heures du soir que notre chaland stoppa, après avoir traversé une nuée de moustiques dont les piqûres arrachaient aux enfants du bord des cris de douleur. Hommes, femmes et jeunes filles, dans une promiscuité qui, en d'autres circonstances, eut été indécente, s'allongèrent, de leur mieux, sur la surface chaotique du chaland, insuffisamment protégés contre le froid de la nuit. Une lanterne fumeuse éclairait ce grouillement humain, plus lamentable que les convois de fugitifs arméniens fuyant les représailles ottomanes. C'est pour des faits moindres que la Société des Nations instruit des pétitions de réfugiés.

.....
Spirit of Europe [P. H. Vierge].

SERVICE POSTAL
(*Le Phare de Majunga*, 10 décembre 1927)

Usant de son droit de réponse, la Compagnie de batelage de la côte Ouest nous adresse de véhémentes protestations au sujet de la non insertion, dans notre dernier numéro, des paragraphes 1 et 7 de sa lettre de rectification. Si nous n'avons pas publié les paragraphes indiqués, c'est que nous estimions qu'étant tout à fait en dehors du domaine public, ils ne pouvaient intéresser nos lecteurs. Mais puisque la Compagnie de

batelage semble y tenir, nous insérons à nouveau sa lettre en nous permettant d'y ajouter quelques commentaires.

Majunga, le 30 novembre 1927.

Monsieur le directeur,

Nous répondons à l'article paru sur votre estimé journal à la date du 20 novembre, courant, en quatrième colonne, concernant la lenteur des opérations de débarquement des sacs de poste arrivés par le s/s « Bernardin de St-Pierre » le 18 de ce mois.

Nous protestons énergiquement contre les faits, tels que vous les relatez, ce qui ne peut être que la conséquence de renseignements incomplets sur lesquels vous vous êtes basé pour établir votre article.

C'est pourquoi nous tenons à vous faire connaître que si un retard a pu se produire dans la distribution du courrier, la Compagnie de batelage ne doit pas en être rendue seule responsable. (traduisez : Nous sommes donc responsables en partie).

En effet, certains éléments ont paru vous échapper, dont le premier consiste à tenir compte du temps mis par les bateaux postaux à délivrer les sacs de poste aux remorqueurs que nous envoyons le long du bord.

Ensuite, et de tout temps, nous n'avons cessé de le signaler aux services compétents, ce sont les moyens inexistant pour opérer la mise à terre lorsque les courriers arrivent à marées basses ou par faibles marées hautes — nos chaloupes ne pouvant accoster ni au wharf, ni aux quais.

C'est la partie la plus ingrate de nos opérations de transport des courriers, car le transport à la poste, bien qu'étant souvent tributaire de la main-d'œuvre, ne nécessite jamais un laps de temps bien long.

En tous cas, avant d'incriminer notre société, il vous est toujours loisible de suivre par le détail toutes les opérations nécessitées par le transport à terre des sacs postaux — et, si le temps vous en empêche, il serait parfois utile de vous renseigner dans nos bureaux où notre personnel se mettra volontiers à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements dont vous aurez besoin.

Veuillez agréer, etc.

(Signé : Orsini.)

Comme nous le disons plus haut, les passages agressifs de la lettre de la Compagnie de batelage ne sauraient intéresser que nous et les nombreux contribuables qui sont venus se plaindre à nos bureaux. Quant à aller demander l'opinion de la Compagnie à chaque fois que nous aurons une réclamation à faire, c'est une autre paire de manches !

Notre confrère P. H. Vierre l'a-t-il demandée lorsqu'il a publié dans son numéro du 23 octobre 1927 l'article dont nous publions ci-dessous des extraits — article qui a soulevé l'indignation de tout Madagascar (que la Compagnie de batelage n'a pas relevé jusqu'ici) et qui aura, espérons le, sa répercussion en haut lieu ?...

.....

Dans le cas qui nous concerne, mus par un souci d'équité, nous nous sommes entourés de l'avis des personnes les plus autorisées à discuter de la question. La Compagnie de batelage est loin d'ignorer qu'à différentes reprises, des observations ont été faites par des contrôleurs des P. T. T. sur les lenteurs apportées à la manipulation des courriers, et — si nous en croyons nos renseignements que nous avons tout lieu de supposer extrêmement sérieux —, ces lenteurs seraient, dans la plupart des cas, survenues lors des manipulations sur le quai. À quoi sont dues ces lenteurs ? Toujours d'après nos renseignements, il semble qu'elles peuvent être attribuées à un manque de concordance entre le transport maritime et le transport terrestre ; c'est-à-dire, pour en revenir aux responsabilités, que la Compagnie de batelage n'a pas su organiser avec soin cette partie de sa manipulation. D'ailleurs, l'Administration a dû elle-même

s'occuper — et s'occupe encore — de la question. Enfin, il est extrêmement intéressant de noter que les courriers d'autres paquebots arrivés à Majunga dans les mêmes conditions de marées — puisque la Compagnie de batelage met la question de marées en avant — ont été débarqués en temps voulu, tandis que celui de « Bernardin-de-Saint-Pierre » n'est arrivé à la Poste qu'avec un retard excessif (nous maintenons le mot).

Que la Compagnie de batelage croie et affirme avoir raison, c'est son droit. Mais nous qui — quoi qu'en dise la dite compagnie — avons puisé nos renseignements aux sources les plus autorisées et qui avons constaté chez tous ceux que nous avons consulté la même réprobation pour le manque d'organisation ou, si l'on préfère, le manque de prévoyance de cette compagnie, nous ne pouvions faire autrement que de signaler le cas, et, ce, dans le seul intérêt du public, dont nous plaçons les intérêts bien au-dessus de ceux de toutes les compagnies du monde

Commission consultative de la chambre de commerce de Majunga
Procès-verbal de la séance du 12 mars 1930
(*Le Phare de Majunga*, 21 avril 1930)

www.entreprises-coloniales.fr/madagascar-et-djibouti/Maritime_de_Majunga.pdf

Lettre n° 810 du 6 février 1930 de M. le gouverneur général :

M. le gouverneur général prie M. le président de la commission consultative de lui donner son avis à propos du transfert à la Cie maritime de Majunga des autorisations données précédemment à la Cie de batelage de la Côte Ouest.

.....

AEC 1951/7 — C^{ie} de batelage de la côte Ouest de Madagascar (C.B.C.O.),
MAJUNGA (Madagascar).

Société en liquidation à la suite de l'expiration normale de sa durée (Décision de l'assemblée générale du 27 août 1949). — Liquidateur : M. Ramond Beau, à Majunga.
matériel et installations terrestres cédés à la C^{ie} maritime de Majunga.
