

## MESSAGERIES MARITIMES VERS DJIBOUTI ET MADAGASCAR

CHAMBRE DES DÉPUTÉS À VERSAILLES  
(*Journal officiel de la République française*, 10 novembre 1876)

[Services maritimes subventionnés sur les Comores : P&O évince les M.M.]

M. l'amiral Fourichon, ministre de la marine et des colonies. — En ce qui concerne les moyens employés pour assurer le service de la correspondance, je dois vous dire qu'autrefois, le département de la marine entretenait pour la station des Comores, de Madagascar, etc., un petit aviso de 50 chevaux, monté par 60 hommes d'équipage. On l'affectait également au transport périodique de la correspondance. Tout le monde se plaignait de ce service, et ce n'était pas sans raison. Je n'apprendrai rien à la Chambre en lui disant qu'un petit bâtiment de guerre, à bord duquel le commandant, l'état-major et l'équipage ont grand peine à se loger, n'est pas propre à faire le transport des passagers et des colis. Les passagers qu'on recevait à bord et qu'on pouvait refuser — car on n'était pas obligé de les accepter — étaient simplement placés sur le pont. C'est à peine s'il était possible de leur trouver un abri et de leur donner une nourriture suffisante. On a songé à remédier à cette situation qui avait soulevé de nombreuses et légitimes réclamations, et on s'est adressé d'abord aux Messageries maritimes. Mais, pour établir un service sur les Comores, cette compagnie n'a pas demandé moins de 200.000 francs de subvention.

Une telle somme a paru trop élevée.

C'est alors qu'une compagnie anglaise [P&O, dont les navires font le service d'Aden à Zanzibar, a offert de se détourner de sa route et consenti à traiter, pour dix ans, avec le ministère de la marine moyennant une subvention de 62.500 francs. Cette combinaison, messieurs, n'était-elle pas de nature à être acceptée ? N'était-elle pas conforme aux besoins du service ? N'était-elle pas en outre économique ? Car le modeste petit aviso employé jusque-là coûtait trois fois plus cher que le montant de la subvention réclamée par la société anglaise dont je viens de parler. La commission du budget a reconnu hier que cette mesure était suffisamment justifiée et elle a maintenu en conséquence la subvention allouée à la compagnie.

.....

---

OBOCK  
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 décembre 1894)

M. Lagarde, gouverneur d'Obock, qui a pris passage sur le *Peï-Ho*, a obtenu de la Compagnie des Messageries maritimes que ce paquebot touchât à Djibouti. Les chefs arabes de Djibouti ont été invités à visiter ce beau navire et une collation leur a été offerte à bord. M. Dumartin, inspecteur de la Compagnie, qui avait pris passage sur le *Peï-Ho*, a débarqué à Djibouti pour s'entendre avec le gouverneur au sujet du choix du terrain sur lequel va être construite l'agence des Messageries maritimes ; une partie du matériel a été apporté par le *Peï-Ho*.

---

## CHRONIQUE LOCALE

### LE PORT

(*Le Sémaphore de Marseille*, 21 avril 1895)

Le « Djemnah », des Messageries Maritimes, courrier de Madagascar, est arrivé vendredi soir dans le bassin de la Joliette. Il avait 135 passagers, parmi lesquels MM. Lagarde, gouverneur d'Obock ; Linard, commissaire des colonies, venant de Diégo-Suarez ; Yersin\*, médecin de la marine, retour d'une mission géographique et scientifique en Extrême-Orient ; Georges Delbruck, qui avait été chargé d'une mission spéciale à Obock par le ministre de la guerre ; Ristori, capitaine d'infanterie de marine, Pélekmans, évêque de Lahore, et 50 soldats et marins rentrant en France en congé de convalescence. Il y avait également à bord un passager moins intéressant. C'est un ex consul américain, un mulâtre, le sieur J.-L. Valler, condamné par le conseil de guerre de Tamatave à 20 années de travaux forcés pour espionnage. Le « Djemnah » a un plein chargement de graines, tapioca, sucres, caoutchouc, poivre, vanille, etc.

---

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 décembre 1895)

Par suite d'un accord intervenu avec le Ministre des colonies, la Compagnie des Messageries maritimes vient de décider que quatre de ses paquebots feront escale désormais au port de Djibouti, au lieu de relâcher à Aden. Pendant son récent séjour en France, M. Lagarde, gouverneur d'Obock, avait vivement insisté pour cette modification qui paraît devoir attirer à Djibouti un courant important du commerce de l'Abyssinie.

---

Messageries maritimes  
(*Paris-Capital*, 12 août 1896)

Après les Chargeurs réunis et la Havraise péninsulaire, cette compagnie organise un service régulier entre la métropole et les ports de Madagascar. L'action vaut 670 fr.

---

Compagnie des Messageries Maritimes  
S.A. au capital de 60.000.000 fr.  
(*Le Petit Marseillais*, 31 octobre 1898)

La Compagnie des Messageries Maritimes a l'honneur d'informer sa clientèle qu'elle délivre des connaissements directs pour Vohémar, Andevorante, Vatomandry, Mahanoro, Mananjary et éventuellement Parafangana et Fort-Dauphin, par transbordement à Diégo-Suarez sur vapeur de la Société française de commerce et de navigation à Madagascar.

Les marchandises pour ces destinations devront être embarquées sur le paquebot de la Compagnie des Messageries Maritimes qui part de Marseille le 25 de chaque mois.

Pour taux de fret et engagements, s'adresser au bureau des marchandises de la Compagnie, traverse de la Joliette.

---

## CHRONIQUE LOCALE

### LE PORT

(*Le Sémaphore de Marseille*, 19 février 1907)

Le *Salazie*, des Messageries Maritimes, courrier de Chine, est arrivé hier matin, avec 157 passagers, dont ceux du *Natal*, de la même Compagnie, courrier de Madagascar, retardé par une avarie de machine et qui a transbordé à Suez ses voyageurs et les dépêches sur le *Salazie*.

À signaler parmi les passagers : le colonel Brichot, le commandant Bernard, les capitaines Delacour, Ducin, Pierret, Picard et Brantôme, le lieutenant de vaisseau Grellier, le Dr Yersin, de l'Institut Pasteur ; MM. Cornillon et Fischer, inspecteurs des douanes venant de l'Indo-Chine ; MM. Hunt, consul des États-Unis à Tananarive ; Swinerd, directeur des Douanes, et Cazal, contrôleur des mines venant de Madagascar. M. Lagarde, ministre de France en Éthiopie, qui était attendu par ce paquebot, ne se trouvait pas à bord.

Le *Salazie*, qui a une bonne traversée, apporte une cargaison de 1.200 tonnes, en 19.000 colis de soie, thé, curiosités, étains, riz, café et divers.

---

### La situation à Madagascar

(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1907)

[...] Dès son arrivée à Tananarive, M. Augagneur a brusquement renvoyé en France de nombreux fonctionnaires, officiers et agents, dont les services avaient pu être appréciés par son prédécesseur. Cette mesure ne répondait pas entièrement à des préoccupations budgétaires puisque quelques-uns ont été remplacés par des amis de Lyon pourvus de soldes supérieures.

La colonie aurait à supporter des frais considérables de voyage, par suite de cet acte de népotisme sous lequel l'entourage de M. Augagneur s'est empressé de greffer quelques mesquines représailles qui ont rendu le gouverneur général tout à fait impopulaire.

Quoiqu'il en soit, cette décision, dont la légalité est plus que contestable, a eu pour résultat immédiat de priver la colonie de fonctionnaires qui la connaissaient bien et y étaient acclimatés.

Le rapatriement de nombreux colons, d'employés licenciés du service du chemin de fer et des familles des fonctionnaires ont augmenté ces départs et grossiront d'autant la note, que le service local aura à payer aux Messageries maritimes. [...]

---

### Le fret à Madagascar

(*Les Annales coloniales*, 8 février 1912)

Les Messageries Maritimes et la Compagnie Havraise Péninsulaire\* viennent d'affréter plusieurs vapeurs de charge, en vue du transport de cargaisons accumulées à Madagascar par suite de l'insuffisance momentanée des services réguliers de cette colonie.

Nous avons souvent signalé les doléances du commerce de Madagascar, à l'égard de fret en souffrance, du fait de l'incurie des agents et des services de la Compagnie Havraise Péninsulaire, au secours de laquelle, heureusement pour le commerce de la Grande Ile, la Compagnie des Messageries Maritimes est obligée de venir aujourd'hui en aide.

---

## LE RAPPROCHEMENT (*Les Annales coloniales*, 28 décembre 1912)

On sait qu'un congrès des chambres d'agriculture et de commerce de la Réunion et de Madagascar s'est tenu à Saint-Denis.

Le bureau du congrès était composé de la manière suivante :

.....

Voici les vœux qui ont été votés :

.....

2<sup>e</sup> vœu. — Le Congrès forme le vœu que les gouvernements de Madagascar et de la Réunion prient le ministre des colonies d'intervenir auprès des compagnies de navigation ou, du moins, auprès de celle subventionnée par l'État, afin d'obtenir une réduction très sensible du fret en ce qui a trait aux échanges de produits de ces îles. Nous devons ajouter que la modification demandée des tarifs en question ne saurait, d'après nous, être préjudiciable à ces compagnies de transport, car la réduction du prix de revient de la marchandise favoriserait l'accroissement de la consommation, et par suite, une augmentation dans le trafic réservé à ces vapeurs.

.....

5<sup>e</sup> vœu. — Sur les explications de M. l'agent des Messageries Maritimes, le Congrès exprime le désir que la clause du cahier des charges concernant l'installation de frigorifiques à bord des paquebots soit exécutée le plus tôt possible.

.....

13<sup>e</sup> vœu. — Le Congrès, considérant que les taux des frets actuellement imposés par la Compagnie des Messageries maritimes et la Compagnie Havraise Péninsulaire pour le transport de certaines marchandises de Madagascar et la Réunion en Europe et vice-versa, aussi bien que pour les denrées transportées de Madagascar à la Réunion et de la Réunion à Madagascar, sont hors de proportion avec la durée de traversée, les charges inhérentes à ces transports et avec la valeur des marchandises,

Émet le vœu :

Que les chambre d'agriculture et de commerce de la Réunion, d'une part, et les diverses chambres consultatives et autres groupements commerciaux et agricoles de Madagascar d'autre part, fassent une active propagande en vue de la formation légale, dans les deux colonies, de syndicats ou associations de producteurs, exportateurs ou importateurs.

Que ces associations diverses créent ensuite, à leurs frais, une agence commerciale soit à Madagascar, soit à la Réunion, destinée à centraliser les demandes ou besoins de fret des divers groupements ressortissant à cette agence centrale.

Que ladite agence, s'inspirant des sentiments patriotiques certains de tous ces groupements, s'attache d'abord à obtenir des Compagnies françaises qui nous desservent depuis de très longues années les modérations de fret souhaitées par tous.

Mais qu'en cas d'insuccès, cette agence centrale soit qualifiée pour rechercher auprès de toutes autres Compagnies de navigation les moyens d'assurer aux conditions qui seront déterminées les transports à effectuer.

Qu'une commission de cinq membres soit nommée à l'effet d'établir sommairement un projet de tarifs des frets qui servira de base à la discussion des contrats à intervenir

ultérieurement, soit avec les Compagnies qui nous desservent actuellement, soit avec toutes autres sociétés de navigation ou armements et pour préparer la constitution des syndicats dont il est parlé plus haut.

.....  
\_\_\_\_\_

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

Tamatave

MM. Audouit, agent de la Compagnie des Messageries Maritimes.

.....  
\_\_\_\_\_

Les tarifs côtiers à Madagascar  
(*Les Annales coloniales*, 17 octobre 1921)

La chambre de commerce de Tananarive émettait dernièrement à l'unanimité un vote pour qu'une diminution sur les nouveaux tarifs côtiers soit appliquée rapidement.

On sait que depuis longtemps, les Messageries maritimes, dont le contrat avec la colonie pour ses services annexes avait été passé en 1914, sollicitaient du gouvernement général la rédaction d'un avenant majorant fortement les prix d'avant-guerre. La Compagnie expliquait, pour justifier sa demande, que ledit contrat, très onéreux, avait entraîné pour elle, des pertes considérables.

Fin 1920, se tint à Tananarive un Congrès où étaient représentées toutes les provinces de l'île. A ce moment, les services annexes n'étaient pour ainsi dire plus assurés, ce dont le commerce local se plaignait vivement. Après discussion, le Congrès convint, en présence et d'accord avec le représentant, des Messageries maritimes, M. Bontoux, que les frets et prix de passage de 1914 seraient majorés de 300 %, mais seulement du jour où un quatrième navire annexe viendrait s'ajouter aux trois existant déjà (*Bagdad, Sidon, Imerina*) pour remplacer le *Persepolis*, rentré en France, et permettre d'assurer régulièrement le service.

Ce vapeur, le *Dupleix*, au arriva de Poncichéry au commencement d'avril et le gouverneur général fit connaître vers le 15 du même mois, que le nouveau tarif allait être appliqué mais, à cette époque, la situation économique de la Colonie s'était profondément modifiée : les produits d'exportation ne se vendaient plus en Europe et les divers corps constitués de l'île prièrent le Gouverneur général de vouloir bien tâcher d'obtenir une amélioration des nouveaux tarifs devenus trop élevés.

Une Commission fut réunie d'urgence à Tananarive, à laquelle assista M. Magnan, agent général à Madagascar des Messageries maritimes. Il fut convenu que les nouveaux taux de frets et prix de passage seraient modifiés en baisse légère après préavis de trois mois, ainsi que le prévoyait l'avenant d'avril 1921, à la Convention de 1914. M. Magnan ne s'y opposa pas, en principe, mais se réserva, bien entendu, de consulter sa direction de Paris.

Tel était l'état de la question au commencement de juin.

Depuis, des démarches ont été entreprises et il semble que les intéressés ont obtenu satisfaction, à la suite de l'arrivée du *Dupleix*.

\_\_\_\_\_

Conseil municipal de Majunga

(*Les Annales coloniales*, 10 août 1923)

Par arrêté du 20 juin 1923, pris en conseil d'administration, M. Bontoux, membre du conseil municipal de Majunga, absent de la colonie depuis plus de neuf mois, est déclaré démissionnaire de ses fonctions de membre du conseil municipal de Majunga.

---

Accidents de mer  
(*Les Annales coloniales*, 30 octobre 1923)

L'*Angkor*, des Messageries Maritimes, à bord duquel un incendie s'est déclaré dans les soutes brûlant marchandises et courrier, a dû retourner à Djibouti.

---

DIÉGO-SUAREZ  
DÉPARTS  
(*Gazette du Nord de Madagascar*, 10 août 1924)

Par *Dumbea* également sont rentrés Monsieur Massip, ingénieur des M. M., et son fils, ainsi que M. de Touris. À tous les trois, La Gazette leur souhaite bon voyage et bon séjour en France pendant leur congé

---

MESSAGERIES MARITIMES  
(*Le Temps*, 11 mai 1929)

Si je me cantonnais dans l'optique, subjective, je n'aurais qu'à me féliciter de l'accueil que m'a fait Djibouti, en la personne de l'agent des Messageries maritimes

---

Contre l'isolement des Comores  
(*Les Annales coloniales*, 22 août 1929)

Les Comoriens vont être reliés régulièrement à la Grande Ile grâce à la création d'un service maritime de Majunga à la Côte Orientale d'Afrique desservant en même temps l'archipel des Comores.

Un vapeur jaugeant un millier de tonnes effectuera huit voyages par an entre Majunga et les ports africains de Zanzibar, Mozambique et Durban, avec escales à celles des îles Comores qui ne sont pas touchées par les paquebots-courriers de Marseille. Le rétablissement de cette ligne permettra à Madagascar d'avoir avec l'Afrique de l'Est et du Sud des relations maritimes qui sont actuellement tout à fait insuffisantes.

---

Diégo-Suarez  
(*L'Éclaireur. Organe de défense des intérêts économiques à Madagascar*,  
28 juin 1932)

Passage. — Le S/S<sup>1</sup> *Ville-de-Tamatave* venant de France est arrivé à Diégo le 24 juin et est reparti pour Tamatave 25 à 11 heures.

À signaler comme passagers M. Gonard, de la Cie des Comptoirs malgaches\* ; M. Mourier, qui fut le fondé de pouvoir de l'hôtel de la Franco-Malgache\* à Maevatanana et qui vient prendre la direction de l'hôtel des Messageries maritimes à Majunga ; M<sup>me</sup> et M. Micouin, fils du sympathique industriel de Tananarive, Monsieur Hagron., planteur de café de Vatmandry ; M. Novas, le commerçant bien connu de Madagascar.

---

Les frets-riz entre Madagascar et la France  
(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1933)

On sait que le riz est l'une des principale productions de Madagascar. Les *Annales coloniales* ont, à plus d'une reprise, signalé l'ampleur et l'intelligence des efforts déployés, tant par l'administration locale que par le commerce européen, pour créer des espèces pouvant représenter avec avantage sur le marché métropolitain.

Malheureusement, et jusqu'à ces derniers temps, l'élévation des frets faisait peser un lourd handicap sur les riz malgaches.

Aussi c'est avec la plus vive satisfaction que nous apprenons que les Messageries maritimes et la Société d'exploitation de la Compagnie havraise péninsulaire, qui desservent notre grande possession de l'océan Indien, viennent de porter à la connaissance de leur clientèle que les frets de riz sont ramenés au départ de Madagascar pour Marseille et Le Havre à 140 francs jusqu'au 31 janvier et à 12 francs du 1<sup>er</sup> février au 30 juin 1933.

---

(*Le Temps*, 25 février 1934)

Deux compagnies de navigation, les Messageries maritimes et la société pour l'exploitation de la Compagnie Havraise péninsulaire, assurent entre la France et Madagascar une liaison régulière et fréquente, avec des moyens matériels qui font honneur au pavillon français

---

LES FRETS  
À Madagascar  
(*Les Annales coloniales*, 27 février 1934)

Les compagnies de navigation Messageries maritimes, Havraise Péninsulaire, Scandinavian East-Africa ont ramené les taux de frets du maïs aux mêmes bases que celui du manioc, soit 55 francs la tonne métrique, et ceux du cacao à fr. 350 x10 % au lieu de fr. 450 x 10 %.

Rappelons qu'en janvier dernier, les mêmes Compagnies ont consenti sur les frets du tapioca une détaxe de fr. 120 par tonne métrique sur le taux de base de fr. 375 x 10 % ; et qu'elles ont ramené le taux de fret de la féculé de manioc de fr. 220 x 10 % à fr. 200 x10 % la tonne métrique.

---

---

<sup>1</sup> S/S : steamship.

LES FRETS  
Les lignes de l'Afrique Orientale  
(*Les Annales coloniales*, 27 février 1934)

Les vapeurs de la Woermann-Linie Deutsch Ostarfrika Linira [sic] Hamburg toucheront dorénavant Djibouti dont, pour la première fois, le vapeur Usurano, à l'aller en avril et le vapeur Ussukuma, en rentrant en juin.

---

A MADAGASCAR  
(*Les Annales coloniales*, 26 février 1935)

Par *Maréchal-Joffre*, est arrivé M. Deville, directeur des services commerciaux des « Messageries maritimes » venant remplacer à Tananarive l'agent général, M. Pascalis, rentré en France, en congé, par *Bernardin-de-Saint-Pierre*.

---

Le relèvement des taux de fret sur l'océan Indien  
(*Les Annales coloniales*, 4 juillet 1938)

Les Messageries Maritimes et la Havraise Péninsulaire, depuis le 15 juin, ont relevé leurs taux de fret à l'exportation sur Madagascar, les Comores, la Réunion et Maurice, de 20 % en moyenne.

---

Justice  
Assesseurs des cours criminelles  
(*Le Journal officiel de Madagascar et dépendances*, 22 janvier 1944)

TAMATAVE  
4° Courbon, agent de la Compagnie des Messageries Maritimes ;

DIÉGO-SUAREZ  
6° Pellerud, ingénieur des Messageries Maritimes ;

---

Justice  
Assesseurs de la cour criminelle de Diego-Suarez  
(*Le Journal officiel de Madagascar et dépendances*, 15 janvier 1949)

4° Brauquier Louis, directeur de l'agence des Messageries Maritimes ;

---

# MESSAGERIES MARITIMES

MARSEILLE DJIBOUTI  
AFRIQUE ORIENTALE  
M A D A G A S C A R  
LA REUNION MAURICE



Coll. Jacques Bobée

Affiche de Jules ??? 1956  
MESSAGERIES MARITIMES  
MARSEILLE DJIBOUTI  
AFRIQUE ORIENTALE  
M A D A G A S C A R  
LA RÉUNION MAURICE

Carte postale Édita, impr., Paris.