

PORT DE TAMATAVE

La situation du batelage à Tamatave
(*Madagascar, industriel, commercial, agricole*, 30 avril 1927)

Le matériel de batelage de Tamatave comprend actuellement 225 tonnes de chalands environ ; 115 tonnes appartiennent aux sociétés de batelage ; l'administration a mis à l'eau le gros chaland de 90 tonnes des Travaux publics et 2 petits chalands de 10 tonnes chacun primitivement destinés à Manakara. Le remorqueur prêté par M. OTTINO rend de grands services.

La Société du wharf et la Société du batelage comptent mettre à l'eau ces jours-ci chacune un chaland de plus de 50 tonnes, puis, à la fin du mois, chacune un autre chaland de 50 tonnes environ.

Le tonnage total des chalands de Tamatave doit donc dépasser très prochainement 400 tonnes contre plus de 1.500 tonnes avant le cyclone.

La Société du batelage attend un gros remorqueur de 90 HP sur la « Ville-de-Rouen » qui doit arriver à Tamatave à la fin du mois ; elle attend un autre petit remorqueur qu'elle vient d'acheter à Maurice.

Avec ce matériel, les sociétés ont pu assurer les débarquements suivants :

le 17 avril : Débarquement de la poste et colis postaux, fonctionnaires et militaires et bagages du « Grandidier »,

le 18 avril : Débarquement de 1 71 tonnes 600, dont 107 tonnes de l'« Explorateur-Grandidier » et 64 tonnes 600 du « Corsican »,

le 19 avril : Débarquement, de 119 tonnes de l'« Explorateur-Grandidier » et 47 tonnes 468 du « Corsican ».

Le service des Travaux publics a déjà rassemblé, soit en magasin, soit sur la route de Melville, la majeure partie des matériaux nécessaires pour la construction de deux appontements destinés à faciliter les débarquements : l'un à la place de l'ancien débarcadère des voyageurs, l'autre à 50 mètres plus au nord. D'ores et déjà, 26 mètres de quai qui avaient été emportés ont été rétablis et peuvent faciliter le travail des 3 grues qui ont été remises en état par leur propriétaire.

Les deux chaloupes à vapeur de la Société du wharf, coulées devant l'ancien appontement, n'ont pas encore été renflouées ; les deux voiliers « Mathilde » et « Fathi-Farim », à la côte, paraissent être en état d'être lancés incessamment.

L'activité à Tamatave
(*Madagascar, industriel, commercial, agricole*, 11 juin 1927)

Débarquements et embarquements. — Du 8 au 27 mai 1927 inclus, c'est-à-dire en 21 jours, il a été débarqué 2.624 tonnes soit 172 t. 500 par jour.

La moyenne pendant les 3 mois d'avant le cyclone (décembre 1926, janvier et février 1927) était de 202 tonnes (18.168 tonnes en 90 jours).

On est arrivé à débarquer :

322 tonnes le 14 mai.

305 tonnes le 20 mai.

383 tonnes le 27 mai.

Du 14 au 27 mai inclus, c'est-à-dire en 14 jours, il a été embarqué 1.000 tonnes, soit 71 tonnes par jour.

La moyenne des 3 mois (décembre 1926, janvier et février 1927) était de 441 tonnes (40.06.4 tonnes en 90 jours).

Batelage. — Remorqueurs. — 13 chalands sont au travail, dont 7 aux sociétés et aux particuliers représentant 380 tonnes, et 6 à l'Administration représentant 215 tonnes. En tout, 595 tonnes.

En outre, 4 chalands (210 tonnes au total) sont en réparation.

1 chaland (50 tonnes) est en construction.

7 chalands (375 tonnes) sont attendus avant fin juillet par des particuliers.

8 chalands (240 tonnes) ont été commandés par l'Administration.

Les chalands de l'Administration sont loués aux sociétés du Wharf et du Batelage.

Au total, Tamatave aura sous peu 33 chalands d'un tonnage total de 1.460 tonnes.

Avant le cyclone, Tamatave disposait de 45 chalands environ, en plus ou moins bon état, d'un tonnage total de l'ordre de 1.600 tonnes seulement.

Deux remorqueurs sont au travail (un remorqueur *Ottino* de 90 HP, du Batelage, arrivé fin avril).

Deux remorqueurs de 60 et 45 HP sont en réparation : l'un deux, le *Verdun*, est sur le point d'être en état.

Enfin, un remorqueur est attendu par la Société du Commerce Extérieur.

Au total, 5 remorqueurs seront, sous peu, en état pour remplacer les huit remorqueurs qui existaient avant le cyclone.

Le remorqueur *Lorraine*, de la Société du Wharf, coulé dans la darse, a été renfloué.

Le remorqueur *Alsace*, coulé à côté du *Lorraine*, est en cours de renflouement.

Quais-Appontements. — Les quais ont été entièrement remis en état et déblayés de toutes les épaves qui les encombraient.

Ils sont accessibles comme ils l'étaient avant le cyclone. Une drague à main venue de Mananjary, qui doit travailler de nuit pour ne pas gêner les opérations, vient d'arriver et va creuser au pied des quais en maçonnerie ou en charpente. L'ancien quai en bois, de 35 mètres de long environ, emporté par le cyclone, a été entièrement refait depuis plus d'un mois.

L'ancien appontement des voyageurs, de 21 mètres de long, a été reconstruit entièrement et mis en service le 21 mai.

Un premier appontement pour marchandises au voisinage de l'appontement des voyageurs, et dont la longueur est de 40 mètres, a été construit par les Travaux publics. Il a été mis en service vendredi 3 juin.

Un second appontement identique au premier, à 50 mètres de lui, et dont la construction a été confiée à un entrepreneur, doit être terminé pour la mi-juin.

Finalement, on dispose actuellement d'autant de postes d'accostage à Tamatave qu'avant le cyclone à la mi-juin ; quand le second appontement sera terminé, on disposera de deux postes de plus.

La capacité de débarquement et d'embarquement ne sera toutefois pas aussi élevée qu'avant le cyclone, car les appontements en charpente ne pourront être équipés aussi fortement que le wharf. On débarquait avant le cyclone 3.000 tonnes en moyenne par mois au wharf, soit 100 tonnes par jour : on les débarquera sans difficulté pendant une partie de l'année aux deux petits appontements.

Cinq grues sont en état de travailler

1 grue du T.C.E. de 12 tonnes,

1 grue de la Société du batelage,

1 grue du wharf,

2 grue Lasnier — 1.500 et 3.000 kg)

Deux autres grues sont en cours de remise en état (1 du wharf, 1 de la Société du commerce extérieur).

Magasins. — Les magasins de la chambre de commerce, de la Société du wharf, des Magasins généraux, de la Douane., de la Compagnie lyonnaise ont une capacité totale de l'ordre de 10.000 m³, dont près de la moitié est encore disponible.

Divers propriétaires ont, en outre, en plus de petits locaux en général, 20.000 m³ environ de magasins. Mais il faut bien distinguer entre place disponible et place utilisable.

L'inventaire de la surface disponible est en cours.

L'Administration a décidé, en principe, la construction de 1.500 à 2.000 mètres carrés de magasins, de façon à parer à un afflux probable de marchandises.

En outre, des mesures seront prises pour que les marchandises ne séjournent dans les magasins du port que le temps nécessaire, et soient ensuite, le plus tôt possible, et d'office au besoin, acheminées vers leur destination.

Main-d'œuvre. — La main-d'œuvre des Travaux publics n'a jamais été au-dessous de 600 hommes depuis le lendemain du cyclone, grâce au regroupement de tous les ouvriers de tous les chantiers du service, tant à Tamatave qu'aux environs.

L'effectif actuel (29 mai) est de 1.178 hommes, dont 12 chefs d'équipe, 20 forgerons, 3 ferblantiers, 58 charpentiers, 20 maçons et 9 peintres.

En outre, plusieurs centaines de prisonniers sont employés aux travaux intéressant la commune, notamment aux déblaiements et à la reconstruction de divers bâtiments.

Un cyclone sur Tamatave (Madagascar, industriel, commercial, agricole, 25 avril 1928)

Lettre de notre correspondant particulier

Tamatave, le 20 avril

Quelques détails sur notre alerte d'hier.

Nous avons bien cru à une réédition du 3 mars 27. Quel pays ! Il n'y a plus rien à faire !.. Le raz de marée a causé des dégâts assez sérieux — une partie de la pointe Hastie a encore été envahie. Les chantiers maritimes ont beaucoup souffert. On se demande si, vraiment, on pourra jamais les terminer — cela donne à réfléchir, surtout lorsqu'on voit la petitesse de ce qu'on fait devant une mer qui fait bien les choses depuis quelque temps. La voie de la gare a été envahie par l'eau — tout a été ensablé, on aurait pu arriver en pirogue devant le bureau de Monsieur le chef de gare. Le train de voyageurs a été aiguillé sur l'annexe de la gare du wharf où il est arrivé avec une heure de retard. La passerelle construite par l'entreprise Dubois pour la pose du futur wharf a été enlevée presque en totalité. Elle fait maintenant le digne pendant de l'ancien wharf. Les appontements construits par le service des Travaux publics ont peu souffert. Une des jetées a complètement été détruite, les autres plus ou moins endolories.

Les deux dragues sont à l'eau. Quelques chalands ont été fortement drossés, les amarres ont tenu bon. Le remorqueur *La Lorraine* a failli se perdre sur le récif — on a pu l'amarrer près des quais.

Un voilier a supporté les assauts d'une mer épouvantable pendant toute la journée près du grand récif. À chaque minute, on le croyait perdu, il bondissait comme un cabri — c'est une belle réclame pour la maison qui a fourni ses amarres.

Jamais je n'avais vu la mer aussi forte — le boulevard Gallieni a résisté — fort heureusement pour les immeubles qui attendent leur protection depuis de longs mois et qui, comme sœur Anne, ne voient rien venir.

La mer est entrée dans le jardin de la résidence : c'est vous dire si cela grêlait.

En ville, quelques tôles ont été enlevées, plusieurs arbres sont tombés, dégoutés de vivre avec des secousses continues. À Tanambao, quelques paillotes ont été décoiffées. Pas d'accident de personne. Moral excellent sur toute la ligne mais chacun se dit : Tamatave commence à devenir inhabitable.

Ce n'est pas une existence que d'être alerté tous les 20 jours par une menace de cyclone. On se demande si l'on ne devrait pas abandonner complètement la pointe Hastie et les beaux projets de port. Ce serait à voir.

OFFRES D'EMPLOIS
(*La Journée industrielle*, 16 mai 1930)

On dem. pour Tamatave (Madagascar) un conduit. de trav. opérateur, ay. connais. béton armé, âgé de 25 à 30 ans, célibataire et muni de sérieuses références. S'adres. à la Société de Construction des Batignolles, 11, rue d'Argenson, Paris (8^e).

Les travaux du port de Tamatave
(*Les Annales coloniales*, 17 septembre 1931)

C'est à la fin du mois de septembre que seront enfin mis à la disposition des Compagnies de navigation pour y recevoir les marchandises d'importation les trois nouveaux magasins du port. Les travaux d'agrandissement du terre-plein du môle sont presque terminés. Il en est de même des travaux du Consortium franco-allemand.

Le port de Tamatave
(*Le Madécasse*, 6 juillet 1934)

Il est certain que c'est sous le signe du port de Tamatave que se sont déroulées les élections de la Chambre de commerce de Tananarive, tant celle des six membres nouveaux que celle du bureau. Du moins, parce qu'il faut nuancer, c'est ce qui a coloré les élections pour les électeurs non candidats et pour les spectateurs.

Comme nous l'avons précédemment écrit, Tananarive a la volonté de se relier aux navires à des conditions moins onéreuses qu'actuellement et d'être assurée qu'elle paie le même prix que d'autres. Il n'y a rien de plus légitime que cette volonté si l'on songe que notre TCE est le meilleur marché des chemins de fer coloniaux. Nous pouvons aussi dire que la voie et le matériel nous font honneur près de tous nos visiteurs étrangers — car pour les Français, qui ne veulent connaître que le métro, c'est autre chose — et si l'on songe que les entreprises de batelage de Tamatave paient annuellement un dividende qu'on dit n'être pas inférieur à 40 % du capital engagé

Quelle est la situation des batelages à Tamatave ? Et d'abord quel est leur rôle ?

Leur rôle est de se substituer au destinataire pour prendre la marchandise de ce dernier à la fin du contrat caf que matérialise le connaissement et qui finit sous palan du navire transporteur. Le droit de tout destinataire est d'aller sous palan recevoir sa marchandise mais, pratiquement, cela n'est possible ni au destinataire ni à son mandataire au port qui peut être le transitaire ou le batelage. En effet, qui se risquerait à attendre pendant un ou plusieurs jours les colis que lui sont destinés et ne pourrait prendre ceux des autres ?

De cette situation de fait sont nés les batelages qui sont actuellement au nombre de 4 à Tamatave :

SOCIÉTÉ DU WHARF DE TAMATAVE

Le Wharf, le premier-né et encore le plus puissant (président du conseil d'administration : M. Paul Imbert ¹, administrateur de la Compagnie des Messageries Maritimes ; vice-président du conseil d'administration : Commandant Batellet ², administrateur de la Société des Services contractuels des Messageries maritimes).

SOCIÉTÉ DU BATELAGE DE TAMATAVE

Cette société est le résultat de la fusion du Batelage des Magasins généraux et Entrepôts de Tamatave (dont le privilège a été racheté pour compter du 1^{er} janvier 1934) et d'un groupe de chargeurs tamataviens. Il est administré par MM. Vovard, Liotard, Krafft, Aubry et Hoareau.

SOCIÉTÉ DE BATELAGE DES CHARGEURS RÉUNIS DE TAMATAVE*

Elle a été fondée, en octobre 1927, au capital de 1.750 000 francs pour concurrencer les deux autres batelages de l'époque : Wharf et Magasins généraux.

À son conseil d'administration notons la Cie Havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur, la Société française de commerce à Madagascar, MM. Éloi Hoareau, L. A. Rollo, Émery Nativel, Edgar Payet.

MANUTENTION MARITIME

Ce batelage a été créé par la Cie Scandinave pour le service de ses bateaux. Il est administré par MM. Gustave Henricksen et Sturla Amundsen

Donc deux batelages initiaux concurrents : Wharf et Magasins généraux, une fusion, un batelage concurrent et un batelage particulier.

Mais, aujourd'hui, et jusqu'au 31 décembre 1934, les 4 batelages de Tamatave sont associés, de même que les 4 compagnies de navigation qui desservent régulièrement Madagascar : MM, CHP, Clan Line et Scandinave sont d'accord sur le taux des frets, le partage des ports secondaires et la ristourne de fidélité.

*
* *

Et nous Tananariviens, que faisons-nous là dedans ?

Nous sommes le client qui fournit le travail le plus important et le plus rémunérateur (débarquement) ; en période d'activité (ce n'est ni hier ni aujourd'hui), le plus mal servi au tarif le plus élevé.

Aujourd'hui, on nous offre des actions — la part majoritaire des actions — du Batelage de Tamatave (ex-Magasins généraux). C'est une offre que la Chambre de

¹ Paul Imbert (12 octobre 1872, Salon-de-Provence-26 avril 1945, Paris, 16^e) : frère de René, mpf 1917. Marié en 1918 à M^{me} Jeanne-Albertine Roche, née Avenier. Ingénieur des Manufactures de l'État (régie des tabacs), docteur en droit (1902), auteur d'ouvrages remarquables : Des rapports entre patrons et ouvriers dans la grande industrie (1902), les Retraites ouvrières (1905), La Rénovation de l'Empire ottoman (1909), chef de cabinet de Paul Deschanel à la présidence de la Chambre (1912-1920), puis à la présidence de la République (février-septembre 1920). Président de la Société de navigation transocéanique fondée en 1919 en vue de prendre le contrôle de la Havraise Péninsulaire. Coopté en 1922 au conseil des Messageries maritimes et des Services contractuels afin de coordonner l'effort avec la Havraise. Administrateur de la Cie de l'Océan Indien. Débarqué en 1930 après la prise de contrôle de la Havraise par Worms. Administrateur du *Figaro* (1922-1927). Président de l'Alliance démocratique. Chevalier (1913), puis officier (1919) de la Légion d'honneur.

² Jean-Baptiste Batellet (1863-1942) : polytechnicien, commandeur de la Légion d'honneur comme capitaine de frégate (1920). Administrateur de la Havraise Péninsulaire de Navigation à vapeur.

commerce de Tananarive doit étudier avec tout l'intérêt qu'elle comporte. Notre avis de client des batelages de Tamatave — et qui ne l'est pas par voie indirecte ? — est qu'il serait bon d'acheter ce contrôle du second batelage. de Tamatave mais que ce n'est qu'une étape de la question

*
* * *

Nous avons dit tout à l'heure que le T. C. E nous faisait honneur et nous servait à des prix raisonnables. À quoi nous sert-il qu'un organisme d'État travaille bien s'il ne fait qu'alimenter des organismes qui nous « chargent » sévèrement ensuite.

Ne serait il pas possible, puisque le Port a été fait sur fonds d'emprunt, de compléter ce port par une fusion des 4 batelages en un seul, et ceci sous la pression et le contrôle administratifs

Il n'y a que des avantages à n'avoir qu'un batelage à Tamatave :

1° Égalité de traitement pour tout navire (avantages postaux et contractuels mis à part) et, par conséquence, concurrence possible pour nos frets. Le riz de Saïgon vient ici à 18 shillings la tonne. Combien paie le vary lava de Tamatave à Marseille ?

2° Diminution des frais généraux par compression des états-majors en un seul.

3° Égalité de traitement pour tout destinataire et tout chargeur et c'est là où il est nécessaire que l'Administration intervienne. Si nous avons la sécurité de payer tous le même prix sur le T C E. de même le Gouvernement Général, après nous avoir donné uti port, nous doit il et se doit-il de nous donner de terre à bord et vice-versa la même sécurité que de Tananarive à Tamatave.

4° Sanction définitive d'un accord de fait qui permet actuellement aux 4 batelages de Tamatave d'utiliser au mieux leurs matériels, plus économiquement pour eux mais en ce moment, sans que nous puissions — autrement que derrière la porte — bénéficier de ces économies.

*
* * *

Il reste deux questions subsidiaires.

1° Peut-on donner à un batelage un privilège tel que personne, sauf le destinataire lui même ou son mandataire (mais ceci avec toutes les impossibilités dont nous parlions plus haut), ne puisse faire d'opérations de débarquement ou d'embarquement dans le port de Tamatave ?

La réponse est nettement affirmative. Le cas a été tranché au Maroc et l'espèce était la même qu'à Tamatave

2° S'occuper de batelage en ce moment-ci n'est-il pas de la folie avec le port actuel qui doit permettre les opérations à quai ?

D'abord, le port n'est pas actuellement en état de supprimer les batelages ; même plus tard, si le trafic reprend, il y aura toujours des opérations à quai et des opérations en rade, celles-ci, d'ailleurs, favorisées par les travaux du port. Pour des probabilités qui sont à l'échéance de 10 ou de 20 ans, on ne peut pas arrêter une opération qui est primordiale pour la situation économique des Hauts-Plateaux et le port de Tamatave n'est justifié que par les Hauts-Plateaux

Nous sommes, comme chacun, sujet à erreur ; au moins avons-nous exposé notre pensée sans ambages- La Chambre de commerce de Tananarive s'intéresse à la question, nous le savons, et Monsieur le gouverneur général étant de retour, tous les éléments sont réunis.

PETITS ET MOYENS PORTS
RÉALISÉS AUX COLONIES FRANÇAISES
DANS LA DERNIERE DÉCADE ³
par M. BLOSSET ⁴, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
(*La Journée industrielle*, 4 mars 1939)
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Blosset_Ports_coloniaux-1939.pdf

Le port de Tamatave

C'est également en 1927-1928 que les travaux de Tamatave furent décidés. Étudiés sur place de 1923 à 1926 par l'auteur des présentes lignes, les travaux adaptés aux circonstances financières de l'époque furent finalement confiés à un consortium franco-allemand utilisant, pour le matériel d'entreprise et les matériaux incorporés aux ouvrages, les prestations en nature (plan Dawes).

Sans entrer dans les détails, rappelons seulement que le port, le premier grand port colonial (Dakar excepté), entièrement construit en rade foraine, comporte une digue de 2 km. de long, d'abord ancrée sur un récif madréporique, puis se prolongeant en mer jusqu'aux fonds de (- 20,00).

Deux môles constituent les ouvrages intérieurs, permettant l'accostage direct de navires jusqu'à 19 m. de tirant d'eau ; une darse de batelage, avec cale de halage, complète le port. Plus d'un million de tonnes d'enrochement de toutes dimensions ont été employées. Les terre-pleins, gagnés sur la mer, couvrent 100.000 mètres carrés : près de 20.000 m² de hangars et magasins ont été établis avec 18 grues à terre et un ponton.

Le 14 janvier 1936, le paquebot *Porthos*, des Messageries Maritimes, inaugurerait les installations et prenait son poste à quai ; heureux changement, aussi bien pour les passagers habitués aux difficultés d'embarquement et de débarquement en rade de Tamatave, que pour les marchandises ayant jusqu'alors à souffrir des risques d'acconage et des pluies si fréquentes sur la côte Est de la Grande-Île.

La dépense a été de l'ordre de 156 millions, dont 60 millions au titre des prestations en nature (paiements en marks) ; quelques travaux de parachèvement restent à faire, notamment une protection supplémentaire de la darse entre môles, où le ressac est encore parfois gênant et cause des ruptures d'amarres, mais l'essentiel est fait et Madagascar peut être fière de son port.

³ Décennie (dix ans) et non décade (10 jours).

⁴ Marcel Blosset (Paris, 31 janvier 1892-Louvenciennes, 13 déc. 1963) : polytechnicien, chef du service maritime de Madagascar (1923), puis chef du service des ports maritimes au ministère des colonies, commandeur de la Légion d'honneur (1956).