

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

Par les traités du 11 février 1893 et du 9 mars 1894, Chefneux ¹ et Ilf furent autorisés par Ménélik à fonder, pour 99 ans, « la Compagnie impériale d'Éthiopie », transformée, le 7 août 1896, en « Compagnie impériale des Chemins de fer éthiopiens », au capital de deux millions de francs français.

Jean Alexis Dauphin DUPARCHY
administrateur de la Compagnie
et entrepreneur à forfait

Né le 12 mars 1835 à Alièze (Jura).

Marié en 1875 à Cérilly (Allier) avec Marie Elisa Roussel, fille d'un notaire. Pas d'enfants.

Travaux d'entreprise :

Un lot de la Grande Société des chemins de fer russes (1861-1863).

Un lot du chemin de fer de la traversée des Pyrénées en Espagne, avec Ernest Goüin (1863-1865).

Un lot du canal de Suez (40 km) en association avec l'Entreprise Borel et Lavalley (1865-1870).

Dragage de la barre de Yenikale-Kenel, de la mer Noire à la mer d'Azov (1873-1876).

Un lot du Chemin de fer de Beira-Alta, de Figuiéra à Mangualde (130 km) au Portugal (1878-1882).

Port de Leixôes (Porto 1884-1895), en association avec Jean-Baptiste Dauderny, puis avec Bartissol.

Concessionnaire des chemins de fer de la Martinique (1885) : toujours au stade des études lors de l'éruption de la Montagne Pelée (1902).

Fondateur avec Pavin de Lafarge de la Société des canaux du Rhône (1886) : projet de canal latéral dit Dupont, repris en vain en 1897 avec Claret et Dollfus.

[Quais de Constantinople](#) (1892).

Concessionnaire des [ports de Tunis, Sousse et Sfax](#) (1894).

Administrateur et entrepreneur à forfait de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, de Djibouti au Harrar (1894).

Constructeur du chemin de fer Sfax-Gafsa pour la [Compagnie des phosphates](#), avec Dollfus et Wiriot (1898).

Administrateur de la [Société d'études des phosphates de Kalaâ-es-Senam](#) (Tunisie)(1900),

Concessionnaire avec Vigouroux de la jetée du port de Djibouti (juin 1898).

Membre (avec Bartissol) du comité de Paris de la [Compagnie de Mozambique](#),

Concession du port de Montevideo, Uruguay (1901) comme membre du groupement Arcada.

Tunnel ferroviaire du Loetschberg dans les Alpes bernoises (1906).

...

1/2

¹ Léon Chefneux (15 janvier 1853-31 mai 1917) : né à Piatra (Roumanie). Chevalier de la Légion d'honneur du 9 janvier 1894 comme négociant français établi au Choa.

Propriétaire du château de Savigny-sur-Orge (Seine-et-Oise)(1883) : organisation de chasses avec des dirigeants politiques.

Administrateur de la Société immobilière de la plage de Berneval, près Dieppe (1885) et de sa suite, la Société de Berneval Plage (1892).

Membre du conseil de surveillance de la Compagnie française du Styroléum H. Combal et Cie (mars 1889) : imperméabilisation et imputrescibilisation des tissus. Constitution frappée de nullité en 1892.

Administrateur de la Société de Publicité par les billets de Chemins de fer (sept. 1889),

Associé de la S.N.C. J. Dollfus et Cie, à Tlemcen (Algérie)(1891).

Administrateur de la Société d'études de reconstruction de Fort-de-France (Martinique)(avril 1891), de la [Société d'études industrielles et commerciales de l'Annam et du Tonkin](#) (mai 1891).

de la Compagnie des mines et usines de Vercia (Jura)(août 1891) : lignite. Dissolution en 1896.

de la Compagnie des Tramways à vapeur de la province de Plaisance (Italie)(déc. 1892), avec Jules Dollfus.

Liquidateur de la Société anonyme des Eaux minérales de Bagnoles-de-l'Orne et fondateur de l'Établissement thermal de Bagnoles-de-l'Orne (1896).

Administrateur de la [Société industrielle de Djibouti](#) (1899) : service des eaux,

de la Société d'exploitation des brevets Berry (oct. 1899) : prévention des accidents de chemins de fer.

Associé de la Société d'études des phosphates de Kalaâ-es-Senam qui candidate en vain fin 1900 à la concession des phosphates éponymes, remportée par la [Société des phosphates du Dyr](#).

Administrateur de la Vapeur (août 1900) : application de la vapeur aux forces motrices.

Chevalier (1887), puis officier (1890) du mérite agricole comme propriétaire-agriculteur à Savigny-sur-Orge.

Chevalier de la Légion d'honneur (1885)(parrainé par le baron Haussmann).

Comte portugais.

Ordre de la Couronne de Roumanie (1894).

Officier du Nichan-Iftikhar (1897).

Avis de décès à Savigny-sur-Orge. : *Le Temps*, 6 octobre 1907.

Legs de 6 MF à l'Académie française.

Sa veuve loue les dépendances de Savigny à la Société d'encouragement à l'aviation pour y établir le premier aérodrome français (1908).

Puis accueille à ses frais de nombreux blessés militaires pendant la Grande Guerre.

Décédé à Savigny-sur-Orge, le 30 octobre 1937.

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens
Société anonyme au capital de deux millions de francs

Siège social, rue de Châteaudun, n° 28, Paris

Constitution

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 12 septembre 1896)

Cette société a pour fondateurs MM. Alfred Ilg, ingénieur, demeurant à Zurich (Suisse), et Léon Chefneux, explorateur, demeurant à Paris, 31, rue Caumartin.

Elle a pour objet : 1° la construction et l'exploitation, dans l'empire d'Éthiopie, de chemins de fer et spécialement des lignes de Djibouti à Harrar, de Harrar à Entotto, de Entotto au Kaffa et au Nil Blanc, concédées par le gouvernement éthiopien, par acte passé le 9 mars 1895 à Entotto (Éthiopie), et que MM. Ilg et Chefneux apportent à la société ; 2° tous actes et traités commerciaux qui se rapportent directement ou indirectement à l'objet de cette société et toutes sortes d'opérations financières.

Le capital social est fixé à deux millions de francs, représenté par 5.000 actions de 500 francs chacune. Il est créé cent parts de fondateurs qui seront attribuées à MM. Ilg et Chefneux. Elles ne donneront aucun droit d'immixtion dans les affaires de la société.

Sur les bénéfices nets, il sera prélevé : 1° 5 % pour former le fonds de réserve ; 2° la somme nécessaire pour payer à chaque action un 1^{er} dividende de 5 %. — L'excédent,

s'il y a lieu, sera réparti comme suit : 10 % aux administrateurs, 45 % aux actionnaires, 45 % aux parts de fondateurs.

La durée de la société sera de 99 ans.

Ont été nommés administrateurs MM. Duparchy Jean ², Lacarrière Henri ³, Denisane Raoul ⁴, Ilg et Chefneux susnommés.

Acte déposé chez M^e Rey, notaire à Paris, et publié dans le *Courrier* du 9 septembre 1896.

² Jean Alexis Dauphin Duparchy (1835-1907) : l'un des grands entrepreneurs de l'époque : après avoir fait ses armes au Chemin de fer du Nord et au canal de Suez, il monte sa propre entreprise, décroche des chantiers au Portugal, en Russie, en Roumanie, en Tunisie... avant d'être l'un des fondateurs du groupe Arcada qui obtient en 1901 la construction du port de Montevideo. Chevalier de la Légion d'honneur.

³ La maison Lacarrière avait procuré à Chefneux des armes destinées à Ménélik, selon Rosanna Van Gelder de Pineda, *Le Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba*, L'Harmattan, 1995, p. 186.

⁴ Raoul Denisane : fils de Jules Denisane, commissionnaire en marchandises à Paris, associé en 1866 avec Jules Lacarrière. Administrateur des Caoutchoucs de l'Orénoque, présidés par Henri Lacarrière (août 1900).

Abel Marie Arthur SUAIS, directeur

Né le 29 avril 1848 à Melle (Deux-Sèvres).

Fils de Julien Joseph Marie Suais, conducteur des Ponts et Chaussées.

Marié à une Dlle Duboc. Dont un fils, *Maxime* (« Max ») Bernard Abel Suais, ingénieur ECP.

Au P.-O. : attaché au bureau d'études et de travaux des chemins de fer de Nantes à La Roche-sur-Yon ; Angers à Niort ; Orléans à Gien ; Orléans à Pithiviers ; La Flèche à Aubigné (1865-1872).

Siège de Paris : sergent dans la garde mobile de la Loire-Inférieure (1870-1871).

Chef de bureau au Havre des Forges et chantiers de la Méditerranée (1872-1878).

Au ministère des travaux publics : secrétaire de l'inspecteur général chargé de la 19^e inspection (1879-1885).

Au ministère de la marine et des colonies: mission d'études d'étude des voies de communication au Tonkin (1885-1886) ; mission à Obock et au lac Assal (1886) ; ingénieur de l'administration pénitentiaire à la Guyane (1886-1887) ; directeur du chemin de fer et du port de la Réunion (1888-1889).

Au ministère du commerce, de l'industrie et des colonies : inspecteur adjoint à l'inspection générale des travaux publics des colonies (1890).

Mission Obock, Diégo-Suarez, Nossi-Bé, Mayotte et la Réunion (1892).

Professeur du cours de construction à l'École coloniale.

Membre du Comité des travaux publics des colonies (1895).

Administrateur de la Société Parisienne anonyme de Fonderie et de Laminage (1880),

de la [Compagnie coloniale et des Mines d'or de Suberbieville](#) (1898),

de la [Compagnie de l'Afrique Orientale \(Maritime et Commerciale\)](#)(1900),

liquidateur de la Société des Anciens Établissements Henri Satre, Lyon, Arles, Rouen : constructions navales (1902),

Administrateur de la Société nouvelle d'armement à Nantes (1908),

président de la Banque pour la Marine et l'Industrie (1908),

de la Société franco-brésilienne de travaux publics (1910-1913),

du Crédit foncier de l'Amérique du Sud (1910),

administrateur de la Société française de construction et de travaux publics (1911),

administrateur délégué de la Société foncière de l'Argentine (1911-1926).

Fondateur de l'Éthiopienne (1919), transformée en Compagnie intercontinentale pour le commerce et l'industrie (1921).

Administrateur de la Société de Navigation Transocéanique (1920).

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 13 juillet 1890).

Avis de décès à Paris : *Le Figaro*, 2 novembre 1926.

NOMINATION

(*La Politique coloniale*, 24 juin 1897)

Nous apprenons que M. Suais (Abel), ingénieur en chef des colonies, adjoint à l'inspecteur général des travaux publics des colonies, a été placé hors cadres et autorisé à accepter les fonctions de directeur des services de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.

FRANCE & ABYSSINIE

(*La Gazette*, 27 juillet 1897)

Le journal officieux de M. le président du Conseil n'a pas été peu étonné, dit-il, à la publication dans le *Times* du traité récemment conclu avec Ménélik par M. Lagarde. Ce

procédé extra-diplomatique et extra-national ne provoque pourtant chez lui aucun blâme. La *République française* sait trop que son blâme ne servirait à rien et que le ministère des affaires étrangères continuera de communiquer de temps en temps les premières nouvelles concernant les intérêts français aux journaux gallophobes de Londres.

La *République Française*, qui n'ignore pas quels sont les sentiments des Anglais à notre égard et à quels procédés ils ont recours quand ils veulent entraver les projets français, rappelle, à propos de la mission Lagarde, ce que M. Rochet d'Héricourt a dit au sujet de la mission qu'il conduisait auprès du roi d'Éthiopie en 1843 :

« Sans la protection de plusieurs tribus que j'ai été forcée d'acheter, écrivait-il à un ami, et sans l'ascendant que me donnait mon formidable arsenal d'armes à feu, j'aurais péri infailliblement, victime des odieuses machinations de M. Haynes, gouverneur d'Aden. »

On voit que M. Rochet d'Héricourt n'avait pas d'illusions. Il estimait le gouverneur d'Aden tout juste assez pour le savoir capable de vouloir le faire massacrer et il put constater, par les faits, ses odieuses machinations. Ce n'est pas lui qui aurait eu l'idée de communiquer son traité au *Times* avant de le faire publier par un journal français.

Les machinations que dénonce ici le négociateur de 1843, il n'est pas un voyageur africain qui ne soit convaincu qu'elles sont restées dans la pratique de la politique anglaise. Elles font partie de ces traditions qui ont contribué à la « gloire » britannique, du moins à l'extension de sa puissance. Le journal officieux de M. Méline s'extasie beaucoup sur « le succès » de la mission de M. Lagarde, « succès auquel a grandement contribué le souple et sympathique talent diplomatique de notre négociateur. »

Or, que rapporte ce négociateur : la confirmation du traité de 1843, avec cette modification, plus avantageuse à l'Abyssinie qu'à la France, que les taxes douanières seraient à l'avenir de 8 % au lieu de 3 %. Voici le texte de cet ancien traité, bien oublié :

« Vu les rapports de bienveillance qui existent entre M. Louis-Philippe, roi de France et Sahle-Sallasi, roi du Choa, vu les échanges de cadeaux qui ont eu lieu entre ces souverains, par l'entremise de M. Rochet d'Héricourt, décoré des insignes du grand royaume de Choa, le roi de Choa désire alliance et commerce avec la France.

Art. premier. — Vu la conformité de religion qui existe entre les deux nations, le roi du Choa ose espérer qu'en cas de guerre avec les Musulmans ou d'autres étrangers, la France considérera ses ennemis comme les siens propres.

Art. 2. — S. M. Louis Philippe, roi de France, protecteur de Jérusalem, s'engage à faire respecter comme les sujets français tous les sujets de Choa qui iront en pèlerinage à Jérusalem, et à défendre à l'aide de ses représentants, sur toute la route, contre les avanies des Infidèles.

Art. 3. — Tous les Français, résidant au Choa seront considérés comme les sujets les plus favorisés et à ce titre, outre leurs droits, ils jouiront de tous les privilèges qui pourraient être accordés aux autres étrangers.

Art. 4. — Toutes les marchandises françaises introduites dans le Choa seront soumises à un droit de 3 % une fois payé. Ce droit sera prélevé en nature, afin d'éviter toute discussion d'arbitrage sur la valeur des dites marchandises.

Art. 5. — Tous les Français pourront commercer dans tout le royaume du Choa.

Art. 6 — Tous les Français, résidant au Choa, pourront acheter des maisons et des terres dont l'acquisition sera garantie par le roi du Choa.

Les Français pourront revendre ou disposer de ces mêmes propriétés. »

Fait en double à Angolola, le 7 juin 1843.

Sahalle Sallasi,

Rochet d'Héricourt. »

La *République Française* prétend que M. Lagarie a signé deux traités, celui qui confirme le traité Rochet d'Héricourt, plus un autre relatif à la construction d'un chemin de fer de Djibouti vers le Nil Blanc. Le journal officieux, dans son zèle, attribue à cette mission un « succès » qui ne lui appartient point.

La concession d« ce chemin de fer remonte à trois années. Elle a été accordée, non pas « à M. Ilg, ingénieur suisse », mais à MM. Ilg et Chefneux agissant en commun, par acte passé à Entoto le 7 mars 1894. Déjà, cette concession a fait l'objet d'un acte de société dont nous pouvons reproduire la substance :

La Société a pour fondateurs MM Alfred Ilg, ingénieur, demeurant à Zurich (Suisse), et Léon Chefneux, explorateur, demeurant à Paris, 31, rue Caumartin.

Elle a pour objet : 1° la construction et l'exploitation, dans l'Empire d'Ethiopie, de chemins de fer et spécialement des lignes de Djibouti à Harar, de Harar à Entoto, de Entoto à Kaffa et au Nil Blanc, concédées par le Gouvernement Ethiope par acte passé le 9 mars 1894 à Entoto (Éthiopie), et que MM. Ilg et Chefneux apportent à la société ; 2° tous les actes et traités commerciaux qui se rapportent directement ou indirectement à l'objet de cette société et toutes sortes d'opérations financières.

.....

Depuis la constitution de cette société, le capital social a été porté de deux millions à huit millions. Le matériel pour commencer les premiers travaux est prêt et l'on se mettra à l'œuvre au mois de septembre prochain.

M. Lagarde n'est pour rien dans la concession de ce chemin de fer. Elle est due à la seule Influence que MM. Ilg et Chefneux possèdent en Abyssinie ; elle sera du reste fort utile aux vues de Ménélik et à ses intérêts les plus tangibles.

À moins que la *République française* ne soit autorisée à nous communiquer, avant que le *Times* en ait connaissance (ce qui est douteux), quelque information complémentaire, nous voyons que la mission de M. Lagarde, dont on a fait si grand tapage, a simplement obtenu la confirmation d'un traité antérieur comportant une aggravation de taxe. C'est maigre, même quand on sait se contenter de peu. Espérons que les Anglais n'ont pas rapporté davantage dans leur sac de voyage.

INFORMATIONS

(*La Politique coloniale*, 18 février 1898)

M. Suais, directeur des Chemins de fer éthiopiens, vient de s'embarquer à Marseille à destination de Djibouti, où il va inspecter les travaux du premier tronçon de la ligne en construction, de Djibouti à Harar.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

(*Le Journal des chemins de fer*, 19 février 1898, p. 103-105)

Un chemin de fer français va, nous l'avons dit précédemment, ouvrir en Abyssinie la route à notre commerce national et consolider la légitime et bienfaisante influence que nous avons pu conquérir dans ce pays. Nous avons donc lieu de nous en féliciter à tous égards.

Cela serait une erreur de croire que l'avenir de cette ligne de pénétration se rattache un simple sentiment d'amour-propre et que là comme en tant d'autres points du territoire asiatique ou africain nous tentons une entreprise hasardeuse, sans certitude de succès et plus hardie que pratique.

Il n'en est rien, nous n'allons point défricher des déserts, ni poursuivre un but incertain. Nous allons sur un territoire que nous connaissons dans une nation qui nous est attachée et à laquelle nous sommes d'ores et déjà sympathiques constituer avant toute autre nation et à l'exclusion de toute autre un moyen d'exploitation des richesses de toute nature qui s'y trouvent et qui restent sans valeur ou à peu près faute de moyens de transports et de communications avec l'Europe. Nous allons ouvrir des débouchés nouveaux à nos exportations, et fournir un exutoire rémunérateur dont nous tirerons les premiers profits aux produits importants par leur nombre et leur valeur de ce pays exceptionnellement fertile et si heureusement doté par la nature.

L'Abyssinie, nous l'avons dit précédemment, est non seulement un pays ami pour nous et accueillant pour l'Européen, mais c'est un pays civilisé depuis une très haute antiquité et, de plus, relativement très peuplé : on y compte plus de 18 millions d'habitants, c'est-à-dire, à peu près la moitié de la population de la France. Il y existe un assez grand nombre de villes d'une importance véritable et divers marchés considérables ouverts depuis longtemps aux échanges internationaux, à l'approvisionnement du pays en marchandises étrangères, et à la vente des produits indigènes.

Il n'y a donc là rien de nouveau à créer, rien à ingénier et l'on ne marche pas vers l'inconnu. Il ne s'agit donc que de mettre en valeur, de développer ce qui existe, de rapprocher l'offre de la demande par le transport de la marchandise du vendeur vers l'acheteur, et cela dans les deux sens du dedans au dehors et réciproquement.

Ce transport, au sens strict du mot, existe puisqu'il y a des marchés établis mais il existe à l'état embryonnaire, à l'état primitif. Le transport se fait à dos d'animaux, chameaux et mulets et par voie de caravane, ce qui veut dire par petites quantités et grand mal, longs convois et grande lenteur, avec les aléas du chemin, les risques et les incertitudes de la route et les pénibles étapes. Les frais sont considérables et portent sur une petite quantités de produits. Leur prix de revient se trouve surchargé au détriment du producteur et de l'acheteur. En outre, la caravane, le transport à dos d'animaux, ne permettent le transport que de poids limités, et par cela même de marchandises divisibles et représentant une valeur intrinsèque assez élevée pour supporter des frais onéreux, d'où limitation du nombre des marchandises livrées au commerce et non-valeur commerciale pour des produits présentant un véritable intérêt pour l'exportation.

Le nombre en est grand car, nous l'avons dit, l'Éthiopie est admirablement partagée par la nature. Grâce à sa configuration spéciale, elle constitue plusieurs régions naturelles dont la production varie suivant l'altitude d'où dépend le climat de chacune.

Par le fait de ces amoncellements de montagnes et de vallées, de collines et de cirques arrosés de rivières, la végétation et la culture des régions tempérées, se trouve presque côte à côte avec celles de la zone tropicale et des pays intermédiaires.

On y cultive en première ligne le café, produit originaire du pays, où il pousse même à l'état sauvage et qui s'appelle du nom d'une localité abyssine Kaffa qui se trouve sur la ligne directe de Djibouti au Nil.

La cire donne lieu à une exportation importante pour les Indes.

Tous les animaux domestiques d'Europe, à l'exception du porc se rencontrent en Abyssinie. Sur ses hauts plateaux, une belle race de chevaux et de nombreux bestiaux paissent en liberté, l'élevage des bœufs, des moutons et des chèvres s'y fait sur une grande échelle et l'exportation des peaux de ces animaux donne lieu à un commerce assez étendu. En 1895, il a porté sur 575.000 peaux de chèvres et 72.000 peaux de bœufs.

Les mulets d'Éthiopie sont renommés et ont été utilisés avec succès dans notre campagne de Madagascar. Les autruches parcourent le pays par longues bandes et leur valeur y est inexploitée et ignorée. Les tortues dont l'écaille représente un si grand prix y sont énormes et nombreuses avec une immunité égale à celle des autruches et pour la même raison. Sur d'autres plateaux, paissent des moutons à longue laine qui pourraient alimenter un considérable commerce d'exportation.

Sur les plateaux intermédiaires, l'orge et le blé poussent en abondance ainsi que la plupart des fruits, des légumes et des céréales de l'Europe tempérée et méridionale. Mais à défaut de moyens de transport, tous ces produits restent sur place ou ils ne donnent lieu qu'à un commerce local et ne représentent qu'une valeur marchande insignifiante.

Dans les forêts, et elles sont nombreuses, toutes les essences et parmi elles les plus recherchées se pressent en futaies épaisses et les arbres atteignent des hauteurs et des circonférences considérables, qui leur donneraient une valeur marchande énorme si le manque de transport ne la neutralisait pas. On y voit le genévrier, le tamarin, le baobab, le mimosa, l'olivier, des arbres à gomme de toutes espèces, et des mûriers qui permettraient d'établir la très lucrative industrie de l'élevage du ver à soie.

Cent autres produits et plus sortent du sol dont la liste serait trop longue, mais dont quelques-uns peuvent donner lieu à un trafic colossal. Nous ne citerons que l'indigo, le lin, le coton. Le coton donne déjà lieu à un assez important commerce et sa filature et son tissage sont une des principales industries du pays. On rencontre en Éthiopie, le safran, le sésame, la canne à sucre, le citronnier, le bananier, le dattier, le pêcher, le grenadier, le prunier, le cédrat, le piment rouge, le poivre rouge, l'ail, l'oignon, le gingembre et une foule d'épices et de plantes aromatiques. La vigne y est à l'état sauvage et sa culture donnerait d'excellents produits. On a parlé autrefois des vins d'Éthiopie. Le tabac et la vanille y poussent.

C'est, comme on le voit, un pays privilégié où la récolte est prête et où il ne s'agit que de faire la cueillette. Pour cela, il ne faut point grand effort et le moyen est simple. Il s'agit pour mettre en valeur ces immenses richesses d'aller les prendre dans leurs centres de production et de les porter aux marchés de la côte qui les relient avec les points de consommation, c'est-à-dire avec le monde entier. Il faut remplacer le transport primitif et rudimentaire par le transport moderne, le chemin de fer.

C'est cette idée simple quand on la signale comme chose faite, mais dont la conception avait besoin d'être longtemps à l'avance étudiée et mûrie, qui a inspiré l'esprit clair voyant et pratique de MM. [Léon] Chefneux et [Alfred] Ilg. Elle est le résultat et le fruit de leur connaissance du pays, de leur étude longue et approfondie de ses ressources, de ses besoins, vus et calculés sur place dans leur état actuel et dans leur avenir probable.

C'est une idée pratique, facilement réalisable dont le succès est certain et dont les résultats seront assurément très rémunérateurs.

Ils ne peuvent être autres, pour les raisons que nous venons d'énumérer, parce qu'ils répondent à des besoins réels et constatés de production et de commerce à des aspirations locales et internationales.

La Compagnie impériale des chemins de fer Éthiopiens, sous l'inspiration de MM. Chefneux et Ilg, est assurée d'un trafic considérable, nous venons de le démontrer en énumérant les nombreux produits qui n'attendent que le moyen de transport.

Elle est l'unique concessionnaire de la seule voie ferrée qui ait été et qui puisse être octroyée, le long de l'unique route commerçante et facile qui permette de mettre, par Djibouti, l'Abyssinie en relations directes avec la mer Rouge et par le canal de Suez avec l'Europe.

La concession a une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans à partir du jour où les travaux seront terminés et l'exploitation commencée.

Comme la ligne projetée a son point de départ sur le territoire du protectorat français, la concession se scinde en deux parties distinctes qui se confondent en une seule en ce sens que, d'une part, une concession a été accordée à la Compagnie par le gouvernement français sur le protectorat français de Djibouti, et d'autre part par le gouvernement abyssin depuis la frontière française jusqu'au Nil, en passant par le Harrar, monopole exclusif pour relier l'Abyssinie à la mer et au Nil Blanc.

La Compagnie jouit de l'exemption des droits de douane sur les matériaux et l'outillage que la Compagnie importera pour ses travaux. Cette exemption des droits de douane s'applique aussi aux matériaux nécessaires pour l'exploitation tels que le charbon de terre et toute autre marchandise importée par la Compagnie.

La Compagnie dans le but d'opérer avec une prudence complète et de ne pas aborder à la fois une tâche trop vaste a décidé de n'ouvrir que successivement les tronçons de son réseau total de manière à ce que l'exploitation puisse commencer le plus tôt possible et donner les résultats qu'elle en espère et sur lesquels elle peut compter avant de poursuivre son œuvre.

Dans ce but, la ligne a été divisée en trois sections principales qui seront mises en œuvre successivement :

- 1° Section de Djibouti au Harrar ;
- 2° Section du Harrar à Entotto ;
- 3° Section d'Entotto à Kaffa et au Nil Blanc.

À l'heure présente, la Compagnie ne s'occupe que de la première section partant du territoire français qu'elle parcourt sur 80 km. et qui aura une longueur de 300 km. jusqu'au Harrar. Les travaux, qui sont déjà commencés, ont été confiés à MM. Duparchy et Cie, entrepreneurs français, qui se sont engagés à forfait à la terminer dans le délai de trois ans et demi au maximum avec tout son équipement et son matériel roulant.

La Compagnie a le droit de fixer elle-même ses tarifs de transport sur le chemin de fer, sans l'intervention du gouvernement abyssin ; cependant ces tarifs ne peuvent être supérieurs aux prix actuels de transport.

La Compagnie a sur la première section de 300 km une garantie d'intérêts du gouvernement éthiopien de 3 millions de francs, soit 10.000 fr. par kilomètre ; cette garantie est d'un tiers environ supérieure à la somme nécessaire pour le service d'intérêts et d'amortissement des obligations qu'il est actuellement envisagé de créer pour, avec le concours du capital actions de 8 millions de francs, construire la première section, de la colonie française de Djibouti au Harrar, amenant le chemin de fer au centre même de la région la plus productive de l'Éthiopie. Les sections suivantes ne seront mises en œuvre que lorsque des garanties spéciales existeront pour la réalisation du capital.

La garantie d'intérêts pour la première section est payée sur un prélèvement de droits de douane de 10 % à l'exportation et à l'importation de toutes les marchandises entrant au Harrar et en sortant par le chemin de fer.

Le gouvernement éthiopien ordonnera que toutes les marchandises payant des frais de transports, partant du Harrar ou venant de Djibouti soient désormais transportées par le chemin de fer ; dans toute autre localité où pourraient arriver des marchandises, des douaniers du gouvernement chargés de la surveillance prélèveront le même droit sur place.

Le gouvernement éthiopien a concédé gratuitement à la Compagnie les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer sur tout le parcours de la ligne, avec les forêts, les mines et les eaux qu'ils contiennent ; la largeur de la zone prise ainsi sur les terrains inoccupés est de 1.000 mètres, dont à peine 15 mètres seront occupés par le tracé de la ligne ; le reste pourra être revendu ou mis en valeur.

Les conditions de retour à l'État à l'expiration des quatre-vingt-dix-neuf années de concession stipulent que le gouvernement ne pourra prendre le matériel roulant et les approvisionnements que contre paiement.

De ces données il ressort qu'au point de vue des travaux à effectuer, des tarifs à appliquer, des garanties du capital engagé dans cette entreprise, la Compagnie des chemins de fer éthiopiens est placée dans d'excellentes conditions.

Nous avons indiqué les nombreux produits du pays qui alimenteront le trafic de cette ligne et il convient d'y ajouter celui du commerce d'importation qui, lui-même, est déjà considérable et qui se développera d'autant plus au profit de la France et de la Compagnie du chemin de fer que les nouveaux traités signés entre le gouvernement français et le gouvernement abyssin favorisent notablement le commerce entre les deux pays.

Déjà des maisons de commerce françaises des plus importantes envoient des représentants en Abyssinie pour y fonder des comptoirs.

D'après des rapports consulaires français, et des communications faites à la commission du budget des colonies, les transactions commerciales étaient déjà depuis longtemps de 30 millions de francs environ par an ; des enquêtes particulières faites sur place ont permis de contrôler ce chiffre, qui paraît aujourd'hui inférieur à la réalité, et qui ne peut se développer que d'une façon considérable avec l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer.

Les marchandises sont actuellement transportées par chameaux et mulets et mettent plus de quinze jours pour aller de la côte au Harrar, avec des prix de transport qui atteignent le chiffre très élevé de 250 fr. par tonne sur une distance de 300 kilomètres, et de 1.000 fr. pour Addis-Abeba ⁵. Le chemin de fer de Djibouti à Harrar réduira ce trajet à une dizaine d'heures environ ; les commerçants de Choa et du Harrar, qui ne faisaient que sept ou huit transactions par an, pourront en faire un nombre bien plus considérable.

En dehors du trafic des marchandises, ce chemin de fer aura un trafic important de voyageurs et d'animaux. Il est probable que le trafic donnera, dès la première année, un revenu considérable au chemin de fer ; d'autre part, la garantie pour la ligne de Djibouti à Harrar, qui est de 10 % sur la valeur des marchandises exportées et importées, évaluées à environ 30.000.000 de francs, donnera ainsi une somme de plus de 3.000.000 de francs, qui, à elle seule, serait non seulement suffisante pour l'intérêt et l'amortissement de toutes les obligations, mais assurera encore un dividende satisfaisant au capital actions.

Les chiffres ci-dessus étant basés sur le trafic actuel, qui ne peut être qu'un minimum, les obligations de la Compagnie impériale des chemins de fer Éthiopiens constitueront un bon placement.

Telle se comporte dans ses grandes lignes l'entreprise des Chemins de fer éthiopiens dont la constitution nous paraît si intéressante pour le commerce français et dont l'avenir prospère nous semble assuré.

Le capital social est de huit millions de francs divisé en seize mille actions de cinq cents francs chacune.

Le siège social est établi à Paris, rue Scribe, n° 5.

⁵ Souvent orthographié Addis-Ababa ou Addis-Abbeba : pour faciliter les recherches, nous avons normalisé la graphie, ainsi que celle d'autres noms de lieux.

Le conseil d'administration se compose de MM. Chefneux (Léon), président, 5, rue Scribe ; Ilg A., conseiller de Sa Majesté l'Empereur Ménélik ; R[ené] Baudouy ⁶, administrateur du Chemin de fer jonction Salonique-Constantinople, 18, rue Creuze ; Caro, administrateur de la Société des Quais et Docks de Constantinople*, 68, rue Pierre-Charron ; Denisane, 23, rue de Lubeck ; Devès (Paul) ⁷, sénateur, administrateur du Crédit foncier, 16, avenue du Trocadéro ; Lacarrière, président de la chambre de commerce d'exportation, 28, rue de Châteaudun ; Langsdorff (baron Bertrand de) ⁸, vice-président de la Compagnie générale des marchés, 22, avenue de Messine ; [Théophile] Seyrig ⁹, ingénieur civil, 117, avenue de Wagram.

M. Chefneux, tant en son nom qu'en celui de M. Ilg, fait apport à la présente société :

1° De tous les droits à la concession accordée par Sa Majesté Ménélik II, des lignes de chemin de fer de Djibouti au Harrar, de Harrar à Entotto, d'Entotto au Kaffa et au Nil Blanc ;

2° De l'autorisation accordée par le gouvernement français de poursuivre sur les territoires dépendant de la colonie française. jusqu'au port de Djibouti, la ligne concédée par le gouvernement éthiopien ;

3° Les études et accessoires s'y rattachant ;

4° Un traité forfaitaire d'entreprise générale de la construction de la section de Djibouti à Harrar et les droits d'option sur le surplus de ladite concession.

MM. Ilg et Chefneux apportent à la présente société, à titre tout à fait gratuit, la concession à eux consentie par le gouvernement français du passage du chemin de fer sur le territoire relevant de la colonie française, de Djibouti à la frontière éthiopienne.

En rémunération de l'ensemble des autres études et concessions, il est attribué aux apporteurs

⁶ René Baudouy (1852-1916) : né à Constantinople. Employé des Phares et balises de l'Empire ottoman (1873), caissier au Crédit lyonnais (1875), puis banquier de l'ambassade de France dans cette ville (1884-1896). Administrateur de la Société du Tombac (1891), co-fondateur de la Société générale ottomane d'assurances, actionnaire de la Société générale d'Orient (1893-1895), administrateur du Chemin de fer jonction Salonique-Constantinople (1893), de la Compagnie franco-suisse à Genève, administrateur délégué de la Société industrielle d'Orient, administrateur de la Société coloniale française d'élevage et d'alimentation de Madagascar (1897), de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens (1898), de la Société du Bou-Jaber, en Tunisie (1899), de l'International Ethiopian Railway Trust and Construction Company (1901), membre du Cercle des chemins de fer à Paris (1904)...

Frère d'Émile Baudouy (1850-1932), inspecteur général des Phares et balises de l'empire ottoman.

⁷ Paul Devès (Aurillac, 1837-Paris, 1899) : maire de Béziers (1873-1874), député de l'Hérault (1876-1881), puis des Hautes-Pyrénées (1881-1885), sénateur du Cantal (1885-1899), plusieurs fois ministre... Administrateur (1886), puis président du Bône-Guelma, administrateur du Crédit foncier (1886), du Domaine de l'Habra et de la Macta (Algérie)(1887), de la Banque de dépôts et comptes courants (Donon)(1891), etc., etc. Mais pas de la Banque de l'Afrique occidentale et autres affaires connexes, comme le croit Rosanna van Gelder qui le confond avec Gabriel Devès, de Bordeaux.

⁸ Louis Bertrand de Langsdorff (1845-1903) : ancien aide de camp du maréchal de Mac-Mahon, officier de la Légion d'honneur du 14 janvier 1879 comme lieutenant de vaisseau. Administrateur (1880), puis vice-président de la Compagnie générale des marchés. Administrateur (1894), puis liquidateur (1897) du Lloyd français. Administrateur de la Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)(1900).

⁹ Théophile Seyrig (1843-1923), ingénieur ECP, un temps associé à Gustave Eiffel, administrateur délégué des Ateliers de Willebroeck (Belgique), administrateur de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens (1896-1906) — comme représentant du groupe Duparchy (*Gil Blas*, 24 juin 1906) —, vice-président de la Société des ingénieurs civils. Quatre fils, dont :

William Seyrig (1867-1912), gendre du fabricant de produits chimiques Eugène Chassaing. À son tour ingénieur ECP, administrateur de la Compagnie de Mozambique, de la Banque transatlantique, de la Société générale des freins Lipkowski et de la Société de matériel de chemins de fer du Haut-Volga.

Et Roger (1871-1935), marié à Émilie Hélène Peugeot, ingénieur ECP, directeur des Éts Georges Kœchlin à Mulhouse, administrateur de la Société cotonnière de l'Indo-Chine à Haïphong, de l'Association cotonnière coloniale, de la Société du Haut-Ogooué (SHO), de la Société cotonnière des Nouvelles-Hébrides...

1° Huit mille actions de la présente société, au capital de cinq cents francs, entièrement libérées.

2° a) Une somme de un million de francs qui leur sera versée lorsque la société entreprendra la construction de la seconde ligne (de Harrar à Entotto) prévue dans la concession impériale ;

b) Une seconde somme de un million de francs qui leur sera versée lorsque la Société entreprendra la construction de la troisième ligne (d'Entotto à Kaffa).

MM. Ilg et Chefneux auront la faculté de recevoir ces deux sommes en espèces ou en actions libérées, à leur choix.

3° Et cent parts de fondateur.

Si la société renonçait à l'exécution du deuxième ou du troisième tronçon, les apporteurs rentreraient en possession, sans indemnité, de cette partie de leur concession.

Il est créé, conformément à l'article 12, cent parts au porteur dites de fondateurs, dès à présent attribuées à MM. Ilg et Chefneux.

Ces parts de fondateurs ne donneront à leurs porteurs aucun droit de s'immiscer dans l'administration de la société, ni d'apporter aucun obstacle à l'exécution des délibérations des assemblées générales prises en conformité des statuts. Leur nombre ne pourra être augmenté, mais elles pourront être ultérieurement fractionnées.

Huit mille actions seront souscrites en espèces.

Les bénéfices réalisés par la Compagnie seront ainsi répartis :

1° 5 % pour former le fonds de réserve. Ce prélèvement deviendra facultatif lorsque le fonds de réserve aura atteint le dixième du capital ; il reprendra son cours si la réserve vient à être entamée.

2° La somme nécessaire pour payer à chaque action un premier dividende de 5 %.

L'excédent, s'il y a lieu, sera réparti comme suit :

10 % aux administrateurs ;

45 % aux actionnaires et 45 % aux parts de fondateurs.

La Chambre syndicale des agents de change publie l'avis suivant :

Depuis le 18 février, les 8.000 actions, n° 1 à 8.000 et les 56.700 obligations, n° 1 à 56.700, de la Compagnie impériale des chemins de fer Éthiopiens sont admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

Ces titres seront inscrits à la première partie du Bulletin de la Cote.

8.000 actions de 500 fr., libérées de 125 fr. et nominatives, composant avec les 8.000 actions d'apport non négociables actuellement le capital social de 8 millions de francs ;

Et 96.700 obligations de 500 fr. 3 %, émises à 325 fr., payables par termes échelonnés jusqu'au 15 octobre 1899 avec faculté de libération par anticipation, faisant partie d'une émission de 85.000 obligations remboursables à 500 fr., par tirages au sort annuels, de 1900 à 1995 ;

Intérêt annuel 15 fr., payables par moitié les 1^{er} juin et 1^{er} décembre.

Lesdites obligations se négocieront sous deux rubriques affectées, l'une aux obligations entièrement libérées (titres définitifs), et l'autre aux obligations libérées de 150 fr. (certificats provisoires).

Siège social, à Paris, rue Scribe, 5.

Ces titres, négociés tout d'abord à 325 et qui restent demandés à 330, ont reçu du public le plus favorable accueil.

L'EXPÉDITION CHEFNEUX
(Gil Blas, 26 février 1898)

On sait que M. Chefneux se rend par le courrier de Madagascar à Djibouti, où il va inspecter les travaux en cours du chemin de fer qui reliera notre établissement à Harrar.

M. Chefneux est accompagné de M. Fernand Senevez, ingénieur, et de MM. Kammerer et Gillardin. Ces messieurs vont faire en Abyssinie un voyage d'études pour le compte d'importantes maisons françaises qui se sont associées à l'effet d'ouvrir un nouveau marché d'achat et de vente à notre industrie et à notre commerce. Leur initiative est hautement louable ; nous leur souhaitons le succès complet qu'elle mérite ; d'ailleurs, la mission de M. Senevez est assurée de l'appui chaleureux des pouvoirs publics et du concours de plusieurs des chambres de commerce de nos grands centres.

(Le Journal des chemins de fer, 5 mars 1898, p. 131)

Les obligations des Chemins éthiopiens sont fermes à 334. Rappelons que les titres libérés détacheront, le 1^{er} juin prochain, un coupon de 7 fr. 20 nets, c'est-à-dire sous simple déduction de l'impôt sur le revenu, la Compagnie prenant à sa charge tous les autres impôts.

On sait que la Compagnie des chemins de fer éthiopiens est française, et qu'elle a obtenu, du gouvernement français, une concession pour toute la partie de la ligne située sur le territoire de Djibouti. Jouissant du monopole des communications par voie ferrée entre la mer Rouge et l'Abyssinie, elle est destinée avoir un trafic important qui rendra superflue la garantie sur les douanes octroyée par Ménélik.

La ligne actuellement en construction a pour objet de relier Djibouti — port français sur la mer Rouge — à la ville de Harrar, capitale de la riche province qui porte son nom. Or Djibouti marche à grands pas sur les traces d'Aden. Sa rade est très sûre et déjà 8 paquebots des grandes lignes maritimes y font escale chaque mois. La création du chemin de fer répond donc à une nécessité urgente, étant données les relations que se crée, en ce moment, l'Abyssinie avec les diverses nations européennes.

(Le Journal des chemins de fer, 26 mars 1898, p. 179)

Les demandes en obligations 3 % de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens (Compagnie française) ont été, cette semaine, encore plus suivies que précédemment. Aussi reste-t-on, sur les titres, libérées, à 385. Rappelons que le coupon semestriel de ces obligations (titres libérés), coupon de 7 fr. 20 nets, sera mis en paiement le 1^{er} juin prochain.

M. Vigouroux, un des chefs de la maison Duparchy et Cie, les entrepreneurs qui ont pris à forfait l'établissement de la ligne qui va relier Djibouti à Harrar, et qui était parti de France récemment, est arrivé sur les lieux pour donner plus d'impulsion encore aux travaux en cours.

Ajoutons que de Djibouti, on annonce d'importants arrivages de matériaux de construction, bois, fers, etc., destinés à la ville même.

(Le Journal des chemins de fer, 2 avril 1898, p. 179)

L'obligation des Chemins de fer éthiopiens est en bonne tendance à 336 fr. La fermeté des cours s'explique par ce fait que cette valeur n'a pas à compter avec les

événements qui ont agité le marché dans ces derniers temps, et qu'elle constitue un placement à l'abri des aléas qui peuvent naître de ces événements. L'obligation libérée détachera, comme on le sait, le 1^{er} juin prochain, c'est-à-dire dans deux mois à peine, un coupon semestriel de 7 fr. 20 nets.

Les travaux du chemin de fer sont poussés activement sous la direction des entrepreneurs et des ingénieurs de la Compagnie. Une haute personnalité financière qui, revenant d'un voyage au Transvaal, s'est arrêté récemment à Djibouti, a rapporté la meilleure impression du développement de cette ville et de l'avenir réservé au chemin de fer en construction.

DÉCISIONS ET AVIS DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES AGENTS DE CHANGE

(La Cote de la Bourse et de la banque, 6 avril 1898)

Un versement de 25 fr. (net 23 fr. 65) étant appelé le 15 avril sur les obligations non libérées de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. La Chambre syndicale a décidé qu'à partir du 8 avril, lesdites obligations ne seront plus négociables qu'en titres libérés de 175 fr.

(Gil Blas, 19 avril 1898)

M. Vigouroux, un des directeurs de l'entreprise de construction du chemin de fer de Djibouti à Harrar, rentre en France, après un mois de séjour à Djibouti.

Éthiopiens (Compagnie française)
(Le Journal des chemins de fer, 23 avril 1898)

Éthiopiens (Compagnie française) sont bien tenues à 333.

Au sujet du chemin de fer du Harrar, le *Phare d'Alexandrie* du 9 avril publiait ce qui suit :

« Notre excellent confrère, le *Phare de Port-Saïd*, a reçu les informations suivantes par le dernier courrier de Djibouti :

« Les travaux de la ligne de Djibouti au Harrar sont poussés activement. Les ateliers occupent actuellement 210 ouvriers, sans compter ceux qui travaillent sur la ligne.

Les bateaux apportent, chaque semaine, le matériel pour la pose de la voie : rails, traverses, appareils, etc.

« Des travaux d'art ont été élevés simultanément sur plusieurs points.

« À l'arrivée de M. Vigouroux, l'ingénieur en chef, un groupe important de Somalis s'est rendu au-devant de lui, et a protesté de ses bonnes intentions. Ces indigènes sont enchantés de voir le chemin de fer traverser leur pays. Enfin, depuis le retour de M. Vigouroux et l'arrivée de deux capitaines du génie, les travaux marchent encore plus rapidement qu'avant. La situation est donc des plus satisfaisantes. »

(Le Journal des chemins de fer, 14 mai 1898, p. 324)

Les obligations de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens ont été actives, cette semaine, et restent demandées à 333.

Les garanties dont jouissent ces valeurs appellent sur elles l'attention des capitalistes. D'autre part, leur rendement très rémunérateur, puisqu'il atteint environ 4 fr. 50 % nets, la Compagnie prenant à sa charge les frais de timbre et de transmission, en fait des titres à prendre pour relever la moyenne d'intérêt des portefeuilles. Ajoutons que quinze jours nous séparent de la date du paiement du coupon semestriel de ces titres, coupon que l'on pourra toucher au Crédit Lyonnais à Paris, et dans toutes les succursales et agences de cette institution.

D'après les dernières nouvelles reçues de Djibouti, la pose de la voie se poursuit très activement et, d'ici aux premiers jours de juin, la mise en place, du grand pont métallique sur le Chebelé sera un fait accompli.

LA MISSION SENEVEZ
(*Gil Blas*, 5 juin 1898)

M. F. Senevez, chargé d'une mission en Abyssinie, dont nous avons annoncé le départ en février dernier, rentre en France, après avoir étudié notamment tout le pays qui s'étend de la côte des Somalis au Harrar. Il rapporte de précieux renseignements sur la valeur et l'avenir de cette contrée.

Il a eu malheureusement à déplorer la perte d'un de ses compagnons de route, M. H. Gilardin dont l'imprudence en maniant un fusil lui a été fatale. Plusieurs Français, au nombre desquels se trouvait M. Chefneux ont assisté à son inhumation.

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens (compagnies française).

[Développement du trafic Marseille-Djibouti]

(*Le Journal des chemins de fer*, 2 juillet 1898, p. 467)

(*Le Radical*, 4 juillet 1898)

(*Le Matin*, 5 juillet 1898)

On nous signale un fait qui a son importance. Depuis le commencement des travaux des Chemins de fer éthiopiens, dont le point de départ est le port de Djibouti, situé sur le territoire de notre protectorat de la mer Rouge, la Compagnie des messageries maritimes* a établi un service bimensuel de paquebots allant directement de Marseille à Djibouti, les 3 et 10 de chaque mois. Ce service étant devenu insuffisant pour satisfaire à tous les besoins commerciaux, la Compagnie nationale de navigation* vient, à son tour, de créer un service à même destination, partant également de Marseille, le 6 de chaque mois.

C'est là certainement une preuve de l'intensité du trafic qui s'est produit entre la France et l'Abyssinie, aussitôt que ces deux pays eurent acquis la certitude de l'exécution des chemins de fer éthiopiens et de la prochaine ouverture à la circulation d'une section de la ligne, ayant son point de départ à Djibouti pour aboutir à Harrar et, de là, successivement, à Entotto, capitale de l'Abyssinie, et à Kaffa, après avoir traversé les plus riches et les plus fertiles contrées de l'Afrique orientale.

Il ne faut pas perdre de vue que le port de Djibouti, qui est appelé à devenir l'unique centre commercial de la mer Rouge, n'est qu'à dix jours de distance de Marseille.

(*Le Journal des chemins de fer*, 23 juillet 1898, p. 515)

Les obligations 3 % de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens (Compagnie française) sont demandées à 320.

Un des officiers généraux les plus distingués de notre marine, qui se trouvait de passage à Djibouti, il y a quelques semaines, a rapporté, de son voyage, l'impression que cette ville était, d'ores et déjà, une station maritime de premier ordre. Au sujet du chemin de fer dont Djibouti est devenue la tête de ligne, l'éminent officier disait : « Ce chemin de fer que la France va, pour ainsi dire, offrir à l'Abyssinie, sera terminé, en dépit des prévisions contraires des détracteurs systématiques de l'expansion française, avant l'ouverture de notre grande Exposition Internationale. »

UN CHEMIN DE FER FRANÇAIS EN ABYSSINIE

(*L'Union nationale (Journal de Saint-Jean-d'Angély)*, 25 juillet 1898)

(*La Gironde*, 26 juillet 1898)

Sous ce titre, nous lisons dans le *Figaro* :

Au mois de mars dernier, l'amiral de Beaumont était de passage à Djibouti ; après avoir visité la ville et constaté qu'elle se peuplait et se développait comme par enchantement, l'amiral de Beaumont, qui est un de nos plus éminents marins, reconnaissait que Djibouti serait, le cas échéant, un port de refuge tout indiqué pour notre flotte. Rien ne serait plus facile que d'y installer un dépôt de charbon, et, à cet égard, les enseignements de la guerre hispano-américaine sont tout à fait concluants.

Djibouti, mon Dieu ! n'est pas très loin même de Paris, n'en déplaie aux boulevardiers les plus récalcitrants, et l'on sait, par l'exemple de nombre d'entre eux, que la fièvre coloniale fait des progrès rapides. Or, parmi tant d'œuvres d'expansion coloniale, je n'en sais pas qui soit plus intéressantes que celle-ci : relier, par un chemin de fer français, l'Europe au centre même à l'Éthiopie, ouvrir à notre industrie, à notre influence, à notre commerce ces contrées mystérieuses et riches où vit, sous l'administration tout à la fois paternelle et ferme d'un grand souverain, une population fière et pacifique, laborieuse et sage, qui demande seulement que son indépendance soit respectée ; mais qui, bien plus et biens mieux que les peuplades de l'Extrême-Orient, est accessible à notre civilisation et en apprécie les bienfaits.

On est en train — c'est bien le mot — de lui offrir un chemin de fer, et, malgré les prévisions pessimistes des éternels critiques étroits, ce chemin de fer sera terminé avant que s'ouvre notre grande Exposition, de sorte que, s'il plaît à l'empereur Ménélik de venir à Paris, il n'aura pas plus de difficultés à surmonter ni de formalités à remplir, que tout autre auguste visiteur européen, il montera dans son wagon-salon, tout simplement, et un train spécial le conduira de Harrar à Djibouti, où les représentants du chemin de fer et ceux de la France le recevront avec tous les égards qui lui sont dus.

Quoi qu'il en soit, le chemin de fer, le fameux chemin de fer dont on a tant parlé, et qui ne devait jamais même être commencé, est terminé jusqu'à son vingtième kilomètre ; le viaduc de Chébelé est fait ; au 52^e kilomètre, on devra franchir un autre ravin de grande profondeur et d'égale largeur ; mais le viaduc qui y sera construit est en voie de fabrication ; avant le mois de décembre, ce viaduc aura été transporté sur la place. Malheureusement, les ouvriers instruits manquent là-bas, de sorte que les opérations techniques vont un peu plus lentement qu'en Europe ; il faudra peut-être six semaines pour poser le viaduc du Hol Hol. Mais, cela fait, les constructeurs, MM. Duparchy et Vigouroux, avanceront à pas de géant. Ils sont assurés de livrer à

l'exploitation, dès le mois de mai 1899, 80 kilomètres de leur chemin de fer, et leurs travaux antérieurs sont un sûr garant qu'ils feront mieux encore qu'ils n'ont promis. Déjà, la brigade d'études du chemin de fer — brigade un peu militaire, puisqu'elle a dû triompher de quelques résistances inattendues — est au 125^e kilomètre ; la mission qui vient d'arriver à Paris a emprunté le chemin de fer pour abréger les lenteurs de la route par terre. Le 13 mai dernier, l'*Iréna* apportait à Djibouti des rails, des traverses métalliques, 2.600 tonnes de matériel, et le viaduc métallique du Chébelé, viaduc qui n'a pas moins de 160 mètres de longueur et qui repose sur des piles de plus de 20 mètres de hauteur. Deux autres vapeurs sont partis de Dunkerque le 25 mai et le 4 juillet, avec d'autre matériel. La gare de Djibouti va être construite ; j'en ai vu les plans. Ce sera une gare de grande ville européenne ; et je pense bien que l'on inscrira sur son fronton les noms des ingénieurs qui auront mené à bonne fin cette œuvre si utile et si glorieuse pour notre pays.

SOUSCRIPTEURS À L'AUGMENTATION DE CAPITAL DU 28 JUILLET 1898

Personnes physiques : Raoul Michotte, le comte Christian de Treveneuc, Paul Massu, la comtesse de Vergennes, le vicomte de Montmorand, Émile Magnier, Noël des Vergers, la vicomtesse des Vergers, la marquise de Toulangeon, Girod de l'Ain, Paul Duplan [beau-père de Raoul Denisane], de las Cases, et Frogey des Chênes.

Sociétés : Société générale d'affrètement (Compagnie de l'Afrique Orientale) et Société du lac Assal (salines).

Selon Rosanna Van Gelder de Pineda, *Le Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba*, L'Harmattan, 1995, p. 186.

Le banquet des Abyssins (*Gil Blas*, 21 août 1898)

Les représentants du commerce et de l'industrie français ont offert hier soir un banquet aux ambassadeurs de S. M. Ménélik II, empereur d'Ethiopie, en ce moment en mission à Paris.

Le dîner était présidé par M. Mougeot, sous-secrétaire d'État aux postes et télégraphes, remplaçant M. Maruéjols, empêché.

Les ambassadeurs éthiopiens étaient placés en face du sous-secrétaire d'État.

À la place d'honneur avaient pris place, MM. le commandant de Lagarenne, officier d'ordonnance du président de la République ; le commandant de Pellenc, attaché au cabinet du ministre de la guerre ; le lieutenant de vaisseau Senef, représentant le ministre de la marine.

MM. Chapsal, chef de cabinet de M. Trouillot, ministre des colonies ; Lagarde, ministre de France auprès du Négus ; Mollard, directeur adjoint du Protocole ; le prince Henri d'Orléans.

Parmi les convives, on remarquait MM. [Devès, sénateur](#) ; de Faville, directeur de la Monnaie ; Hugues Le Roux ; Jean Cousin ; [Vigouroux](#) ; Tharel ; Mourichon ; le frère de M. Léontieff ; Chaplain ; Moudon ; Récopé ¹⁰, etc., etc.

¹⁰ Edmond Récopé (1847-1921) : polytechnicien, correspondant à Paris du prince Henri d'Orléans qui avait effectué un voyage en Abyssinie en 1897. Administrateur à Paris de l'International Nickel Corp. opérant en Nouvelle-Calédonie. Voir [encadré](#).

M. Benito Sylvain, ancien aide de camp de Ménélik, assistait au banquet.

Au dessert, [M. le baron de Langsdorff, vice-président de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens](#), a salué, au nom des maisons de l'industrie et du commerce ayant des intérêts en Abyssinie, les ambassadeurs de S. M. Ménélik.

« Ceux de nos voyageurs, a dit l'orateur, qui ont séjourné en Éthiopie sont unanimes à reconnaître la sûreté des relations qu'ils entretiennent avec ce pays, la confiance dans la parole donnée, l'esprit chevaleresque des chefs, l'intelligence et l'endurance des soldats.

En Éthiopie, un souverain, à la fois guerrier et civilisateur, tout en défendant les frontières de son empire, appelle à lui l'industrie et le commerce européens pour les donner à un peuple qui peut avec quelque fierté, rappeler les gloires d'un passé remontant à la plus lointaine origine.

Nous sommes heureux, dit-il, du concours que les ambassadeurs présents viennent chercher en France. »

En terminant M. de Langsdorff porte un toast à l'Empereur et à la prospérité de ses États.

(Le Journal des chemins de fer, 15 octobre 1898, p. 715)

Les transactions suivies qui se sont manifestées, cette semaine, à la Cote officielle, sur les obligations des Chemins de fer éthiopiens, constituent la preuve que l'épargne apprécie les garanties sérieuses affectées à ces valeurs dont le taux de capitalisation, aux cours actuellement pratiqués, ressort, avec la prime d'amortissement, à plus de 5 1/2 % l'an.

À titre de renseignement, nous sommes en situation de dire que la Compagnie des chemins de fer éthiopiens a reçu par le dernier courrier de Djibouti, les photographies du pont de fer de Chébelé mis en place. C'est un travail colossal pour le pays, et le plus important ouvrage d'art qui ait été édifié en Afrique jusqu'à présent. La longueur de ce pont en acier est de 662 mètres, et la hauteur de 22 mètres. Les plans ont été dressés par M. l'ingénieur [Théophile] Seyrig, auquel nous devons déjà des calculs relatifs à la Tour Eiffel, et le montage est dirigé par le capitaine de génie de l'armée française Meyer.

Outre la partie du chemin de fer entièrement achevée jusqu'au pont de Chébelé, 15 kilomètres de plate-forme sont prêts à recevoir la voie au delà de ce pont.

L'obligation reste à 306.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

(Le Journal des chemins de fer, 1^{er} juillet 1899, p. 715)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie impériale des chemins de fer Éthiopiens a eu lieu le 20 juin courant, sous la présidence de M. Chefneux, président du conseil d'administration. Les comptes de l'exercice 1898 ont été approuvés. À la suite de la séance, pour répondre aux questions de quelques actionnaires, M. le directeur général a fait savoir que le chemin de fer était achevé jusqu'au kilomètre 52, où un important ouvrage d'art est en construction, et qu'une première section, d'environ 80 kilomètres, pourra être mise en exploitation vers la fin de l'année.

Djibouti
(*Le Temps*, 28 juillet 1899)

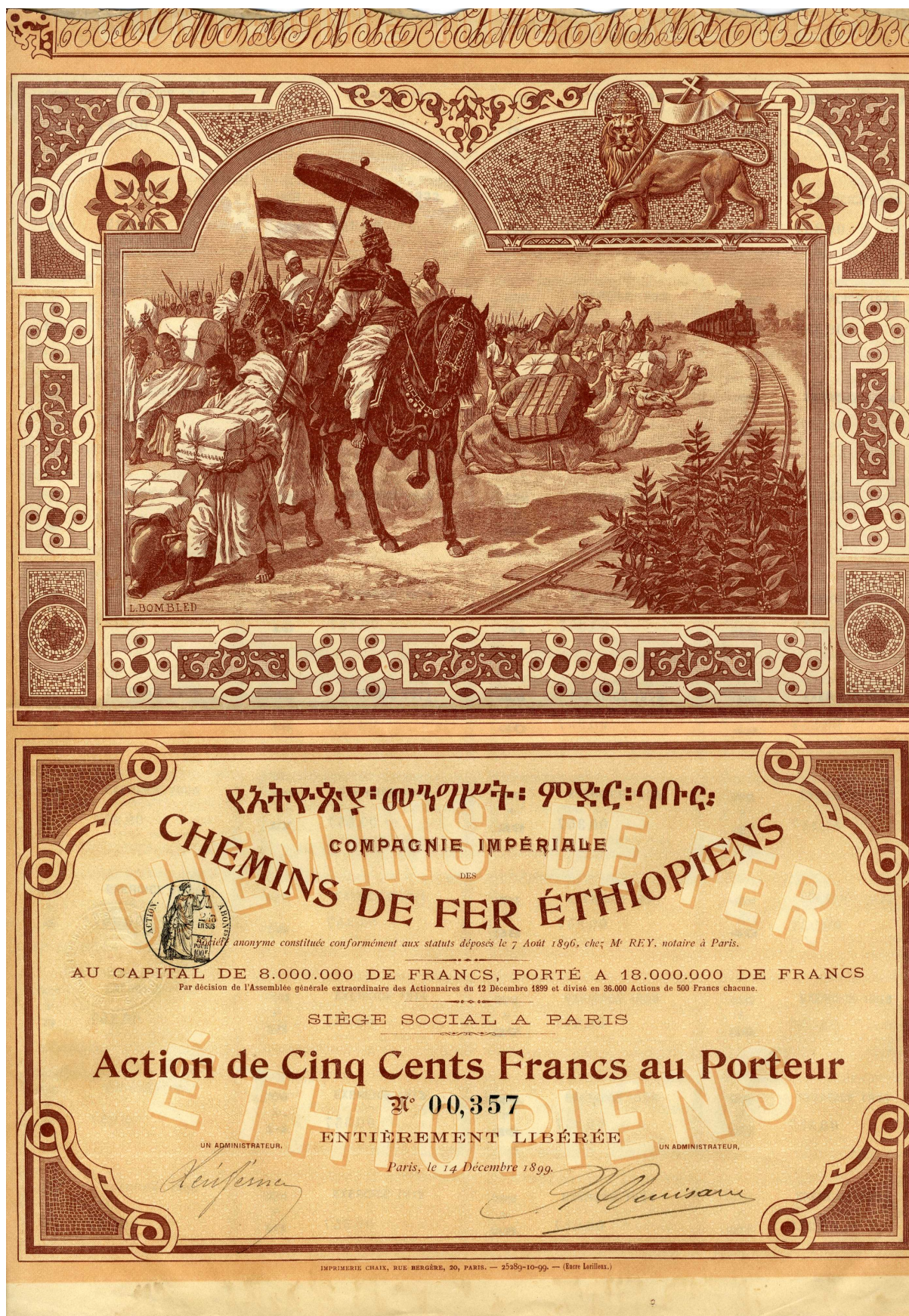
Marseille, 27 juillet.

Le journal *Djibouti* arrivé hier par le *Peï-Eo*, courrier de Madagascar, donne d'intéressants détails sur l'hôpital, dont la construction est due à la généreuse initiative de MM. Duparchy et Vigoureux, qui, ayant fait établir un premier pavillon pour le service particulier du personnel de l'entreprise générale des chemins de fer du Harrar, en ont installé un second pour le service public de la colonie, à la sollicitation de M. Lagarde.

En outre, MM. Duparchy et Vigoureux se tiennent à la disposition du gouverneur pour compléter, selon son désir, cette fondation hospitalière.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*Le Journal des chemins de fer*, 25 novembre 1899, p. 811)

Les Éthiopiennes cotent 266. On annonce que des chantiers nouveaux ont été ouverts sur la ligne de Djibouti à Harrar. Le centième kilomètre de cette ligne est largement dépassé ; le 130^e sera prochainement atteint sur le territoire des Issas.



Coll. Serge Volper
 COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPiens

Société anonyme constituée conformément aux statuts déposés le 7 août 1896 chez
M^e Rey, notaire à Paris

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

au capital de 8.000.000 de fr., porté à 18.000.000 de fr.
par décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 12 décembre
1899 et divisé en 36.000 actions de 500 fr. chacune

Siège social à Paris

ACTION DE CINQ CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée

Un administrateur (à gauche) : L'Enferma

Un administrateur (à droite) : Denisane

Paris, le 14 décembre 1899

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. — 25289-1099. — (Encre Lorilleux.)

(*La France*, 16 décembre 1899)

Ces jours derniers, pour la première fois, une machine à vapeur horizontale a fonctionné au palais de Ménélik. Sa Majesté assistait à l'expérience. Il était accompagné du Ras Weldegorgnis, du Dedjaz Tessama, et d'une suite de personnages importants. Il serait difficile de dépeindre l'admiration des grands chefs éthiopiens. L'Empereur Ménélik attend avec impatience l'inauguration du chemin de fer dont les locomotives sont déjà appelées babom, comme toute machine à vapeur de force mystérieuse.

1899 (31 décembre) :

EXTRAVAGANT TRIPATOUILLAGE :

RACHAT AVEC PRIMES D'OBLIGATIONS NON LIBÉRÉES

Les obligations rachetées le 31 décembre 1899 appartiennent à Duparchy et Vigouroux, Lacarrière, la Société industrielle d'Orient, Dessoudeix ¹¹, Baudouy, les Ochs, les de Gunzburg, Béranger, Verdé-Deslisle, Edmond Théry, Pinquet [sic], Eonnet, Roy, Vésier, Foucault ¹², Cardoso et Galais. Elles sont supposées être converties en actions lors de la deuxième augmentation, le même jour. Or, la liste des nouveaux actionnaires révèle d'autres noms, dont Musgrove, Davidson, Cowan, Deloncle, Soulanges Degroux,

¹¹ Dessoudeix (Jean Henri)(1859-1942) : natif de Périgueux. Polytechnique 1859. Directeur de la maison Faraud, détentrice du monopole de la frappe des monnaies chérifiennes (1886), directeur de la Société du lac Assal à Djibouti (1888), administrateur de la Société industrielle d'Orient (*ibidem*), de la Société d'études des colonies françaises (1902), du Syndicat franco-hova d'exploration à Madagascar (1905), membre du conseil supérieur des colonies, chevalier de la Légion d'honneur du 2 mars 1939.

¹² Probablement le comte Maurice de Foucault (Orléans, 24 janvier 1839-Paris, 27 août 1899), ancien préfet des Vosges et du Loir-et-Cher, administrateur, entre autres, du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et des Gisements d'or de Saint-Élie (Guyane).

Rouzière, Bonnardel, Jacob, Leuba, le baron de Langsdorff [déjà vice-président de la Compagnie], Chalupt ¹³ ...

(Rosanna Van Gelder de Pineda, *Le Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba*, L'Harmattan, 1995, p. 186).

COURRIER DE DJIBOUTI
(*La Politique coloniale*, 14 mars 1900)

Le *Salazie* apporte les nouvelles suivantes de Djibouti :

Le baron de Langsdorf, vice-président, et M. Suais, directeur de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, sont rentrés à Djibouti de leur inspection générale. De nombreux chantiers seront bientôt ouverts sur le territoire éthiopien, au delà de Daouenlé, pour franchir le dernier espace de terrains difficiles qui précèdent l'immense plateau, naturellement nivelé, qui s'étend au nord de la grande chaîne des hautes montagnes du Harrar.

Sur la demande de l'Alliance, le *Djibouti* enverra à l'Exposition universelle un vocabulaire-express des langues parlées de Djibouti à Addis-Abada, le français, l'abyssin, l'arabe, le somali, le galla et le dankali. Ce vocabulaire est l'œuvre d'un docteur en médecine, qui a été récemment chargé d'une mission scientifique en Ethiopie.

Les huit travées du pont métallique de Holholl devaient être en place le 10 mars.

L'administration du protectorat a fait connaître son intention d'installer sur les trois plateaux de Djibouti, du Serpent et du Marabout, un réseau téléphonique pour les diverses administrations publiques et privées et pour les particuliers.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

RAPPORT DU CONSEIL D ADMINISTRATION

À l'assemblée générale du 21 juillet 1900

(*L'Information financière, économique et politique*, 8 août 1900)

MESSIEURS,

Vous êtes convoqués en vertu de l'article 39 des statuts en assemblée générale ordinaire, pour entendre le rapport de votre conseil d'administration, donner votre approbation aux comptes de l'exercice clos au 31 décembre dernier et voter, s'il y a lieu, les diverses propositions portées à l'ordre du jour.

Le rapport de vos commissaires contenant toutes les explications que comporte la situation financière de votre Compagnie, nous nous bornerons à vous exposer ici la marche de nos travaux pendant l'année 1899.

Études. — La brigade d'études qui opérait dans la région de Harar et dont nous avons parlé l'année dernière, a terminé sa mission. Nous avons étudié, en outre, au cours de l'exercice 1899, diverses variantes en vue d'améliorer le tracé. Les résultats obtenus ont été satisfaisants.

La position de la station terminus d'Addis-Harar a été déterminée ; cette station se trouve située sur un plateau salubre et fertile d'où l'on peut facilement accéder à Harar et d'où partira la ligne se dirigeant vers Addis-Abeba.

¹³ Charles Chalupt : voir [Qui êtes-vous ?](#)

Ce point est très favorable à l'établissement d'une gare importante et d'une ville commerçante.

Travaux. — 1° PLATE-FORME. — Au 31 décembre, la plate-forme était entièrement terminée jusqu'au kilomètre 57 ; du kilomètre 57 au kilomètre 80, les terrassements étaient presque achevés ; du kilomètre 80 au kilomètre 103, la plate-forme était prête à recevoir la voie.

2° VOIE. — La pose de la voie n'a pu être poussée au-delà du kilomètre 52.

Elle était arrêtée à ce point par l'exécution de l'ouvrage d'art le plus important de la ligne, le viaduc de Holl-Holl.

3° TRAVAUX D'ART. — Les ouvrages d'art construits en 1899 comprennent, en dehors du viaduc de Holl-Holl, un certain nombre d'ouvrages secondaires dont le plus important est un pont en maçonnerie formé de trois arches qui franchit le ravin de l'Indy.

4° GARE ET ATELIERS. — À la fin de 1899, la gare de Djibouti, qui est la plus importante de la ligne et comprend notamment le bâtiment des voyageurs, deux pavillons d'habitation pour le personnel, les bureaux, remises, ateliers, etc., était presque complètement achevée.

Approvisionnements. — Il a été expédié dans l'année 1899, 2.458 tonnes de rails avec les éclisses et les boulons correspondants, ce qui assure, avec les expéditions précédentes, environ 175 kilomètres de voie ; il a été fait une expédition de 36.800 traverses métalliques et accessoires qui représentent, avec les traverses déjà approvisionnées à Djibouti, 105 kilomètres de voie. D'autres expéditions de matériel de voie étaient en préparation.

Matériel roulant. — Deux premières machines d'exploitation ont été expédiées en août 1889, deux autres en novembre, une cinquième terminée à l'usine était prête à être expédiée.

Enfin, la Société de Winterthur a été autorisée, sur sa demande, à faire figurer la sixième locomotive à l'Exposition dans la section de Vincennes ; ces machines nous donnent entière satisfaction ; elles sont disposées pour pouvoir être chauffées au charbon et au mazout.

Wagons et voitures. — Sur 61 wagons, voitures et plates-formes de divers types commandés à la [Société Decauville](#), 16 ont été expédiés dans le courant de l'année, 33 étaient terminés fin décembre et près à être expédiés dans le courant de janvier, 12 étaient au montage.

Quant au matériel commandé aux chantiers de la Buire, il n'a été fait aucune expédition en 1899 ; mais, à la fin de décembre, le wagon-salon était au montage ainsi que les voitures de 1^{re} classe.

Ce wagon-salon et une voiture de 3^e classe, des Établissements Decauville, figurent à l'Exposition.

Si les circonstances et les regrettables événements qui ont marqué le début de cette année ne nous ont pas permis de poursuivre au-delà du kilomètre 52 la pose de la voie, il convient par contre d'observer qu'au 31 décembre 1899, les terrassements étaient presque achevés jusqu'au kilomètre 108, et que l'étude approfondie des diverses variantes dans le tracé, ainsi que nos travaux préparatoires devaient nous permettre, dès les premiers mois de l'exercice suivant, de pousser la pose de la voie avec une très grande rapidité.

Et, bien que nous anticipions ici sur le rapport que nous aurons l'honneur de vous présenter à notre prochaine assemblée générale, nous sommes heureux de pouvoir vous annoncer que ce résultat a été atteint, puisque les travaux de construction sont dès à présent terminés jusqu'au kilomètre 115. et en cours d'exécution jusqu'au kilomètre 180, et que, dans le courant de juillet prochain, s'ouvrira à l'exploitation une première section de notre ligne, d'une longueur de 108 kilomètres. Nous pouvons ajouter que cette première section, plus du tiers de la ligne entière, représente la portion la plus

difficile de nos travaux et que nous atteindrons prochainement la grande plaine dans laquelle la voie se développera presque en ligne droite, et dans des conditions d'établissement extrêmement favorables.

À moins de circonstances imprévues, nous espérons pouvoir vous confirmer, lors de notre prochaine assemblée générale, les bons résultats que les débuts du présent exercice nous permettent déjà d'entrevoir.

Nous avons le douloureux devoir de vous annoncer la perte que votre Société et votre conseil ont éprouvée en la personne de notre regretté collègue, M. Devès, dont l'expérience et les sages conseils nous ont été précieux dans la direction de notre entreprise. Nous vous demanderons, selon l'usage, de donner décharge à la succession de M. Devès, à l'occasion des fonctions d'administrateur qu'il a exercées.

Comme par le passé, nous sommes heureux de pouvoir donner un témoignage d'estime et de satisfaction à notre personnel d'Europe et d'Afrique dont le concours assidu et dévoué n'a cessé de faciliter l'accomplissement de notre tâche.

(Suite et fin)

(L'Information financière, économique et politique, 9 août 1900)

Nous soumettrons à votre approbation, après lecture du rapport de Messieurs les commissaires, les diverses résolutions sur lesquelles vous êtes appelés à délibérer et voter.

Vous aurez, conformément à l'article 40 des statuts, à désigner deux commissaires des comptes et à fixer leur allocation.

Nous prenons la liberté de vous rappeler que les commissaires que vous aviez désignés pour le dernier exercice, étaient MM. Dubost et F. Lacarrière ; vous aviez fixé leur rémunération à 500 francs.

Résolutions

Première résolution. — L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires, approuve les comptes de l'exercice 1899, déclare qu'il n'y a pas lieu de distribuer de dividende, et, comme conséquence de l'approbation qui précède, donne à la succession de M. Devès, administrateur, décédé dans le cours de l'exercice, quitus et décharge des fonctions qu'il a exercées.

Deuxième et dernière résolution. — L'assemblée générale désigne MM. Dubost et F. Lacarrière, commissaires des comptes pour l'exercice 1900, et fixe la rémunération de chacun d'eux à 500 francs.

Bilan au 31 décembre 1899.

ACTIF		
Caisse, Banquiers, Portefeuille :		
Caisse :	2.327 25	
Banquiers :	1.690.924 56	
Portefeuille :	6.960.568 50	8.583.820 31
Fonds à réaliser :		
Actionnaires :	5.312.783 85	

Obligataires :	1.247.850 00	6.660.636 35
Dépenses :		
Apports :	4.000.000 00	
Dépenses de premier établissement :	11.144.802 49	
Matériel roulant :	378.255 05	
Surveillance Djibouti :	67.974 48	
Lac Assal :	100.000 00	
Mobilier de Paris :	12.692 90	15.703.724 92
Comptes courants et compte d'ordre :		
Actions en dépôt : 100.000		
Comptes divers : 256.540 52		346.540 52
		<u>31.304.722 10</u>
PASSIF		
Capital-actions		18.000.000
Obligations		12.916.750
Comptes courants et compte d'ordre :		
Entrepreneurs :		
Dépôt de garantie : 100.000 00		
Retenue de garantie : 367.000 00	367.000 00	
Dépenses à régler :	20.972 10	387.972 10
		<u>31.304.722 10</u>

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*Le Journal des chemins de fer*, 18 août 1900, p. 603)

L'obligation Chemins éthiopiens se retrouve vers 240. Les journaux de Djibouti relatent des détails intéressants sur l'inauguration officielle, le 22 juillet, de la première section du chemin de fer éthiopien de Djibouti à Daoneule, sur une longueur de 108 kilomètres. M. Angoulvant, gouverneur par intérim, présidait la solennité avec un envoyé spécial de Ménélik. Deux trains ont conduit les curieux, enchantés de ce voyage pittoresque qui ouvre une ère nouvelle au développement du commerce avec l'Éthiopie.

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens
Appel de fonds
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 décembre 1900)

Les actionnaires de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, dont le siège est à Paris, 80, rue Saint-Lazare, sont informés que le conseil d'administration,

agissant en vertu des pouvoirs à lui conférés par l'article 5 des statuts a, dans sa séance du 20 novembre 1900, décidé de faire l'appel du deuxième quart sur les actions de capital, soit 125 francs par action. Ce versement doit être fait au siège social, au plus tard le 31 décembre 1900. Les versements en retard porteront intérêt de plein droit à raison de 5 % l'an, à compter du jour de l'exigibilité. — *Le Courrier*, 7/12/1900.

NÉCROLOGIE
Raoul Denisane
(*L'Écho de Paris*, 28 mai 1901)

Nous apprenons la mort de M. Raoul Denisane, gendre de M. Raoul Duplan, oncle de M. le comte de Kergariou, décédé 23, rue de Lubeck.

1901 (juin) : création par Ochs Brothers de
L'[INTERNATIONAL ETHIOPIAN RAILWAYS TRUST AND CONSTRUCTION COMPANY](#) :
portage d'actions et obligations de la Compagnie impériale

Instantané
M. DUPARCHY
(*La Nation*, 16 décembre 1901)

Président de la Société des Chemins de fer Abyssins, dont nous avons eu déjà l'occasion de parler ici même.

Figure de laborieux, d'allures très simples et très sympathiques.

Tâchons de prendre de lui un bref instantané.

Le voici précisément qui se rend aux bureaux de la Compagnie, rue Scribe.

La démarche vive et alerte, et la physionomie mobile révèlent l'énergie, le visage aux traits minces et réguliers, illuminé par des yeux d'intelligence aiguë aux coins indulgents, le parler à mi-voix des hommes du dix-septième siècle, le geste affable donnent chez M. Duparchy une grande impression de résistance morale, de calme et d'habile diplomatie.

Il n'est pas d'affaires qu'il n'ait tentées et il les a réussies. Il parle peu, mais il agit. Très travailleur, aussi éloigné de l'encombrante routine que des chimères hasardeuses, n'abandonnant rien au hasard de ce qu'il peut lui enlever par calcul ou par prévoyance, M. Duparchy a rendu de réels et précieux services à la Compagnie des chemins de fer abyssins et, partant, à son pays.

Homme du monde, causeur séduisant, il ne s'est jamais passionné pour les choses de la politique, mais cela ne l'empêche pas d'être très sympathique dans les milieux les plus opposés de la presse.

Albert Niort.

Impériale des chemins de fer éthiopiens (Compagnie)
(Société d'études coloniales de Belgique,

[229] Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. — Siège social : Paris, 5, rue Scribe. T. 250-21. — Adresse télégraphique : Ethiopia-Paris. — Administrateurs : MM. Chefneux, baron B. de Langsdorff, H[enri] Lacarrière, R[aoul] Denisane, A. Ilg, R. Baudouy, Ed. Caro, T[héodore] Seyrig, A[bel] Suais ; H. Teillard, secrétaire général.

MODIFICATIONS

[493] Siège social : 80, rue St-Lazare, Paris.
Administrateurs : MM. R[aoul] Denisane, Ed. Caro sont remplacés par MM. X[avier] Hoffer ¹⁴, A[rthur] Maury ¹⁵, A[lphonse] Thibault ¹⁶. — M. A[bel] Suais est directeur général.

LE CHEMIN DE FER D'ÉTHIOPIE

(Bulletin du Comité de l'Afrique française, août 1901, p. 260-263)

Depuis que nous avons écrit notre dernier *Bulletin*, des bruits un peu rassurants ont commencé à courir en ce qui concerne le Chemin de fer d'Éthiopie. Le gouvernement recommencerait à s'occuper sérieusement de l'affaire et travaillerait à susciter une combinaison financière nouvelle permettant de terminer le chemin de fer sans qu'il perde ce caractère d'œuvre française qu'il doit garder jusqu'au bout, si nous voulons éviter un nouveau et scandaleux désastre colonial. Il faut espérer que les efforts faits en ce moment aboutiront et que l'on ne laissera pas l'abandon qui règne si facilement en temps de vacance, arrêter le travail de sauvetage commencé. Il ne faut, en effet, se faire aucune illusion ; ainsi que nous le montrions dans notre dernier *Bulletin*, chaque mois rend la situation plus inquiétante et plus difficile à dégager. À la longue, on finirait par se trouver en présence de l'irréparable, et les inquiétudes cesseraient, les récriminations se feraient entendre et les lourdes responsabilités encourues seraient faciles à désigner. Qu'on ne s'y trompe pas, dans les milieux anglais, on considère déjà le chemin de fer d'Éthiopie comme une chose conquise. Nous avons déjà donné des citations de journaux anglais qui ne laissaient aucun doute à cet égard. Voici un nouveau document qui s'impose aux méditations de l'opinion et encore plus à celle des hommes qui doivent avoir le souci de la satisfaire, puisqu'ils ont la responsabilité du pouvoir, c'est le dernier rapport des administrateurs de la New African Company Limited¹⁷ :

¹⁴ Xavier Hoffer (Phalsbourg, 23 mai 1852-Paris, 14 juin 1942) : École navale, chevalier de la Légion d'honneur (1871), directeur de la Société des travaux publics, administrateur de l'Océana (*Valeurs cotées en Coulisse à Paris*, 1900, p. 708), directeur de la Compagnie de Gorongoza, filiale de la Compagnie de Mozambique (selon Rosanna van Gelder), administrateur de l'Océana Consolidated, de la Société centrale de dynamite (1902), associé de la Société Bartissol, Waligorski et Hoffer, qui reprend de marché de la voie ferrée Tourane-Hué le 1^{er} décembre 1902 et en est dessaisie pour manque d'activité le 11 septembre 1903, rengagé en 1914, croix de guerre, officier de la Légion d'honneur en 1917.

¹⁵ Arthur Maury : ingénieur ECP (promotion 1865), il prend part aux travaux du tunnel du Saint-Gothard, puis dirige des travaux au Portugal, notamment pour le port de Lisbonne avec l'entreprise Hersent (1887-1888). Administrateur — avec les Hersent — du Port de Rosario (1903) et de la Société française de construction d'outillage à air comprimé (1908). Président de la section des travaux publics de la Société des ingénieurs civils de France, membre du comité des travaux publics des colonies, etc. Chevalier de la Légion d'honneur et médaillé de 1870. Décédé à l'âge de soixante-treize ans (*Le Figaro*, 4 avril 1916).

¹⁶ Alphonse Thibault : fondateur de la Société industrielle d'Orient comme mandataire de René Baudouy dont il semble être le beau-frère.

¹⁷ Fondée en 1894 à Londres, la *New African Cy*, Ltd, bénéficia du concours de quelques personnalités françaises : le comte Georges de Germigny, le baron Albert de Dietrich, le baron Charles de la Chevrelière.

Ainsi que les actionnaires le savent, la marche des affaires dans le Sud de l'Afrique a été peu active pendant le cours de l'année dernière mais, néanmoins, les valeurs transvaaliennes et autres possédées par la Compagnie ont vu leurs cours s'améliorer.

Les efforts de vos administrateurs ont été dirigés sur des affaires situées dans d'autres parties du continent africain. En Égypte, la New Egyptian Company, dans la formation de laquelle la New African Company prit une part importante, progresse d'une façon favorable ; les travaux de reprise sur le Nil sont en cours d'exécution et la sphère d'opérations de cette société a été étendue jusqu'au Soudan. Des arrangements sont intervenus avec les autorités de Khartoum pour l'établissement, avec une garantie du gouvernement, d'une flotte de bateaux devant faire le service de Khartoum à Lado.

Considérant l'établissement de ces nouvelles relations, vos administrateurs prévoient de bonnes occasions pour l'emploi de capitaux dans les travaux publics et, en général, dans le développement des affaires du Soudan et dans les régions avoisinantes.

En Abyssinie, le conseil a encore augmenté l'influence de la African Company dans le chemin de fer éthiopiens, et votre société, en coopération avec l'Oceana Consolidated Company, la New Egyptian Company et d'autres, a contribué à la continuation de la construction du chemin de fer, qui a maintenant atteint le kilomètre 170, et s'approche des collines situées à l'endroit du district de Harrar. Votre société a acquis, en novembre dernier, la moitié de la participation de la Société industrielle d'Orient, bailleurs de fonds originaires de l'affaire, moyennant 50.000 actions entièrement libérées de la New African Company.

On peut supposer que la construction de l'embranchement reliant la ligne principale en Abyssinie avec l'un des ports du Somaliland anglais accroîtra sensiblement le trafic, et l'on espère que, si cette combinaison est menée à bonne fin, les intérêts français et les intérêts anglais pourront se favoriser mutuellement, tant en ce qui concerne les chemins de fer éthiopiens qu'en ce qui concerne les affaires d'Abyssinie en général.

Dans le but de mener ces diverses entreprises à bien, il a été formé une Société dénommée « International Ethiopian Railway Trust and Construction Company » à laquelle la New African Company, de même que les autres intéressées, cédera, moyennant une équitable rémunération en actions, ses intérêts dans le chemin de fer, et à laquelle l'autre part de moitié de la Société Industrielle d'Orient sera également transférée.

En outre, la Compagnie en question aura le monopole pour la continuation de la construction du chemin de fer en Abyssinie.

De cette façon, les intérêts de la New African Company, ainsi que ceux des autres intéressés dans l'entreprise du chemin de fer, seront consolidés et étendus.

Les actionnaires recevront, en même temps que le présent rapport, une copie de la concession primitive accordée par l'empereur Menelik à MM. Chefneux et Ilg, ainsi qu'un croquis montrant la position du chemin de fer par rapport aux différents ports du Somaliland, etc.

Par ordre du Conseil

R. Doran Holtz,
secrétaire.

Londres, le 26 juin 1901.

Le bilan de la New African Company constate, d'ailleurs, que « 30.000 actions de 1 livre sterling chaque, entièrement libérées, ont été émises en représentation de la moitié de la part de la Société industrielle d'Orient dans la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens ».

Ainsi voilà une Compagnie qui reçoit elle-même ou dans ses filiales une subvention du gouvernement anglo-égyptien pour la navigation du Haut-Nil et qui, « considérant l'établissement de ces nouvelles relations, prévoit de bonnes occasions pour l'emploi de capitaux dans les régions avoisinantes du Soudan ». Et l'on viendra prétendre qu'il ne

s'agit là que d'affaires d'où la direction politique est complètement absente. Du reste, dès à présent, la New African fait entrevoir « la construction de l'embranchement reliant la ligne principale en Abyssinie avec l'un des ports du Somaliland anglais ». La New African, qui a déjà absorbé une partie de l'affaire, se prépare à prendre le reste ; elle crée une Société nouvelle, l' « International Ethiopian Railway Trust and Construction Company », qui continuera la ligne et aura le « monopole pour la construction du chemin de fer en Abyssinie ».

Tout cela n'est que trop clair, et il est temps que le gouvernement intervienne pour empêcher l'avortement d'une magnifique œuvre coloniale.

Qu'il ne se laisse point arrêter par les conseils des politiciens apathiques ou timorés qui, prétextant du nombre d'affaires éthiopiennes actuellement préparées, le poussent à l'abstention.

Il est aujourd'hui bien averti. Notre *Bulletin*, se plaçant uniquement au point de vue de l'intérêt national du chemin de fer d'Éthiopie en dehors et au-dessus des conditions financières de son exécution, a, depuis plusieurs mois, signalé le danger. La presse politique quotidienne nous prête aujourd'hui l'appui de son influence. C'était, dans le *Figaro* du 23 juillet, M. Hugues Le Roux, retour d'Abyssinie, qui terminait la série de ses études par des conclusions d'où nous détachons le passage suivant :

Le gouvernement français ne peut plus ignorer à cette heure que la patience du Négus est à bout. Sa politique va changer d'axe, si les fautes commises ne sont pas promptement réparées.

Supposez que l'on ne tienne pas compte de cet avertissement. Quelles seront pour nous les conséquences de cette désaffection ?

Ce n'est pas pour le vain plaisir d'étoiler d'un drapeau français la côte des Somalis que nous avons pris pied à Obock, puis à Djibouti. L'expérience nous avait appris que, sans parler de l'état de guerre, l'Angleterre était, sous couleur de neutralité, toujours prête à nous fermer ses charbonnages de Périm et d'Aden. Résultat : Nos vapeurs de commerce et nos navires de guerre privés de force motrice, étaient, au caprice de l'Angleterre, condamnés à flotter dans l'océan Indien comme des bouchons dans une baignoire, proie pour les canons et pour les ouragans.

Les sommes énormes qui ont été accordées par le Parlement au gouvernement français de la côte des Somalis ont été votées sous l'impression de cette patriotique inquiétude.

Aujourd'hui que nous sommes installés à Madagascar que, grâce à un homme supérieur, l'Indo-Chine s'organise, qui niera que la nécessité d'établir à Djibouti un formidable dépôt de charbon à l'abri des surprises du voisin se soit précisée. Eux-mêmes, les Anglais se sont chargés d'éveiller notre attention sur cette urgence. Il n'y a pas si longtemps que, des troubles ayant éclaté dans la banlieue de Djibouti, les autorités d'Aden ont philanthropiquement proposé à un gouverneur qui n'était pas responsable de son impuissance, de lui envoyer un navire de guerre anglais pour protéger le drapeau tricolore. On sait, d'autre part, qu'au moment de Fachoda les mêmes navires anglais se tenaient sous vapeur à Aden, tout prêts, le cas échéant, à bombarder cette résidence de Djibouti que, la veille, ils nous proposaient de défendre.

Or, il y a un autre moyen que des coups de canon pour ruiner notre Djibouti, pour l'écraser dans l'œuf, et avec lui nos espérances de prospérité coloniale : c'est de s'emparer financièrement du chemin de fer qui, de ce port, monte vers l'Abyssinie. Je ne parle pas seulement du tronçon actuel de voie ferrée, qui, pour important qu'il soit, n'est que la moitié de l'œuvre, mais du chemin de fer Djibouti-Addis-Abeba dont l'entreprise est imminente.

S'il est exécuté avec des capitaux anglais, ce n'est pas seulement Djibouti qui sera anéanti au point de vue politique, ce sera tout le marché abyssin qui sera perdu pour notre commerce. Car, en beaux joueurs, les Anglais ne cachent pas leur projet. Si jamais

les vertèbres du serpent leur appartiennent, ils ne laisseront pas sa tête sous notre talon. Ainsi la misère de Fachoda sera précisée. Ce qui n'était qu'une souffrance d'amour-propre deviendra une banqueroute politique et commerciale.

Le 20 juillet, c'était le *Temps* qui faisait connaître à la fois et le péril couru par l'œuvre française et une solution imminente

Le royaume de Ménélik forme à l'est de l'Afrique une sorte de pâté montagneux séparé de la mer par une bande de sables arides. Trois nations se partagent cette bande et peuvent, par conséquent, essayer d'appeler dans leurs ports les produits abyssins. C'est, au Nord, l'Italie installée à Massaouah ; plus au Sud, la France, installée à Djibouti ; et plus au Sud encore, l'Angleterre, installée à Zeïla et à Berbera. L'Italie a essayé d'asservir Ménélik et ce sont des souvenirs trop récents pour qu'ils ne pèsent pas sur ses rapports avec lui ; d'ailleurs, Massaouah ne peut servir de débouché qu'à la région Nord de l'Abyssinie, celle qui participe encore du climat saharien et qui, est, par conséquent, la moins riche.

L'Angleterre, de son côté, laisse trop croire qu'elle a l'intention d'englober toute cette partie de l'Afrique dans son empire égypto-soudanais pour n'être pas un voisin inquiétant. Des trois puissances chez lesquelles Ménélik peut chercher le débouché dont il a besoin, celle qui lui offre le plus de sécurité est donc incontestablement la France, dont l'action dans ces régions a toujours eu un caractère pacifique et qui, dès Louis-Philippe, a noué des relations d'amitié avec les souverains abyssins. Ménélik n'a donc fait que donner une preuve de plus de son bon sens lorsque, ayant à déterminer le port auquel il laisserait relier ses États par un chemin de fer, il a choisi Djibouti et des concessionnaires français.

Ce chemin de fer présente pour nous deux avantages évidents. Le premier, c'est de mettre forcément entre nos mains le commerce abyssin, puisqu'il ne pourra se pratiquer que par là. L'Éthiopie étant capable de s'organiser par elle-même, elle deviendrait une sorte de colonie dont nous aurions les bénéfices sans en avoir les charges et il semble qu'avec une politique pratiquée sur place d'une façon intelligente et suivie, rien ne serait plus facile que de faire produire tous ses effets à la concordance si évidente des intérêts de l'Éthiopie et de la France. Le second avantage de ce chemin de fer, c'est que, sans lui, notre possession de Djibouti, qui nous est nécessaire comme station maritime sur la route des Indes, ne sera jamais qu'un dépôt de charbon tandis qu'avec lui, elle deviendra le grand port de commerce de la mer Rouge. En fait, elle l'est déjà ; et il a suffi que la construction de la voie commence pour que ce qui n'était qu'un amas de quelques huttes se transforme en cinq ans en une ville de 15.000 habitants.

L'avenir de Djibouti et l'orientation future, tant économique que politique de l'Éthiopie, dépendent donc exclusivement de ce chemin de fer. Or, on a pu craindre qu'il ne nous échappât.

Commencé par l'initiative privée, il a été construit jusqu'aux environs du kilomètre 190. Mais, arrivée là, la Compagnie concessionnaire s'est trouvée à bout de ressources. Et, dans son dernier numéro, le *Bulletin du Comité de l'Afrique française* adressait un appel pressant à l'intervention du gouvernement. N'ayant pu trouver de l'argent en France pour continuer ses travaux, la Compagnie avait dû accepter les propositions de trois sociétés africaines anglaises réunies. L'exécution du contrat préparé entre elles aurait eu pour effet de remettre le chemin de fer à des mains anglaises. Dès lors, nous n'aurions eu aucun moyen d'empêcher qu'un embranchement construit sur Zeïla ou Berbera ne fit de l'un de ces deux ports la tête de la ligne. Djibouti aurait été dépossédé, et ceux de nos compatriotes qui avaient mis l'affaire en train auraient, en fin de compte, travaillé pour l'étranger.

Un tel résultat aurait causé une émotion douloureuse en France où l'opinion populaire s'est accoutumée à considérer l'empereur Ménélik comme un de nos amis

particuliers. Aussi apprendra-t-on avec satisfaction que l'intérêt national, sur ce point du monde a été défendu comme il convenait qu'il le fût. Une combinaison ingénieuse, au moyen de concessions faites dans une autre partie de notre monde colonial, permettra au chemin de fer éthiopien de rester une entreprise française.

Nous voulons voir dans cette dernière indication, l'espoir que notre campagne aura été profitable et notre appel entendu. Nous ignorons encore la solution précise qui interviendra et, nous le répétons, nous n'avons pas à entrer dans ces détails financiers et matériels. Il nous suffit de constater que le gouvernement français apprécie l'importance de la question et qu'il est, en principe, décidé à intervenir pour la défense de l'œuvre française du chemin de fer éthiopien. Si les velléités dont il fait preuve deviennent efficaces, si la combinaison adoptée ne compromet, pour défendre nos intérêts éthiopiens, aucun intérêt grave dans l'une quelconque de nos colonies, nous aurons la satisfaction d'avoir été les gardiens vigilants de l'intérêt national dans cette question.

En n'agissant pas, le gouvernement saurait aujourd'hui ce qu'il fait et sa responsabilité serait d'autant plus grave qu'il s'est déjà montré instruit et même préoccupé de son devoir. En laissant aller les choses, en n'examinant pas les solutions qui se présentent à lui jusqu'à ce qu'il ait trouvé celle qui peut sauvegarder nos intérêts en Afrique orientale sans demander de trop grands sacrifices dans le reste de l'Afrique française, nos gouvernants assumeraient la redoutable charge d'ajouter un chapitre qui porterait leur nom à ceux, déjà trop nombreux, qui composent l'histoire de nos belles occasions coloniales manquées

THE OCEANA CONSOLIDATED Cy, LIMITED
[groupe Ochs]
(*Le Temps*, 24 décembre 1901)

.....
On sait que la compagnie Oceana a décidé de participer en Abyssinie à l'affaire internationale du chemin de fer de la côte à la mer.

Le réseau de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens atteint actuellement 201 kilomètres à la station d'Adagalla. L'International Ethiopian Railway Trust and Construction Company a été formée par la Compagnie Oceana en vue de construire entre le port de Zeïla, dans le Somaliland anglais, un embranchement qui donnerait au commerce anglais de la région les mêmes facilités d'accès que possède actuellement le commerce français par la voie de Djibouti. L'union des capitaux et de l'activité de l'Angleterre et de la France en Abyssinie sera aussi profitable aux intérêts du chemin de fer éthiopien qu'à la conservation des bonnes relations des deux pays.

LES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*La Politique coloniale*, 18 janvier 1902)

Le président du groupe colonial des conseillers du commerce extérieurs, a adressé à M. le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes, la lettre suivante et le vœu qu'elle contient au sujet de l'achèvement de la ligne de chemin de fer de Djibouti à Harrar :

Monsieur le ministre,

Dans sa séance du 7 janvier courant, le groupe colonial des conseillers du commerce extérieur, a émis un vœu relatif à la continuation des travaux du chemin de fer de Djibouti à Harrar.

J'ai l'honneur de vous adresser le texte de ce vœu en appelant votre attention toute particulière sur les considérant qui l'ont motivé.

Le groupe que je préside sait par ailleurs avec quelle sollicitude les pouvoirs publics se sont préoccupés de cette question capitale au point de vue de notre influence politique en Afrique ; mais il pense qu'il y a urgence à la résoudre rapidement, et intérêt à ne pas compromettre par des matières fiscales prématurées le trafic commercial que doit faire naître et développer l'exploitation de la ligne ferrée dont il s'agit.

Je prends la liberté de recommander à la vigilance du gouvernement ce côté particulier de la question :

Veuillez agréer, etc.

Le Président du groupe colonial
des conseillers du commerce extérieur
Louis Henrique, député.

Voici le texte de ce vœu :

Le groupe colonial des conseillers du commerce extérieur, après avoir entendu les explications de MM. Lacarrière, administrateur délégué, Suaïs, directeur des chemins de fer éthiopiens, exprime toute sa satisfaction de l'heureuse intervention de M. le ministre des colonies.

Le groupe insiste pour que l'avance d'une annuité de 400.000 fr. qui doit assurer la construction de la ligne jusqu'à Addis-Harrar, n'ait pas pour contrepartie un relèvement des droits de douane sur les marchandises ou une surcharge quelconque sur les navires fréquentant le port de Djibouti, mais que cette avance se fasse sur les bases en vigueur pour les compagnies de chemins de fer en France.

Le groupe pense que cette avance devrait être faite par l'État lui-même en rétablissant à cet effet dans le budget une somme annuelle égale à celle qu'il consacrait jusque dans ces dernières années à la colonie d'Obock.

Le groupe saisit cette occasion pour demander que Djibouti devienne l'un des ports francs ou l'une des zones franches dont il s'est occupé dans de précédentes séances.

À ce propos, le *Morning Post* publie un long article sur la situation de l'Angleterre et de la France en Abyssinie à propos du chemin de fer de Djibouti à Harrar.

Au cours de cet article, il déclare que l'empereur Ménélik reconnaît maintenant le mal fonde des soupçons qu'il nourrissait autrefois contre l'Angleterre, soupçons entretenus par le représentant de la France à Addis-Ababa.

Il fait l'historique du chemin de fer français d'Abyssinie.

« La France, dit-il, cherche à se créer un monopole ; l'objet de l'Angleterre est de l'en empêcher, de telle sorte que les capitaux anglais aient leur part légitime dans le futur développement de la contrée ».

Les capitalistes anglais ont profité des embarras financiers de la Compagnie française et celle-ci a fait appel au gouvernement français.

On dit que le ministre des colonies désirait vivement répondre à cet appel, mais le ministre des finances s'y est opposé formellement.

D'un autre côté, aucun grand établissement financier français ne voulait prêter son appui ; c'est alors que les Anglais, comprenant tout l'intérêt politique et commercial, en même temps que financier, de l'affaire, intervinrent.

En terminant, le journal conteste une récente déclaration de M. Henri Mayer, d'après laquelle la ligne est en territoire français sur un parcours de plus de 250 kilomètres, contrairement aux affirmations de lord Chesterfield qui prétend que 90 kilomètres seulement sont en territoire français et le reste en territoire abyssin.

La publication de l'accord signé par Ménélik et M. Lagarde trancherait la question, mais le gouvernement français a toujours refusé de le publier.

Le gouverneur intérimaire de Djibouti a, d'ailleurs, le mois dernier, lors de l'inauguration de la station d'Adagalla, station située au 201^e kilomètre, remercié le représentant de Ménélik de son aimable accueil sur le sol abyssin.

Enfin, il serait intéressant de savoir si Lassarat, situé au 150^e kilomètre, où la ligne de Zerla s'embranchera sans doute sur la ligne de Djibouti à Harrar, est on territoire français ou abyssin.

Dans un autre article sur la même question, le *Morning Post* conclut ainsi :

« Comme nous le comprenons, la politique du groupe anglais n'est nullement hostile à la France ou aux Français et nous oserions suggérer que la France jouerait un rôle plus digne et plus intelligent en acceptant la situation qu'elle s'est elle-même créée, en reconnaissant franchement que l'établissement d'un monopole commercial en Abyssinie ne serait pas compatible avec les meilleurs intérêts de ce dernier pays, pas plus qu'avec son indépendance nationale.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

(*L'Information financière, économique et politique*, 28 mai 1902)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu hier sous la présidence de M. Chefneux. L'exercice 1901, dont il est rendu compte, est encore un exercice de construction et d'exploitation partielle ; il n'en a pas moins laissé des résultats appréciables.

Le recettes d'exploitation ont été de 564,682 fr. 51.

Les dépenses ayant été de 494.253 89, il en résulte un solde bénéficiaire de 70.428 fr. 62. Le nombre de kilomètres exploités a été de 100 5 du 1^{er} janvier au 16 mai ; de 160 du 17 mai au 9 novembre et de 200 du 10 novembre au 31 décembre, soit une moyenne exploitée de 145 kilomètres ; il en résulte une recette kilométrique de 3.894 francs et une dépense kilométrique de 3.408 fr.

Après la lecture des rapports et un échange d'observations entre le président et quelques actionnaires, il est procédé au vote des résolutions. Le bilan et les comptes sont adoptés à l'unanimité.

Par 1.000 voix, contre 110, l'assemblée a réélu les administrateurs sortants, MM. Chefneux, B.-B. de Langsdorff, H. Lacarrière, A. Ilg, R. Baudouy, T. Seyrig, X. Hoffer, A. Maury, A. Thibault. M. de l'Enferna ¹⁸.

MM. Dubost et F. Lacarrière sont réélus commissaires des comptes.

LES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

¹⁸ Albert Antoine Jules, marquis de l'Enferna (Sedan, 1842-Saint-Martin par Étrépagney, Eure, 1925) : capitaine d'état-major, directeur de la Société générale d'études industrielles et commerciales pour la Chine et l'Indo-Chine chargée de la démolition de la citadelle de Hanoï, administrateur de la Compagnie coloniale et des mines d'or de Suberbieville (1900), de la Compagnie de l'Afrique orientale à Djibouti, de la Société d'études des colonies françaises (recherches aurifères en Côte-d'Ivoire) et des Gisements d'or de Saint-Élie (Guyane).

Assemblée générale
(*Le Temps*, 29 mai 1902)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens a eu lieu hier, sous la présidence de M. Chefneux, président du conseil d'administration.

Le commissaire du gouvernement assistait à la réunion. Il a donné aux actionnaires l'assurance que lui-même et le ministère des colonies suivront l'œuvre que la compagnie a entreprise et dont le gouvernement et le Parlement, après lui, ont reconnu officiellement l'intérêt et l'utilité nationale.

L'exercice 1901, dont il a été rendu compte, est encore un exercice de construction et d'exploitation partielle.

Le compte d'exploitation a donné en recettes	564.692 51
Si l'on en déduit les dépenses	494.233 89
Il en résulte un bénéfice de	70.458.62

La longueur moyenne de 145 km exploitée pendant l'année 1901, a donné une recette kilométrique de 3.894 francs et une dépense kilométrique de 3.408 ces coupons francs.

Après la lecture des rapports et un échange de vues sur diverses questions, l'assemblée vote l'approbation du bilan et des comptes de l'exercice 1901.

Par 1.100 voix, contre 110, l'assemblée a réélu les administrateurs sortants, MM. Chefneux, B[ernard] B. de Langsdorff, H. Lacarrière, A[lfred] Ilg, R[ené] Baudouy, T[héophile] Seyrig, X[avier] Hoffer, A[rthur] Maury, A[lphonse] Thibault, M. de l'Enferna.

Un actionnaire se fait l'interprète de la majorité pour remercier le conseil du succès de ses négociations qui ont mis la société sous la protection de l'État français et il lui exprime toute sa confiance pour l'avenir.

Après cette motion, à laquelle l'assemblée s'est associée, on a nommé comme commissaires des comptes MM. L. Dubost et F. Lacarrière pour l'exercice en cours.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*Le Journal des chemins de fer*, 7 juin 1902, p. 418-419)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette compagnie a eu lieu le 27 courant sous la présidence de M. Chefneux, président du conseil d'administration.

Cette réunion ne pouvait passer inaperçue, car la question des Chemins de fer éthiopiens est devenue question d'intérêt national. On sait à quelles négociations, à quels pourparlers elle a donné lieu et de quelle manière le parlement a été amené à lui accorder la garantie suivant certaines limites. Pour la première fois, un commissaire délégué par le ministère des Colonies assistait à la séance. À la bienvenue que le président lui a souhaitée, il a répondu par l'assurance de la bienveillance du gouvernement pour l'entreprise et par son désir de contribuer au succès de la grande œuvre française qui doit mettre en valeur la côte orientale de notre domaine du continent africain.

Lecture a été donnée ensuite du rapport du conseil d'administration pour l'exercice 1901.

Pendant cette dernière année, les travaux de voie et de terrassement ont été poursuivis avec activité ; 88 kilomètres de voie ont été posés ; la ligne a été portée

jusqu'au kilomètre 207 ; avant 1903, elle atteindra Addis-Harrar. Les ouvrages d'art sont achevés et le télégraphe va jusqu'au même kilomètre. En outre, les approvisionnements de rails et de traverses existent pour établir la voie jusqu'au kilomètre 212. Comme matériel roulant, la Compagnie a reçu deux locomotives avec tenders et huit wagons plates-formes à boggies commandés après la dernière assemblée générale. Il est à regretter qu'une partie considérable de matériel ait été perdue avec le steamer *Basuto*.

La continuation des travaux est désormais assurée par la compagnie elle-même qui a succédé à l'Entreprise.

En ce qui concerne l'exploitation, les services ont été complétés et améliorés au courant de 1901. Deux sections ont été livrées au trafic jusqu'au kilomètre 201. Le nombre des personnes transportées est d'environ 10.000. Il faut ajouter à cette circulation le transport de 10.000 tonnes de marchandises. La concurrence du passage par Zeïlah a restreint le développement de cette circulation.

Les recettes de l'exploitation se sont élevées à 564.682 francs pour une longueur moyenne de 145 kilomètres exploités.

Le rapport rappelle ensuite les conditions auxquelles a été passée la convention passée avec l'État français la 5 février dernier.

Elles sont des plus avantageuses. « Il n'est pas douteux, ajoute le rapport, que le crédit de la Compagnie ne s'en trouve augmenté très sérieusement. Les garanties et privilèges qu'elle tient de sa concession du gouvernement éthiopien restent intacts et intégralement affectés à ses engagements. On ne peut donc que se féliciter sans restriction du concours de l'État qui fortifie encore les légitimes espérances en des résultats aussi satisfaisants pour tous les intérêts engagés dans notre entreprise que ceux déjà acquis aux autres chemins de fer de pénétration en Afrique. »

Après que les commissaires des comptes ont eu donné connaissance de leur rapport confirmant de tout point celui du conseil et concluant à son approbation, une discussion s'est engagée au sujet de la comptabilité des obligations, de la convention passée avec l'État et de l'arbitrage avec les premiers entrepreneurs. Le président a répondu de la manière la plus satisfaisante aux objections présentées.

Les résolutions proposées par le conseil ont été ensuite mise aux voix.

La première a été votée à l'unanimité ; elle était ainsi conçue :

« L'assemblée générale, adoptant les conclusions des rapports du conseil d'administration et des commissaires, approuve les comptes et le bilan de l'exercice clos le 31 décembre 1901 et décide qu'il n'y a pas lieu de distribuer un dividende ».

La seconde proposant la réélection, comme administrateurs, de MM. Chefneux, baron de Langsdorff, Lacarrière, A[lfred] Ilg, R[ené] Baudouy, [Théophile] Seyrig, [Xavier] Hoffer, [Arthur] Maury, A[lphonse] Thibault et de l'Enferna, a été adoptée par 1.100 voix contre 110.

En présence de cette manifestation d'une petite minorité, un des actionnaires, M. de Pellerin de Latouche, a cru avec raison devoir, au nom de la majorité, remercier et féliciter le conseil du succès des laborieuses négociations qui ont mis la société sous la protection de l'État français, lui exprimant sa reconnaissance pour le passé et sa confiance pour l'avenir.

Une troisième résolution a désigné MM. L. Dubost et F. Lacarrière, commissaires des comptes sortants, pour remplir les mêmes fonctions pendant l'exercice en cours.

Viste du Ras Makonnen et de Chefneux
aux Établissements Decauville à Corbeil
(*La Vie au grand air*, 26 juillet 1902)

LE RAS MAKONNEN
(*L'Indépendant rémois*, 2 janvier 1903)

Addis-Harrar, 2 janvier.

MM. Ilg et Chefneux ont été reçus à Harrar par le ras Makonnen qui les a vivement félicités, au nom de l'empereur, de l'heureux achèvement du chemin de fer de Djibouti à Addis Harrar.

Le ras a fait exécuter rapidement la route qui reliera Harrar à la gare d'Addis Harrar.

Il a donné de grandes fêtes en l'honneur de MM. Ilg et Chefneux.

M. Ilg est parti pour Addis-Abeba, où il est attendu le 10 janvier.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*Le Journal des chemins de fer*, 17 janvier 1903, p. 35)

Les Chemins Éthiopiens sont rarement négociés mais leurs obligations donnent lieu à des affaires assez fréquentes ; elles se sont avancées cette semaine de 227 à 230. On annonce l'inauguration d'une première partie de la ligne de Djibouti au Harrar.

NÉCROLOGIE
Baron Bertrand de Langsdorff
(*Gil Blas*, 5 février 1903)

Le baron Bertrand de Langsdorff est mort hier à Paris, à l'âge de cinquante-sept ans. Il avait épousé M^{lle} d'Harcourt et appartenait par sa mère à la famille de Saint-Aulaire.

Il faisait partie du Jockey-Club, de l'Union et de l'Union Artistique.

QUESTIONS COLONIALES
En Éthiopie
par Eugène ÉTIENNE
(*La Petite Gironde*, 21 mars 1903)

Que se passe-t-il en Éthiopie ? Il y a quelques mois, il y a eu une question abyssine pendante devant l'opinion publique et devant les Chambres. Il s'agissait de ce chemin de fer, dû à des initiatives françaises, qui devait relier Djibouti au Harrar, puis à Addis-Abeba, capitale de Ménélik, et qu'il fallait arracher à l'influence anglaise, toute prête à s'en emparer. L'effort nécessaire fut fait à cette époque, et il était permis de croire que les intérêts français s'en trouveraient sauvegardés.

Renflouée par la convention passée le 6 février 1902 avec le gouvernement français, la Compagnie des chemins de fer éthiopiens a tenu ses engagements. La première partie de la ligne a été terminée avant la fin de 1902. Diré-Daouah ou Addis-Harrar, où s'arrête provisoirement la voie ferrée, n'est plus qu'à quelques heures de la côte. C'était là assurément un succès, et il n'y avait rien d'in vraisemblable à supposer que le Négus, dont on sait la sollicitude pour tout ce qui touche au développement économique de son royaume, fut prêt à s'en réjouir avec nous. Mais au moment où l'on se disposait à recevoir dignement Ménélik à Djibouti, par un revirement encore inexpliqué, tout ce qui

semblait aller si bien pour nous ne va plus du tout en Éthiopie. Est-il vrai que rien ne soit à retenir de l'interprétation fâcheuse donnée, dans nos journaux, à l'abandon par le Négus d'un projet de visite qui n'est qu'ajourné, disent les uns ; qui, disent les autres, n'a jamais dû avoir lieu à la date que notre conseil des ministres croyait fixée d'une façon ferme ? S'il n'y a eu là qu'un simple malentendu, le moins que l'on puisse en conclure c'est que l'on n'est pas beaucoup mieux renseigné, dans les sphères officielles, sur ce qui se passe à Addis-Abeba, que nous ne le sommes nous mêmes.

Mais comment ne pas rapprocher de l'optimisme de certaines versions d'autres informations, d'autant moins suspectes qu'elles n'étaient pas destinées à la publicité, qu'elles ne sont que le cri du cœur d'un de nos compatriotes fixé en Abyssinie et mort à la peine quelques jours avant que ne parvînt en France la lettre privée dont des extraits ont été donnés par le *Temps* et par le *Journal des débats* ?

M. Comboul, ingénieur des mines, avait fait d'intéressantes prospections en Éthiopie. Les mines d'Ouallaga lui avaient été concédées. Plus tard, il avait trouvé des gisements de charbon, dont l'empereur, ravi, lui avait promis d'assurer l'exploitation de compte à demi avec lui. « Je fournissais les machines et la main-d'œuvre européenne ; l'empereur, la main-d'œuvre indigène. C'était, convenu et réglé... Quelle influence cela allait nous donner ! Hélas ! on m'a prié de ne plus, pour le moment, parler de cela. On avait d'autres négociations en cours que cet incident pouvait compromettre. Après trois ans et demi de labeur, M. Comboul quitte l'Abyssinie pour prendre un repos bien gagné et pour mettre sur pied cette affaire du Ouallaga, qu'il ne supposait pas pouvoir être autre que française. Hélas ! quand il revint, au bout d'un an et demi, tout était changé : tous les permis de recherches étaient donnés aux Anglais et aux Italiens. Et il terminait ainsi cette lettre, qui devait être la dernière qu'il écrirait en France : « Je ne sais si je heurte vos idées, mais je vous dis la vérité, mon cœur de patriote saignant. Une décision énergique et rapide pourrait encore tout sauver; non pas rendre ce que nous avons perdu, c'est fini, et ce qui est donné ne peut plus se reprendre, mais au moins nous empêcher d'être éliminés entièrement. Il n'est que temps. »

S'il est vrai que les intérêts français sont ainsi sacrifiés ; s'il est vrai que nos concurrents, pourvu qu'ils soient Italiens ou Anglais, obtiennent ce qui nous est refusé, nous avons le devoir de nous en préoccuper. La France a en Abyssinie une situation privilégiée. Elle n'a pas d'ambition territoriale. L'Éthiopie puissante n'est pas une menace pour elle, comme elle peut l'être pour ses voisins de l'Érythrée ou de la vallée du Nil. Elle n'a d'autres visées que le développement de ses débouchés commerciaux, que la prospérité des entreprises industrielles, agricoles, ou minières que ses nationaux pourraient y créer. Comment donc expliquer que des préventions persistent, dans l'esprit du Négus, à l'égard d'une puissance dont les aspirations secondent ses propres desseins ! C'est un point obscur qu'il faut éclaircir.

La *Novoié Vremia* écrivait il y a quelques jours : « L'influence française est celle qui peut s'exercer le plus avantageusement pour la Russie en Abyssinie, et il faut espérer que la mission russe de M. Lichine, récemment envoyé auprès du Négus Ménélik, ne manquera pas de donner à la France une nouvelle preuve des sentiments amicaux de la Russie à son égard et d'appuyer les efforts du représentant diplomatique français dans ce pays en faveur de l'affermissement de l'influence de la France à la cour du souverain abyssin. »

Sachons tirer parti de cette suggestion. La Russie poursuit en Abyssinie un apostolat moral et religieux qui, sans éveiller aucune susceptibilité, permet à son représentant de jouer à Addis-Abeba un rôle de conseiller désintéressé et écouté. Pour déjouer les intrigues de rivaux remuants et peu scrupuleux, notre diplomatie usera, il faut l'espérer, de l'appui qui lui est offert et qu'elle serait coupable de négliger.

Le mois colonial
(*Les Annales coloniales*, 15 mai 1903)

M. Ilg et les ingénieurs de la Compagnie des Chemins de fer éthiopiens ont eu plusieurs conférences avec le Négus pour déterminer le tracé de la voie. Ménélik a fait, dit-on, un accueil très cordial à la mission française, et il a paru prendre le plus vif intérêt aux questions d'ordre technique.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 2 juillet 1903)

Les comptes d'exploitation pour l'exercice 1902, accusent 1.342.019 81 de recettes, soit une augmentation de 777.337 30 sur les recettes de l'exercice précédent ; d'autre part, les dépenses se montent à 1.032.359 87, en augmentation de 538.105 98.

D'où il résulte un solde en faveur de l'exploitation de 309.659 94, inférieur de 229.931 32 à celui de l'année 1901.

Le nombre de kilomètres livrés à l'exploitation, tant à titre définitif qu'à titre provisoire, a été de 200 de Djibouti à Addagalla du 1^{er} janvier au 20 octobre, de 277 de Djibouti à Aroua, de 247 de Djibouti à Mello du 1^{er} août au 24 décembre, et enfin de 310 de Djibouti à Diré-daoua à partir du 24 décembre, ce qui fait ressortir à 226 km. 424 m. la longueur moyenne exploitée pendant l'année 1902.

L'assemblée générale qui s'est tenue le 29 juin dernier a approuvé les comptes qui lui ont été présentés et a déclaré qu'il n'y avait pas lieu de distribuer de dividende.

Elle a ratifié la nomination de MM. Duparchy, Wickersheimer ¹⁹, comte André de Ganay et Beaudouy, administrateurs désignés provisoirement par le conseil, lesdites-nominations soumises aux prescriptions de la convention passée avec l'État.

MM. Dubost et Lacarrière ont été désignés pour remplir les fonctions de commissaires des comptes pour l'exercice 1903.

THE OCEANA CONSOLIDATED COMPANY LIMITED
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 10 décembre 1903)

.....
La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens est maintenant arrivée à Diré-Daouah, à 306 kilomètres de Djibouti, et fonctionne régulièrement. Une route a été construite entre Diré-Daouah et Harrar, distants de 55 kilomètres. On croit que la ligne sera prolongée sous peu jusqu'à Addis-Abeba.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*Le Journal des chemins de fer*, 4 juin 1904, p. 419)

¹⁹ Émile Wickersheimer (1849-1915) : X-Mines, inspecteur général des Mines honoraire, ancien administrateur des Chemins de fer de l'État (1890-1909), ancien député de l'Aude (1885-1889) et de l'Ariège (1893). Également administrateur des Mines de Vaulry et Cieux (1911), de Transports et manutentions automatiques (1912) et des Mines de fer de Larrath (Algérie)(1913).

Les Chemins Éthiopiens ont donné lieu à quelques négociations au cours de 250 ; depuis le 1^{er} janvier, leur trafic a pris un développement considérable et s'est augmenté de 44 % par rapport à la période correspondante de 1903.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

(*Le Journal des chemins de fer*, 17 décembre 1904, p. 939)

Les Chemins Éthiopiens sont stationnaires à 210 leur assemblée aura lieu le 19 courant, la neutralisation du réseau lui sera proposée. La ligne fonctionne régulièrement entre Djibouti et Diré-Daouah sur une longueur de 310 kilomètres et ses recettes sont en augmentation constante.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

(*Le Journal des chemins de fer*, 7 janvier 1905, pp. 8-9)

L'assemblée générale ordinaire de cette Compagnie a eu lieu le 29 décembre 1904. La séance a été ouverte par M. Chefneux, président du conseil d'administration ; M. Teillard remplissant les fonctions de secrétaire a donné lecture du rapport du conseil relatif à l'exercice 1903.

La voie qui, en 1902, avait été complètement posée jusqu'au 310^e kilomètre (Diré-Daoua), a été parachevée par l'installation de garages, par des ballastages, par la construction de ponts et d'autres ouvrages d'art moins importants. Des halles, des logements, une gare pour les voyageurs, l'atelier principal de réparations de Diré-Daoua et, à Djibouti, des réservoirs d'eau épurée ont été établis. Les communications par fils télégraphiques entre les diverses parties du réseau ont été doublées ou développées. Le matériel roulant n'a pas été non plus négligé ; on y a ajouté deux locomotives de 36 tonnes à 4 essieux, 6 wagons couverts, 4 wagons-bergeries et 3 voitures mixtes de 1^{re} et de 2^e classe. Une route, qu'on rendra plus tard carrossable, a été tracée entre Diré-Daoua et Harrar. Enfin, les études de la ligne future entre Diré-Daoua et Addis-Abeba sont terminées depuis juillet dernier.

La ligne a été mise en exploitation régulière jusqu'au point terminus de Diré-Daoua ce qui a permis de transporter en 1903 7.185 voyageurs avec une recette de 98.370 fr. et 5.703 tonnes de marchandises. Le produit de l'exploitation et des services annexes s'est élevé à 1.174.411 fr. La progression du tonnage commercial transporté n'est pas tout à fait satisfaisante parce que le réseau a encore subi la concurrence des caravanes. Il n'en a triomphé qu'à la fin de l'année. Cette victoire est importante ; elle marque une ère nouvelle ; elle annonce la transformation progressive des riches régions que le chemin de fer vient d'atteindre ; elle garantit la prospérité future de la Compagnie.

Toutes les difficultés qu'elle a rencontrées jusqu'à présent ont eu pour origine des rivalités internationales ; cette jalousie a eu pour effet la méconnaissance et la transgression des droits qui lui sont accordés par l'acte de concession. Ces rivalités vont, d'ailleurs, prendre fin, des accords seront bientôt conclus qui assureront à l'entreprise l'exercice de tous les privilèges dont elle a été dotée à l'origine.

Au courant de l'exercice, il a été créé 20.000 obligations de la 3^e série dont 14.385 ont servi à solder le compte créditeur de MM. Duparchy et Cie, et 5.615 restent à réaliser.

Voici les principaux chiffres du bilan présenté aux actionnaires. À l'actif, les disponibilités en caisse et chez les banquiers avec celles du portefeuille s'élèvent à 1.406.045. Les fonds à réaliser, tant par l'appel du 3^e quart à verser sur les actions que

par les rentrées des obligations, par le reliquat de la subvention et les obligations à émettre, atteignent le chiffre de 6.056.512 francs. Les comptes de premier établissement figurent pour 47.527.491 fr. ; les terrains, les immeubles, la jetée, le mobilier, le matériel, les approvisionnements ensemble pour 984.400 fr. Le total de l'actif est de 57.769.257 fr.

CRÉATIVITÉ FINANCIÈRE CAPITALISATION DE FUTURES SUBVENTIONS PUBLIQUES

Au passif, le capital-actions est porté pour 18 millions, la subvention de l'État capitalisée pour 11.800.000 fr., le total des obligations à 26.144.000 fr. Les comptes courants et les comptes d'ordre s'élèvent à 2 millions 325.237 fr.

Une très intéressante allocution du président a suivi cet exposé de situation.

Elle a rappelé, en les précisant, les droits de la Compagnie, ceux qu'elle tient de l'acte de concession du 9 mars 1894. Ce sont le prélèvement d'une redevance de 10 % sur toutes les marchandises montant ou descendant par le chemin de fer ; le monopole du transport de toutes les marchandises circulant entre Djibouti et Harrar ; enfin le privilège de prolonger le chemin de fer jusqu'au Nil Blanc par Entotto ou Addis-Abeba sans qu'aucune autre Compagnie de chemin de fer puisse être autorisée à construire des lignes concurrentes, soit des bords de l'océan Indien et de la mer Rouge jusqu'à l'Éthiopie, soit depuis l'Éthiopie jusqu'au Nil Blanc.

Ces droits, qui subsistent sans que rien ait pu les prescrire ou les limiter, ont été cependant méconnus et inobservés dans la pratique. Les ordres nécessaires au prélèvement du droit de 10 % n'ont pas été donnés par le gouvernement de Ménélik et cette abstention a privé la Compagnie d'un revenu qu'on peut évaluer à 1.500.000 fr. ou 2 millions. Le monopole du trafic entre Djibouti et Harrar n'a pas été respecté et, dans ses réclamations, la Compagnie n'a trouvé aucun appui auprès du gouvernement français ; tout au contraire, elle peut se plaindre de son intervention car, arguant de la convention du 6 février 1902, il lui a imposé des tarifs qui lui ont porté un grave préjudice. Enfin, l'opposition de l'Angleterre a empêché que les travaux de prolongement de la ligne sur Addis-Abeba ne fussent commencés. Le rapprochement amical des cabinets de Londres et de Paris n'a pas encore mis fin à cette intolérable situation. Le gouvernement anglais voudrait très probablement obtenir de l'empereur Ménélik que la Compagnie fût placée sous un statut international comme l'a été le canal de Suez ; à ce prix, elle pourrait exercer librement ses droits et ses privilèges. Mais la Compagnie se refuse énergiquement à cette combinaison ; son patriotisme y répugne ; cependant, si le gouvernement français n'agit pas énergiquement pour la faire échouer, il faudra se soumettre.

« Si, contrairement à cette attente, dit le président, cet effort immédiat et puissant venait à nous faire défaut, nous n'aurions plus qu'à demander à l'État de nous rendre la liberté d'action qu'il nous a enlevée par la convention de 1902 et nous en serions réduits alors à consentir les arrangements nécessaires pour qu'en *devenant internationale*, la Compagnie désarme l'opposition diplomatique qui l'a empêchée jusqu'à ce jour d'exercer ses droits et privilèges, c'est-à-dire la perception de la redevance, les mesures impériales favorisant le trafic et le prolongement vers Addis-Abeba et le Nil. »

Une courte discussion a suivi ce discours. Un actionnaire a proposé le vote d'une résolution ainsi conçue : « L'assemblée, confiante dans l'énergie du conseil d'administration, l'invite à poursuivre les revendications des droits et privilèges reconnus à la compagnie par l'acte de concession du 9 mars 1894. » Tout en remerciant l'actionnaire de ses bonnes intentions et de l'appui moral qu'il voulait assurer au

conseil, le président a demandé que sa proposition fût mise aux voix sous forme de vœu et non de résolution.

Les résolutions votées sont les. suivantes.

Première résolution

L'assemblée générale, adoptant les conclusions des rapports du conseil d'administration et des commissaires, approuve les comptes et le bilan de l'exercice clos le 31 décembre 1903, et donne *quitus* aux administrateurs de leur gestion.

L'assemblée déclare qu'il n'y a pas lieu de distribuer de dividende.

Deuxième résolution

L'assemblée relève chacun des administrateurs de l'interdiction visée par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, et leur donne, en conséquence, toute, autorisation nécessaire pour traiter avec la Compagnie pour tous les cas prévus à l'article 22 des statuts.

Troisième résolution.

L'assemblée réélit administrateurs pour six ans MM. Chefneux, de l'Enferna, comte [André] de Ganay.

Quatrième résolution

L'assemblée générale désigne MM. Dubost et Frédéric Lacarrière, commissaires des comptes pour l'exercice 1905, et fixe la rémunération de chacun d'eux à 500 francs.

Le vœu, comme les résolutions, a été ensuite voté à l'unanimité.

(Le Journal des chemins de fer, 25 mars 1905, p. 219)

La question des Chemins éthiopiens ne semble pas résolue ; d'énergiques réclamations formulées par le Comité de l'Afrique Française forceront sans doute M. Delcassé à se montrer beaucoup moins facile au sujet de l'internationalisation de la ligne de Djibouti au Harrar. M. Delcassé a besoin l'être stimulé.

COMTE DE L'AFRIQUE FRANÇAISE

EXTRAIT DES DÉLIBÉRATIONS

Séance du 4 avril 1905

(Bulletin du Comité de l'Afrique française, 1905, p. 136-147)

[déliés douteux, nb corr.]

Membres présents M. le prince d'Arenberg, le général Archinard, le duc de Bassano, Paul Bourde, le général Dérécagaix, le comte de Fels, Haussmann, Houdas, le baron Hulot, Loreau, le colonel Monteil, Moullot, le marquis de Moustier, de Nalèche, Henry Pereire, Poubelle, le général Varigault, E. M. de Vogüé. – Secrétaires : MM. A. Terrier et R. de Caix.

Le comité entend M. Hugues Le Roux, qui a demandé à faire une communication au Comité sur les affaires d'Ethiopie, à la suite de la délibération adoptée par le Comité dans la séance du 15 mars 1905.

M. Hugues Le Roux expose ses vues sur la question d'Ethiopie.
(On trouvera ci-après un mémoire de M. Hugues Le Roux, reproduisant ces vues.)

M. le président remercie M. Hugues Le Roux des informations et des observations qu'il a bien voulu soumettre au Comité.

Il annonce qu'il a été saisi d'une demande d'audition de M. Charles Michel, ancien membre de la mission de Bonchamps en Ethiopie. Le Comité décide de tenir une séance vendredi pour entendre M. Charles Michel.

Séance du 7 avril 1905

Membres présents MM. le général Archinard, le duc de Bassano, Paul Bourde, le général Derrécagaix, le comte de Fels, René Fouret, Houdas, de Kerjégu, Loreau, le colonel Monteil, le marquis de Moustier, Henri Pereire, Poubelle, le général Varigault, E.M. de Vogüé. – Secrétaires : MM. A. Terrier et R. de Caix.

M. E. M. de Vogüé, qui préside en l'absence du prince d'Arenberg, rappelle que le Comité a tenu à donner toute son ampleur à la discussion de l'affaire d'Ethiopie et qu'il a accueilli pour cette raison la demande d'audition de M. Charles Michel.

M. Charles Michel expose ses vues dans les termes suivants :

Messieurs,

Les déclarations faites par M. Delcassé le 1^{er} avril, au Sénat, en réponse à une question de M. d'Aunay, permettent de considérer comme définitivement condamnée la proposition, d'origine évidemment anglaise, de neutraliser ou internationaliser les chemins de fer en Ethiopie, à partir de notre frontière du Protectorat de la Côte des Somalis.

Il est bon, cependant, de faire aujourd'hui l'historique de cette idée de neutralisation ou internationalisation des chemins de fer, afin de montrer quelle urgence il y a pour le gouvernement français à ne pas perdre de vue la question éthiopienne et à prendre les mesures nécessaires pour la solutionner sans délai. Les arguments présentés en faveur de l'internationalisation des chemins de fer par certains journaux coloniaux et financiers sont faciles à réfuter, mais la sauvegarde de nos intérêts économiques et politiques en Ethiopie réclame une action immédiate.

La question éthiopienne n'est, en quelque sorte, que la « question des chemins de fer éthiopiens », et il est indispensable, pour la comprendre, d'exposer rapidement les différentes phases par lesquelles a passé la construction du chemin de fer de Djibouti à Diré-daoua (Harrar).

Pour atteindre les plateaux abyssins qui constituent le pays de toute l'Afrique le plus salubre, le plus riche au point de vue agricole, le plus propre à l'acclimatation des Européens, il faut franchir un désert de 350 kilomètres. Un chemin de fer était donc indispensable et M. Ilg en obtint la concession par décret impérial du 11 février 1893 et du 9 mars 1894. En 1894, par une convention signée de l'empereur Ménélik, M. Ilg était autorisé à céder cette concession et tous ses droits à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, constituée par M. Chefneux.

M. Chefneux, auquel on ne saurait trop rendre hommage pour son énergie et sa ténacité, s'est heurté, dès le premier jour, à l'hostilité du gouvernement de Djibouti. Lorsque le gouverneur de la Côte des Somalis est devenu ministre de France à Addis-Ababa, en 1897, cette hostilité à l'égard du chemin de fer a continué plus vive que jamais. Cependant, les premiers kilomètres de rails étaient posés dès le commencement de l'année 1897, malgré l'opposition administrative qui ne manquait aucune occasion d'affaiblir le crédit de la Compagnie naissante.

Voilà l'origine première des difficultés financières de cette Compagnie. Pour sortir d'une situation aussi désavantageuse, il aurait fallu un homme plus habitué aux questions financières que M. Chefneux, et le seul reproche qu'on soit en droit de lui adresser, c'est de ne pas être compétent dans ces questions. Car M. Chefneux est avant tout un homme d'action africaine, un spécialiste de choses abyssines, et, sans lui, le chemin de fer de Djibouti à Diré-daoua, qui fonctionne à l'heure actuelle, n'existerait pas.

En discréditant son œuvre, le gouverneur faisait de cette Compagnie des chemins de fer éthiopiens une proie facile pour les hommes d'affaires étrangers. En effet, dès 1898, la Compagnie manquait d'argent et ne pouvait plus s'en procurer. Pour augmenter son capital, elle dut accepter, en 1900, les offres du groupe financier anglais de l'Oceana. Ce groupe financier acheta pour 8.125.000 francs d'actions et d'obligations de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, et l'Oceana fonda l'International Ethiopian Railway Trust, qui reçut en actif les 8.125.000 francs de titres de la Société française. Un administrateur de l'Oceana, le comte de Chesterfield, fut nommé président du Trust un autre administrateur de l'Oceana, M. Ochs, fut nommé directeur enfin, un administrateur de la Compagnie française des Ethiopiens devint également administrateur du Trust, anglais et compléta ainsi l'intime liaison des deux affaires, dont l'une, le Trust, n'apparut d'abord que comme parasite de la première.

Pour se rendre compte du rôle qu'allait jouer cette société anglaise dans nos affaires d'Ethiopie, il faut savoir que l'Oceana est elle-même un trust, qu'elle a créé, en outre de l'International Ethiopian Railway Trust, plusieurs filiales en Egypte et au Soudan, parmi lesquelles la New Egyptian Company, la Soudan Development and Exploration Company. Toutes ces filiales de l'Oceana reçoivent, comme le déclare le président du conseil dans son rapport à l'assemblée des actionnaires, paru dans le *Temps* du 11 décembre 1903, des subventions considérables du gouvernement égyptien et ont obtenu des concessions très importantes dans la vallée du Nil. Le « Soudan development », par exemple, a le monopole de la navigation sur le Nil, entre Khartoum et Lado. Ces avantages ont été accordés par le gouvernement anglo-égyptien aux filiales de l'Oceana, dont le comte de Chesterfield et M. Ochs sont administrateurs, pour permettre à l'Oceana d'agir en Ethiopie par le moyen de l'International Ethiopian Railway Trust.

Mais revenons à la Compagnie des chemins de fer éthiopiens.

L'argent fourni à cette Compagnie par l'augmentation de son capital était mangé d'avance, et 150 kilomètres de voie ferrée restaient à construire. L'attitude du gouvernement français n'ayant pas changé, la Compagnie contracta une dette de 3 millions envers l'International Ethiopian Trust. D'après une clause du contrat, si la Compagnie des Ethiopiens ne remboursait pas à échéance ces trois millions, elle devait céder au Trust un nombre d'actions tel que le Trust aurait eu la majorité des actions de la Compagnie française entre les mains. En outre, le Trust anglais obtenait le droit de construire les 75 derniers kilomètres de voie ferrée. C'était l'étranglement complet de la Compagnie, et la mainmise par l'Oceana sur le chemin de fer, par l'intermédiaire de sa filiale. Le Gouvernement français changea d'attitude devant cette menace qui devenait réalisable à échéance fixe.

C'est alors que 500.000 francs de subvention annuelle pendant 50 ans, soit 25 millions, furent demandés aux Chambres et votés. Les 3 millions empruntés furent remboursés en temps voulu et la ligne fut terminée jusqu'à Diré-daoua avec les 11.300.000 francs produits par la capitalisation de l'annuité de 500.000 francs.

Le chemin de fer de Djibouti à Diré-daoua étant achevé, la Compagnie des Ethiopiens devait immédiatement songer à profiter des droits que lui donnait sa concession de 1894 pour commencer la construction du second tronçon de Diré-daoua à Addis-Ababa.

*
* * *

Cette ligne de Diré-daoua à Addis-Ababa aura une longueur de 430 kilomètres environ. La construction de la voie sera relativement peu coûteuse, la région est facile. Mais ce chemin de fer traversera un désert sur les trois quarts de son parcours. Il passera au pied des contreforts du Tchertcher, et ce n'est que lorsque les tribus gallas qui habitent les hauts plateaux du Tchertcher de l'Aroussi, du Gouragué, du Djimma auront été amenées à développer les cultures riches de ces régions que cette partie de la ligne aura du trafic. On doit donc à la vérité de dire que ce chemin de fer ne fera pas ses frais avant quinze ou vingt ans.

Aussi, cette entreprise dépasse-t-elle les forces d'une Compagnie privée. Aucune Société, en effet, ne peut attendre quinze à vingt ans la rémunération de 40 millions nécessaires à la construction d'une telle voie ferrée.

C'est dans ces conditions cependant que l'International Ethiopian Railway Trust se présenta aussitôt pour tirer d'embarras une seconde fois la Compagnie des Ethiopiens. D'après lui, une simple formule, un simple mot suffira pour lever toutes les objections et faire tomber toutes les difficultés – il faut « internationaliser les chemins de fer éthiopiens » Le président du Trust, le comte de Chesterfield, le déclara en termes très nets à l'assemblée générale des actionnaires le 19 décembre dernier ²⁰.

Après ses déclarations, dont plusieurs phrases jettent le jour le plus net sur la campagne poursuivie, dès l'origine, par le Trust anglais, une campagne de presse fut vigoureusement menée en France en faveur de l'internationalisation des chemins de fer à partir de la frontière française. On nous disait « Seule la partie de la ligne déjà construite en territoire français restera, sous un contrôle français exclusif, toute la partie du chemin de fer sise en territoire abyssin, construite ou à construire, sera placée sous le contrôle d'une administration internationale où seront représentés les intérêts anglais, français et italiens. »

Pour faire accepter à l'opinion française cette solution anglaise, on trouve répété dans maints articles que si l'internationalisation n'est pas adoptée, et si le chemin de fer reste français jusqu'à Addis-Ababa, l'Angleterre réclamera la construction de la section de la ligne sur la partie occidentale du plateau, que cette dernière voie ferrée traversera les contrées abyssines les plus riches et confèrera aux capitalistes anglais des droits exclusifs à l'exploitation des fertiles provinces du Kaffa et des mines d'or du Ouallaga, et que la France aura ainsi consenti de lourds sacrifices pour la construction d'un chemin de fer à travers les déserts arides qui séparent de la côte les riches territoires de l'Abyssinie, pour se voir priver de toute participation dans la mise en valeur des provinces les plus enviables de l'empire.

Il est facile de répondre à cet argument. En effet, un chemin de fer comme celui de Djibouti au Nil ne peut pas compter sur un trafic local, un mouvement important de province à province. Le véritable trafic est le trafic d'importation et d'exportation. Aussi cette section de Diré-daoua à Addis-Ababa, bien que traversant un désert sur les trois quarts de sa longueur, aura un trafic suffisant dès que la vie économique de l'Ethiopie se sera un peu développée, parce qu'elle mettra la capitale du pays en communication avec la mer. De plus, cette ligne longe les contreforts du Tchertcher, derrière lequel on trouve les riches plateaux gallas des Aroussis, des Gouragués, du Djimma. Lorsque ces provinces se développeront, elles apporteront un supplément de trafic considérable.

Quant au Ouallaga et au Kaffa, ce sont des provinces riches évidemment, mais nous ne devons pas nous laisser hypnotiser par les descriptions trop enthousiastes de ces

²⁰ Le rapport de l'International Ethiopian Railway trust a paru en annonce dans le *Temps* du 21 décembre 1904.

contrées. Je les ai traversées quatre fois et j'ai vécu plusieurs mois sur leur frontière commune à Goré et à Douré, et j'ai acquis la conviction qu'au point de vue agricole, le Kaffa et le Ouallaga surtout sont infiniment moins riches que le Djimma, le Limou et les territoires directement au sud d'Addis-Ababa. Il ne serait, en outre, pas prudent, non plus, de compter avec trop de certitude sur les mines d'or du Ouallaga.

Le premier filon de quartz aurifère a été découvert à deux jours de marche de notre camp, par M. Comboule, ingénieur français, en 1897. Depuis cette époque, les résultats obtenus ont été insignifiants. Quelques indigènes vont périodiquement laver l'or dans certains ruisseaux des environs mais leur récolte est bien minime, et la production des alluvions de cette contrée n'a rien de comparable même à ce qu'on trouve à Madagascar dans des conditions identiques. D'ailleurs, quelle que soit la richesse de ces provinces du Kaffa et de Ouallaga, nous sommes déjà exclus des meilleures parts. Toutes les bonnes concessions sont accaparées depuis longtemps par les Italiens et les Anglais. Une lettre que M. Comboule m'écrivait un mois avant sa mort, nous en apporte une preuve suffisante :

Nedjo (Ouallaga), 10 août 1902.

.....
Lorsque je suis arrivé en Ethiopie, la conquête commerciale était faite. Il n'y avait ici comme négociants sérieux que des Français.

Politiquement, nous étions les maîtres. On nous aimait, on espérait en nous. On supposait qu'au moment du danger, nous serions là. Et on sentait bien d'où le danger viendrait. Nul ne le sait mieux que vous qui étiez un des facteurs puissants de notre prise de possession amicale, et dont l'initiative hardie devait la sceller à tout jamais. Mieux que moi, vous savez que ce n'est pas au mauvais vouloir éthiopien que vous devez votre demi-succès. J'ai des preuves certaines qu'on était prêt à tout pour vous aider. Mais, n'insistons pas ; il y aurait trop à dire.

Au point de vue minier, tout était à faire lorsque je suis arrivé. En la France seule, l'empereur avait confiance. Il me permit d'aller là où jamais un Européen n'était allé. Il me donna tous les moyens d'action en son pouvoir.

Je ne vous dirai pas au prix de quelles fatigues je réussis à mettre en lumière des richesses soupçonnées, mais non connues.

L'empereur m'en récompensa en me donnant la seule concession complète qu'il ait encore donnée, cette concession du Ouallaga qui était à deux jours de marche de notre camp de Bouré ; il spécifia bien à notre ministre que c'était à la France qu'il la donnait. Nous avons si bien fait que nous l'avons perdue. J'ai poussé, lorsqu'il en était temps encore, le cri d'alarme. On a eu l'air de s'émouvoir, mais on n'a rien fait. *Sous couleur internationale, l'affaire est devenue italienne.* Je suis venu ici pour sauver les apparences, puisque je restais le chef de la mission. J'espérais toujours que la France reprendrait la haute main. Elle le pouvait et je me sacrifiai dans cette espérance. Rien. C'est maintenant un fait accompli. Le Ouallaga découvert par des Français et avec l'argent français est aujourd'hui italien. Demain, il sera *anglais*.

Entre-temps, je découvris les premières mines de charbon. C'était pour le pays une vraie révolution. L'empereur, ravi, me promettait de garder la propriété directe de cette mine et de celles à découvrir, mais de s'associer de compte à demi avec moi pour l'exploitation de toutes. Je fournissais les machines et la main-d'œuvre européenne. Lui, la main-d'œuvre indigène. C'était convenu et réglé. L'empereur le confirmait à notre ministre et le disait à qui voulait l'entendre. Quelle influence cela allait nous donner ? Hélas on m'a prié de ne plus, pour le moment, parler de cela. On avait d'autres négociations en cours que cet incident pouvait compromettre ?

Lorsque j'ai quitté l'Abyssinie après trois ans et demi de séjour, pour avoir un repos bien gagné et surtout pour mettre sur pied cette affaire du Ouallaga que je ne supposais pas pouvoir être autre que française, j'avais la conviction (j'allais dire la

certitude) que si désormais les richesses minières du pays étaient connues, je ne pouvais plus les celer. Nous en profiterions sinon les seuls, au moins dans des conditions spécialement avantageuses. Cela allait de soi et était facile.

Mais nous dormions et les Anglais veillaient. Lorsque, après un an et demi, je suis revenu ici, j'ai trouvé tous les permis de recherches donnés aux Anglais et aux Italiens. Par grâce et sans, dit-on, qu'il le demandât, on avait donné le Baro à notre ministre. – Je savais que cette région était aurifère et avais même indiqué à notre ministre des points voisins non demandés et qu'il était facile d'obtenir. Je reçois aujourd'hui la nouvelle qu'un syndicat anglais s'en est rendu maître.

Alors, le Ouallaga étant perdu, il ne nous reste rien. Nous avons tiré les marrons du feu pour les autres. Il ne nous reste plus qu'à nous éclipser. Et avec d'autant plus de raison que les Ethiopiens se rendent compte de notre impuissance et, continuant à nous aimer sans plus nous estimer, se tournent à regret, mais se tournent vers la force, soit vers les Anglais qu'ils détestent, mais qu'ils craignent, et avec lesquels il faut qu'ils vivent quand même, puisqu'ils ne peuvent plus compter sur nous. De grands chefs nous étaient restés fidèles. L'un d'eux, des plus éminents, me l'affirmait encore il n'y a pas trois mois. Il est tombé dans les intrigues anglaises et nous avons laissé faire.

Je ne sais si je heurte vos idées. Mais je vous dis la vérité, mon cœur de patriote saignant. Une décision énergique et rapide pourrait *encore tout sauver, non pas rendre, ce que nous avons perdu*, c'est fini et ce qui est donné *ne peut plus se reprendre*, mais au moins nous empêcher d'être éliminés entièrement. Il n'est que temps. Mais on ne le fera pas, j'en suis certain. Nous perdrons complètement l'Ethiopie, *qui est la clef de l'Afrique*. Je ne puis m'en consoler.

Et cette affaire du chemin de fer, a-t-elle été menée en dépit du bon sens Nous n'avons bougé que lorsque les Anglais, se croyant sûrs de la victoire, ont, peut-être prématurément, démasqué leurs batteries. Depuis que ce chemin de fer a commencé ses travaux, il a lutté contre des difficultés financières constantes. Alors, nous pouvions l'aider à peu de frais et sans bruit. Nous avons attendu qu'il ne fût plus temps de reculer. Pour se débarrasser de nos rivaux, il a fallu leur faire un pont d'or. Ils doivent bien rire.

Puis, affolés en voyant l'abîme qui était sous nos pieds et que nous avions laissé creuser sans nous en apercevoir, nous avons perdu toute mesure. Nous n'avons su prendre aucune forme. C'est à coups de massue que nous avons procédé. Nous avons si peur !

Qu'est-il arrivé? Nous avons donné des armes à nos adversaires. Ils ont l'air indignés, au fond ils sont ravis. »

Ainsi, depuis longtemps déjà, nous n'avons plus d'intérêts directs à sauvegarder dans la région du Ouallaga, et, ce qu'on nous propose en réalité, en nous recommandant de partager le chemin de fer de Djibouti pour nous réserver une part du Ouallaga, c'est de lâcher la proie pour l'ombre. Si, dans quelque vingt ans, le Ouallaga ou le Kaffa se développent, même par les efforts des syndicats anglais et italiens qui tiennent la première de ces régions, ce développement profitera encore à notre chemin de fer qui sera leur débouché naturel, car ces provinces sont à 1.150 kilomètres de Djibouti, tandis qu'elles sont à 3.400 kilomètres d'Alexandrie et à 2.000 kilomètres de Souakim par Berber. Tous les produits agricoles de cette région choisiront forcément la voie la plus courte pour atteindre la mer, c'est-à-dire le chemin de fer d'Addis-Ababa à Djibouti.

*

* *

À cet argument tiré des richesses minières du Ouallaga, les partisans de l'internationalisation des chemins de fer ajoutent encore celui-ci. L'empereur Ménélik, disent-ils, ne peut consentir à ce que la ligne qui nous occupe ait un caractère exclusivement français, parce qu'il s'expose à voir l'Angleterre lui demander le même privilège.

La réponse est facile, la demande anglaise est déjà faite et satisfaite le 15 mai 1902, l'Angleterre a signé avec l'Ethiopie un traité d'une importance capitale, et l'article 5 de ce traité est ainsi conçu : « S. M. l'empereur Ménélik, roi des rois d'Ethiopie, concède au gouvernement de S. M. britannique et au gouvernement du Soudan le droit de construire, à travers le territoire abyssin, un chemin de fer reliant le Soudan à l'Ouganda. Le tracé de ce chemin de fer sera déterminé par un accord mutuel entre les deux hautes parties contractantes ».

Ce ne sont donc pas nos demandes qui peuvent provoquer, de la part de l'Angleterre, une réclamation ! Nous serions, au contraire, en droit de réclamer au Négus les mêmes avantages que ceux qu'il a accordés au gouvernement britannique, tandis que nous voulons seulement qu'une Compagnie française, et non pas le gouvernement français, ait l'autorisation de jouir de sa concession !

On nous objectait encore que le négus Ménélik avait été irrémédiablement mis en défiance contre la France par certains articles maladroits de la Convention du 6 février 1902, entre le gouvernement de Djibouti et la Compagnie des Ethiopiens, et qu'il était trop tard pour lutter parce que l'Angleterre et l'Italie avaient lié partie contre nous en Ethiopie.

L'empereur Ménélik a été, en effet, mal impressionné à notre égard par cette maladroite Convention du 6 février 1902, mais sa mauvaise humeur a eu le temps de se dissiper et il a accepté depuis l'idée d'un chemin de fer français jusqu'à sa capitale, puisque, il y a un an presque jour pour jour, il signait un décret autorisant la construction de cette ligne par la Compagnie française. Voici ce qu'on lit à ce sujet dans le rapport à l'assemblée des actionnaires des chemins de fer éthiopiens du 29 décembre 1904 :

Ce décret, le président de votre conseil d'administration, M. Chefneux, après dix mois de longues et patientes négociations, l'avait finalement obtenu de l'empereur Ménélik, le 24 mars 1904 : une intervention diplomatique étrangère le fit retirer le 25 mars. Nous espérions que le rapprochement intervenu depuis entre la France et l'Angleterre ferait tomber l'opposition à la jouissance de nos droits ; notre déception a été grande quand nous avons appris que cette opposition se maintenait et qu'il nous était impossible de commencer les travaux de prolongement de notre ligne sur Addis-Ababa.

Ces lignes prouvent que l'empereur Ménélik avait autorisé un chemin de fer construit et administré par une Compagnie française jusqu'à sa capitale, mais qu'il a retiré l'autorisation qu'il venait de donner devant les menaces du ministre anglais à Addis-Ababa.

Le rapprochement de deux dates suffit à nous donner la conviction qu'il est possible de faire cesser cette attitude agressive de la politique anglaise en Ethiopie à l'égard de la France.

En effet, c'est le 25 mars 1904 que le ministre d'Angleterre a fait retirer par le Négus, des mains de notre compatriote, M. Chefneux, le décret qu'il lui avait remis la veille. Et c'est le 8 avril seulement qu'était signé l'accord anglo-français.

Nous sommes donc en droit de penser que l'attitude agressive du colonel Harrington, le 25 mars 1904 n'aurait pas été de mise le 8 avril suivant, et que les négociations poursuivies entre Paris et Londres, sur les affaires d'Ethiopie, aboutiront au retrait de l'opposition faite par Sir John Harrington à l'achèvement de la ligne par une

Compagnie française, jusqu'à Addis-Ababa. C'est là une prétention fort peu excessive en présence de la situation prédominante que l'Angleterre prétend prendre dans tout l'ouest de l'Ethiopie, comme le prouvent les articles 3 et 5 du traité du 15 mai 1902. Si l'opposition anglaise continuait contre des prétentions aussi modérées, aussi peu hostiles aux intérêts britanniques, le rapprochement deviendrait une duperie. Comme l'a fort bien dit l'autre jour le comte d'Aunay au Sénat : Cette question d'Ethiopie sera la pierre de touche de l'Entente cordiale.

En réalité, en Ethiopie, nous sommes bien moins en présence d'une opposition spontanée de Ménélik que d'une opposition dictée, imposée par le représentant de l'Angleterre. Ce sont donc, avant, tout, les négociations de Londres qui trancheront -la question.

*
* * *

Les arguments politiques et économiques qui ont été mis en avant pour prouver la nécessité de l'internationalisation de notre chemin de fer sont donc sans valeur. On pourrait croire que, tout au moins, cette combinaison est destinée à sauvegarder le côté financier de l'entreprise.

Il n'en est rien. Qui, en effet, fournira l'argent nécessaire à la construction de cette ligne ? L'épargne française, évidemment.

À la faveur de ces mots d'internationalisation ou de neutralisation, le Trust anglais nous inonderait d'actions et d'obligations présentées par une habile publicité, et nous ne verrions jamais ni intérêt ni capital ! Avec notre argent, le matériel de chemin de fer serait acheté en Angleterre et pas ailleurs. Une fois de plus, nous aurions fourni des capitaux à nos concurrents pour faire vivre leur industrie nationale, et pour développer en Ethiopie leur influence commerciale et politique au détriment de la nôtre.

Bien plus, avant dix ans, nous serions exclus complètement de la Société financière. Nous ne pouvons pas garder d'illusions à ce sujet, comme nous le montre trop l'exemple tout récent de la Compagnie de Mozambique, qui est, au même titre que l'International Ethiopian Railway, une filiale de l'Oceana.

Le conseil d'administration de la Compagnie de Mozambique est formé de trois comités, anglais, portugais et français. Le comité anglais est composé des mêmes personnalités que nous trouvons à la tête de l'International Ethiopian Railway Trust. Le 22 décembre dernier, le président du comité français, M. Bartissol, s'est vu obligé de donner sa démission, et la lettre suivante, dans laquelle il expose les faits qui l'ont amené à cette détermination, a été publiée dans le journal financier *Le Globe*, du 29 décembre 1904 :

Paris, le 22 décembre 1904.

Monsieur le président du conseil d'administration
de la Compagnie de Mozambique*, à Lisbonne.

J'ai été informé que le conseil avait des doutes sur la démission que j'ai donnée dans la séance des comités réunis du 10 novembre 1904.

J'ai l'honneur de vous confirmer ma démission qui est basée sur les faits suivants :

M. Albert Ochs, contrairement à l'article 14 du décret royal annexé aux statuts, a, de tout temps, cherché à dominer la Compagnie de Mozambique. C'est pour éviter ses abus que tous les administrateurs étrangers et lui-même ont signé, le 7 avril 1899, un compromis dont le but principal était d'assurer les pouvoirs des actionnaires entre des mains des comités réunis.

Cet engagement était indispensable, car les actionnaires anglais, qui ont des actions nominatives, se font représenter aux assemblées générales, tandis que les actionnaires français, qui ont des actions au porteur, ne se font pas représenter. M. Ochs, en se

servant abusivement des pouvoirs destinés aux membres des Comités réunis, a d'abord constitué le comité de Londres exclusivement de ses agents et créatures. L'an passé, usant des mêmes abus, il a introduit illégalement dans le comité de Paris un étranger, à ses gages, pour remplacer arbitrairement M. l'intendant général Baratier.

L'exclusion de M. Araujo à Lisbonne avait les mêmes mobiles.

Par les mêmes moyens occultes, il a fait disparaître de la Direction des Mines, M. Freire d'Andrade, qui a été remplacé par une créature de M. Ochs. M. Freire d'Andrade avait donné une vive impulsion au service des mines, et son renvoi à été le signal de la débâcle de notre champ minier.

À Beira, ce n'est pas le Gouverneur qui a la haute main sur les services de la Compagnie, mais bien le colonel Arnold, agent de M. Ochs.

En résumé, actuellement, il n'y a plus dans la Compagnie de Mozambique, ni directeur des Mines, ni gouverneur, ni comités, ni conseil d'administration, ni assemblées générales, il y a uniquement le pouvoir occulte de M. Albert Ochs. qui s'est attribué tous les services.

Étant un des principaux fondateurs de la Compagnie de Mozambique et l'organisateur du comité de Paris, j'ai réagi autant que cela était en mon pouvoir contre l'omnipotence abusive de M. Ochs, mais les abus ne faisant que croître d'année en année, le comité de Paris n'a pas voulu couvrir plus longtemps une pareille conduite.

L'actif de la Compagnie a d'ailleurs disparu pour plus des trois quarts par suite de cette gestion occulte. et l'espoir de distribuer des dividendes ne me paraît plus permis.

Signé : S. Bartissol.

Ce qui a été fait contre le groupe français de la Compagnie de Mozambique par M. Ochs (qui est, ne l'oublions pas, directeur du Trust éthiopien) serait fait contre le groupe français qui entrerait dans cette combinaison anglaise d'internationalisation du chemin de fer d'Ethiopie. La manœuvre a déjà commencé.

La vraie solution de cette grave question des Chemins de fer éthiopiens est la solution naturelle, conforme aux intérêts économiques des deux pays, seuls directement intéressés dans la construction du chemin de fer jusqu'à Addis-Ababa, l'Ethiopie et la France à l'exclusion de tout élément étranger, les gouvernements français et éthiopien doivent se mettre d'accord pour fournir à la Compagnie française les moyens de construire cette voie ferrée ; car, encore une fois, cette entreprise dépasse les forces d'une société privée.

*

* *

À cette question de l'internationalisation du chemin de fer, on a voulu lier la neutralisation de l'Éthiopie.

La neutralisation de l'Ethiopie est bien, en effet, dépendante de la question du chemin, de fer, mais il faut l'entendre dans ce sens, c'est que l'internationalisation de la voie ferrée rendrait illusoire toute déclaration de neutralité de l'Abyssinie, en annulant notre influence sur l'avenir de ce pays que la France veut et ne peut vouloir que libre et indépendant. Le chemin de fer internationalisé, que deviendrait notre influence en Ethiopie ? Notre territoire s'arrête à 90 kilomètres de Djibouti, en plein désert. Nous n'aurions donc plus de contact avec les parties vivantes de l'Ethiopie ; un désert sépare, il ne réunit pas. Rien ne viendrait contrebalancer l'importance que donne à l'Angleterre et à l'Italie l'énorme développement de frontières communes que ces deux puissances possèdent avec l'Ethiopie. Dans ces conditions, notre influence française disparue, la neutralité de l'Ethiopie n'ayant plus pour soutien le voisinage, la présence de la puissance qui y est le plus sincèrement attachée, ne serait qu'un mot. Nous verrions

avant peu l'Angleterre et l'Italie, à l'abri de ce mot, accomplir entre elles le partage de cet admirable pays.

La France est la seule des trois puissances voisines de l'Abyssinie qui ait intérêt à ce que l'Empire de Ménélik conserve son indépendance, et elle est la seule à le vouloir sincèrement. C'est pourquoi ses deux rivales essaient de lui faire perdre aujourd'hui tout contact avec le plateau éthiopien.

Les autres États de l'Europe et les États-Unis ne peuvent voir que d'un œil favorable cette solution d'un chemin de fer franco-abyssin, car la France doit être à l'entrée du plateau, en tenant la voie d'accès libre, la représentante, la sauvegarde des intérêts des puissances qui n'ont pas de frontières communes avec l'Ethiopie. Son port de Djibouti et son chemin de fer doivent être la porte et la route toujours ouvertes de l'Ethiopie au commerce international.

En résumé, la ligne ferrée de Djibouti à Addis-Ababa doit être un chemin de fer franco-abyssin. Il y va pour l'Ethiopie de son indépendance, et pour la France de tout l'avenir de Djibouti. Sous le couvert international, ce chemin de fer sera un instrument créé avec notre argent et qui servira à détruire nos intérêts économiques et politiques dans cette partie du continent africain.

Plutôt que de consentir au régime désastreux pour nous de l'internationalisation, mieux vaudrait vendre immédiatement nos droits et la ligne construite à l'Angleterre, contre une compensation ailleurs. De cette manière, l'affaire ne nous serait pas, comme on dit vulgairement, subtilisée sans qu'il nous en reste rien. Vendu à l'Angleterre ou internationalisé, le chemin de fer ne serait pas plus perdu pour nous, pas plus anglais en fait dans un cas que dans l'autre. Du moins, dans la première solution, dans la première forme qui aurait tout au moins le mérite de la netteté et de la franchise, de notre élimination, de notre renoncement, nous tirerions quelque chose.

Diverses questions sont ensuite posées à M. Michel par MM. Paul Bourde, Poubelle, Loreau, le colonel Monteil, E.-M. de Vogüé, Varigault.

M. le président remercie M. Charles Michel des vues qu'il a bien voulu exposer au Comité.

Le Comité délibère ensuite et, après une discussion à laquelle prennent part MM. de Vogüé, le colonel Monteil, Bourde, R. de Caix, il adopte le vœu suivant :

Le Comité de l'Afrique Française,

Déclare approuver les déclarations faites au Sénat par le Ministre des Affaires Étrangères, les 1^{er} et 3 avril 1905.

Il renouvelle le vœu, qu'il a émis dans sa séance du 15 mars, en faveur de la transformation de Djibouti en port franc, par un acte spontané du gouvernement français, en faveur de la neutralisation de l'Ethiopie, par l'accord du plus grand nombre possible de puissances, et en faveur du maintien du caractère d'entreprise française au chemin de fer reliant Djibouti à Addis-Ababa, qui sera le plus sûr garant du maintien de la neutralité de l'Ethiopie.

Peur assurer le succès de cette politique, le Comité renouvelle le vœu qu'il a émis, demandant que notre représentation à Addis-Ababa soit sérieusement assurée.

EXPOSÉ DE M. HUGUES LE ROUX

J'exprime ici au Comité de l'Afrique Française ma reconnaissance pour l'honneur qu'il m'a fait en me donnant l'occasion d'exposer devant lui, le 4 avril dernier, les arguments que j'ai présentés aux chambres de commerce de Marseille, Lyon, Bordeaux,

Rouen, Lille, Nantes, Saint-Nazaire et qui, dans le sens que l'on connaît, ont déterminé l'expression de leurs vœux. Il ressort de cette audition que beaucoup de renseignements, qui peuvent être produits devant une assemblée dont les portes sont closes, ne sauraient être versés au plein jour du débat. Les convenances de la politique extérieure ne permettent pas que l'on jette dans la presse des documents qui peuvent être communiqués avec profit à un Comité de l'Afrique Française, à des chambres de commerce. Il reste que dans ce qui peut être dit et écrit sans inconvénient, les spécialistes, le grand public trouveront peut-être des arguments en faveur de la thèse à laquelle j'ai consacré quatre années de ma vie.

Cette thèse est le désir de faire reconnaître, garantir, premièrement par les puissances qui ont avec l'Ethiopie des frontières communes, deuxièmement par les puissances qui ont su ou voudront se créer sur ce plateau abyssin d'importants intérêts commerciaux et politiques, de faire, dis-je, reconnaître et garantir la neutralité de l'Ethiopie.

Cette nécessité m'était apparue aussi urgente pour l'Ethiopie que pour la France dès le lendemain de Fachoda. M. Chefneux, qui considérait cette reconnaissance de la neutralité éthiopienne comme l'achèvement de son œuvre, avait à cet égard tout à fait édifié ma conviction. Il estimait que celui qui, auprès de l'indifférence française, se ferait l'avocat d'une telle cause, devait d'abord aller se mettre sur le plateau éthiopien en contact avec les réalités elles-mêmes. Il me fit donc inviter, à la fin de l'année 1900, par le Gouvernement du Négus à monter en Éthiopie. Lorsque les ministres des Affaires Étrangères, des Colonies et de la Marine (il était question de visiter le Gubbet Karab, de pratiquer des sondages dans les ports de Berbera et de Zeilah), connurent cette invitation du Négus, ils firent en commun les frais de mon voyage.

J'étais chargé d'aller, avant le départ, porter à Rome, de la part du Gouvernement du Négus, une parole obligeante pour le Gouvernement de Sa Majesté le roi Victor-Emmanuel III. Ce souverain me fit alors l'honneur de me recevoir (novembre 1900), ainsi que le ministre des Affaires étrangères, S. E. M. le marquis Visconti Venosta.

Mon premier soin fut de chercher à m'assurer quels étaient, au sujet de la neutralité éventuelle de l'Ethiopie, les sentiments personnels de M. Visconti Venosta. Il me répondit en substance :

« Nous avons été habitués à considérer que la neutralité est une récompense que l'on accorde à un pays quand il a fait la preuve pour ainsi dire historique du droit qu'il a d'exister, quand il a donné des garanties si solides de la stabilité de ses institutions que ses voisins s'en remettent à sa sagesse du soin de protéger à l'intérieur de ses frontières les intérêts qu'eux-mêmes pourraient y engager. Proclamer la neutralité d'un pays, c'est s'interdire d'y intervenir par les armes. Peut-on dire que l'Ethiopie est arrivée à un point d'évolution si rassurant que ses voisins puissent lui faire un si précieux cadeau ? »

Une occasion immédiate était proposée au Négus de faire la preuve qu'il est vraiment maître chez soi jusqu'aux extrémités de son Empire.

M. Visconti-Venosta me parla de certains projets que l'Italie avait du côté de la frontière du Tigré.

Il se demanda si, dans le cas où ces projets entreraient en voie d'exécution, le Négus aurait l'autorité de contenir lui-même les populations turbulentes du Tigré.

Il est intéressant de noter ici que M. Visconti Venosta voulut bien me dire un mot de la forme particulière d'intérêt que l'Italie prenait à cette heure dans l'évolution de l'Ethiopie. Il fut question de l'émigration italienne, du désir qu'on a de la conseiller, de la diriger, de ne pas la laisser s'égarer dans l'Amérique du Nord, ou surcharger jusqu'à la pléthore les colonies françaises de la Méditerranée. Son Excellence reçut avec faveur la nouvelle que j'étais chargé de lui porter qu'on accueillerait volontiers en Ethiopie des Italiens gens de métier ».

L'Ethiopie apparaît à l'Italie dans un avenir pacifique comme un des lieux du monde où son émigration est appelée le plus sûrement à réussir.

Je crois pouvoir ajouter de mon chef que ces sentiments n'ont pas varié ; l'Italie est, aujourd'hui comme alors, plus disposée à envoyer des travailleurs en Ethiopie qu'à y mettre son argent au jeu.

Je produis tout de suite la réponse que le Négus, un an plus tard, me chargea de porter à M. Prinetti qui était devenu ministre des Affaires étrangères :

« J'ai donné », déclara-t-il, une marque nette de mon désir d'assurer l'ordre sur la frontière qui m'est commune avec l'Italie, quand j'ai accordé à des Italiens la concession d'une ligne télégraphique qui relie l'Erythrée à mon palais ».

J'arrivais à Addis-Ababa au moment où la guerre du Transvaal absorbait tout l'effort de l'Angleterre. À ce moment, l'Ethiopie, ses ressources militaires, tout ce qui constitue sa solidité matérielle et morale, étaient encore fort mal connues de tous, particulièrement de l'Angleterre. On la considérait secrètement comme une pierre d'achoppement en travers de la route du Cap au Caire, où, après l'anéantissement du Transvaal, on comptait bien mettre une cartouche de dynamite. Les frontières du nord et du nord-ouest n'étaient même pas délimitées. Une mission anglaise qui voulait conserver un caractère purement géographique et à la tête de laquelle était placé un officier des plus distingués, - bien connu à notre ministère des Colonies, le major Gwynn, demandait à se rendre dans la vallée de l'Angueur et de la Didessa, dans la région méridionale du Nil Bleu, pour faire la carte. On me permit de ne pas insister sur les conditions dans lesquelles je partis d'Addis-Ababa en même temps que le major Gwynn, avec une troupe éthiopienne et l'ordre écrit de l'Empereur pour ses chefs de l'Ouest de « me laisser voir le pays ».

Il y a, en effet, une importante raison pour laquelle les Souverains éthiopiens ont, jusqu'ici, éloigné les Européens de ce carrefour méridional du Nil Bleu. C'est la route, la trouée, par laquelle monterait naturellement à Addis-Ababa une armée d'invasion qui arriverait du côté du nord-ouest.

Il était alors habituel dans certains milieux diplomatiques de confondre, volontairement ou non, la boucle méridionale du Nil Bleu avec un affluent du fleuve qui est beaucoup plus voisin de la frontière soudano-égyptienne et qui se nomme la Doura. On ignorait si la Doura n'avait pas contact avec le lac Tsana dont elle ne fait que s'approcher. Or, dans le perpétuel désir où vit l'Angleterre d'établir un barrage sur le lac Tsana, afin de régler au profit de l'Egypte la question des eaux bleues, on espérait au moment du règlement des questions de frontières tirer quelque profit de la confusion de la Doura avec le Nil Bleu.

Il arriva que le major Gwynn, à la minute où, en ma compagnie, il atteignait le Ouallaga, ne reçut pas d'Addis-Ababa l'autorisation de descendre dans le marais du Nil afin d'y compléter ses cartes. Comme je n'avais pas reçu moi-même l'ordre de revenir en arrière, le Major conjectura qu'il m'était permis d'aller de l'avant. Dans cette occasion délicate, il poussa la courtoisie jusqu'à m'offrir son bateau avec la pensée que j'aurais beaucoup de peine à traverser les eaux. Mais j'étais, ce jour-là, un Ethiopien au service du Négus, et je ne pouvais garder de cette offre chevaleresque qu'un sentiment de gratitude.

On me permit de s'insister sur ces détails, car il est trop aisé de comprendre, *quand on a vu ce que j'ai vu*, pourquoi l'Empereur Ménélik ne veut pas entendre parler d'une *ligne exclusivement anglaise qui reliait Addis-Ababa au système du Cap au Caire* par les vallées de la Didessa et du Nil Bleu. Dans le document qui relata les résultats de cette expédition, le Négus déclare :

« Avec mon autorisation et mon appui, M. Hugues Le Roux est allé jusqu'au Ouallaga. Il a exploré la région où se réunissent la Didessa et le Nil Bleu. Le point de jonction de ces deux rivières n'avait encore été visité par aucun Européen.

Aussi je témoigne par la présente le désir que, pour honorer notre illustre et grand ami M. Loubet, président de la République française, la montagne qui s'élève entre les rivières Didessa et Angueur porte désormais le nom de Loubet (9 mai 1901). »

En mars 1904, lors de mon second voyage en Ethiopie, j'ai eu l'occasion de revoir le chef du Ouallaga que le Négus avait mandé à Addis-Ababa. Il m'a déclaré que ni la mission Duchesne-Fournet, ni aucune autre n'était retournée au carrefour du Nil, dans le pays Beni-Changoul. Le veto a subsisté. Croit-on que c'est tout à fait par hasard que l'empereur Ménélik a poussé le nom respecté de M. le Président de la République, comme une sentinelle avancée, dans ces vallées de la Didessa et de l'Angueur, qui sont les Thermopyles de l'Ethiopie ?

J'eus d'autres occasions de constater que l'empereur Ménélik attendait de la France des initiatives que ni l'Italie ni l'Angleterre ne prendront jamais.

En 1901, j'avais été mis au courant de cette disposition si curieuse des eaux du Nil Bleu et de son affluent la Gouder, qui permettent de faire dériver le Nil Bleu presque à sa sortie du lac Tsana et de supprimer ainsi l'inondation, c'est-à-dire la fécondité égyptienne.

J'étais donc chargé, en même temps que je remettrais à M. le président de la République et à M. le ministre des Affaires Étrangères le document publié ci-dessus, de leur signaler l'insistance avec laquelle le Gouvernement anglais pressait le Négus de lui laisser un barrage sur les eaux du Nil Bleu. à la sortie du lac Tsana.

On faisait valoir à Ménélik que, en agissant ainsi, il se rendrait agréable à tous les intérêts financiers européens engagés en Egypte. Et le Négus concluait :

« Si cela est vrai, si l'Europe doit me savoir gré de l'aider à régler à son profit une question qui l'intéresse, pourquoi ne m'adresse-t-elle pas elle-même sa demande : J'ai en ce moment devant moi des négociateurs dont la figure est moitié anglaise, moitié égyptienne, moitié diplomatique, moitié militaire, moitié financière et qui ne m'inspirent aucune confiance. »

À mon retour en France, je fis à qui de droit les commissions du Négus. Elles impressionnèrent particulièrement M. Waldeck-Rousseau, alors président du Conseil, qui me demanda un rapport, et avec qui j'arrêtai le plan d'une campagne devant les chambres de commerce. On était à la veille des élections. Le Palais Bourbon et le Sénat n'avaient guère d'attention à donner à la question éthiopienne. Il fallait trouver un point d'appui ailleurs, dans le pays même, pour proposer ensuite au Parlement de s'occuper de ce chemin de fer français de Djibouti au Harar que l'on avait abandonné dès le jour de sa naissance et que l'on voulait sauver tandis qu'il en était temps encore. C'est ainsi que presque partout, les préfets de M. Waldeck-Rousseau vinrent, par son ordre, assister aux réunions que je tins devant les chambres de commerce. J'eus alors la joie de les convaincre, de les déterminer à émettre les vœux qui ont permis de sauver en Ethiopie ce qu'il y reste aujourd'hui d'influence française.

Sur cette fin de l'hiver 1901, je fus amicalement informé qu'il se tenait à Rome une conférence où les intérêts si divers et qu'on estimait alors opposés que la France, l'Angleterre et l'Italie ont en Ethiopie se jouaient les uns contre les autres. On avait réuni à la Consulta M. Rennel Rodd, M. Harrington, M. Ciccodicola, l'un ministre d'Angleterre, l'autre ministre d'Italie à Addis-Ababa, et M. Martini, gouverneur de l'Erythrée.

Un des principaux objectifs de cette réunion était le règlement des frontières anglo-italo-éthiopiennes, mais, bien entendu, la France n'était pas oubliée, et j'avais rapporté

d'Ethiopie des raisons de penser que l'on prenait position contre elle. Sa Majesté le roi Victor Emmanuel fut mise au courant du désir où j'étais de rapporter ce que j'avais vu dans le bassin du Nil Bleu. Il fut décidé que je donnerais une conférence sur ces questions de géographie politique. M. Luzzati me fit l'honneur de la présider. M. Prinetti et le corps diplomatique y assistèrent. MM. Harrington, Rennel Rodd, Ciccodicola et Martini étaient présents.

J'acquis la conviction que, au cours de ces négociations, un engagement anglo-italien fut arrêté à Rome au sujet des affaires éthiopiennes. On décida sûrement de faire momentanément obstacle à la construction du chemin de fer français.

Lorsque, plus tard, les accords franco-anglais et franco-italiens furent signés, ils surprirent l'Angleterre et l'Italie dans les liens de cet engagement antérieur. Je l'ai vu fonctionner dans toute sa vigueur il y a six mois. Je ne sais s'il est abrogé. Il serait dans tous les cas puéril de croire que les effets qu'il a eus en Ethiopie, particulièrement sur l'esprit du Négus, ne lui survivront pas.

J'étais parti pour les États-Unis emportant de M. Waldeck-Rousseau la promesse que le chemin de fer franco-éthiopien ne serait pas abandonné à l'Angleterre, quand on signa le 6 février 1902, au ministère des Colonies, la Convention qui, à Paris, sauvait le chemin de fer de l'écroulement, mais qui allait compromettre la France à Addis Ababa. Qu'il me soit permis de le dire à cette place : si je n'avais été absent de France, si j'avais connu la clause inscrite dans l'article 16 de ce contrat que M. Chefneux avait combattu de toutes ses forces, je serais, de mon autorité privée, retourné devant les chambres de commerce, qui nous avaient donné leur appui pour leur dire.

— La satisfaction que l'on vous promet sera vaine. La forme que le Gouvernement français donne à son assistance va tout stériliser.

Depuis quelques semaines, en effet, tout le monde à Paris est d'accord pour condamner en Ethiopie la politique dite « des sphères d'influence ». Lorsqu'au printemps de 1902, le Ras Makonnen traversa Paris, M. le Président de la République lui-même déclara dans les entretiens qu'il eût avec le Ras que la politique des sphères d'influence était ignorée du gouvernement français. M. Étienne tint le même langage avec beaucoup de force et de précision dans le banquet du Palace-Hôtel. Lorsque, au mois de février de l'année dernière, je suis remonté en Ethiopie, porteur de la lettre que M. le Président de la République avait bien voulu me confier, en réponse à la lettre que je lui avais remise, à lui-même, de la part du Négus, je fus chargé d'ajouter, une fois de plus, à ce message, l'affirmation orale que la France répudiait avec indignation toutes les velléités de conquête que, sans doute, l'on voulait déguiser par ce mot de « sphères d'influence ».

Après cela, on s'est étonné, on a fait plus, on a été mécontent que l'opposition du Négus n'ait pas cédé devant des déclarations si loyales. Veut-on connaître la cause de ce que, à Paris, on commence avec une moue de sévérité à nommer de l'obstination ?

Je ne me charge pas de définir ce qu'au quai d'Orsay l'on nomme les « sphères d'influence éthiopiennes », mais je puis clairement exposer ce que le Négus entend par là.

L'article premier de la concession que l'Empereur octroya, le 9 mars 1884, à M. Ilg, est ainsi conçu :

« S. M. Ménélik II, Roi des Rois d'Éthiopie,
donne à M. Alfred Ilg, ingénieur, l'autorisation de constituer, sous le nom de Compagnie impériale d'Ethiopie, une Compagnie ayant pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin de fer allant de Djibouti à Harar, de Harar à Addis Abeba (Entoto), d'Addis Abeba au Kaffa et au Nil Blanc. »

On remarquera que M. Chefneux n'est pas nommé dans cet acte et l'Empereur avait pour cela ses raisons. M. Chefneux est Français, et le Négus, en donnant la concession à

un Suisse, son plus ancien serviteur et son ami, désirait, dès cette minute, marquer le caractère purement commercial, neutre, d'aucuns diraient « international » –de l'entreprise. Il ne voulait pas s'exposer à ce que l'Angleterre ou l'Italie vinssent lui dire: « Et nous ? » Il entendait construire un chemin de fer éthiopien qui aboutirait d'un côté à Djibouti, de l'autre au Nil Blanc.

Lorsque, par la suite, on mit sous ses yeux des cartes qui étaient attribuées au représentant de la France et où les fameuses sphères d'influence étaient représentées par des colorations différentes, il s'irrita. Il fit savoir que si cette politique était celle de la France, « il changerait la sienne » (voir le *Journal de Rouen* du 18 décembre 1901.) J'en fis la déclaration de sa part à la Commission coloniale du Sénat. Mon affirmation surprit ceux qui ne voulaient pas être convaincus.

Malheureusement, les faits se chargèrent de démontrer trop cruellement que l'opinion de l'Empereur n'avait pas changé. On se souvient de son refus d'accepter l'intervention du Gouvernement français dans la forme où s'était produite cette assistance, de son refus, encore, de se rendre à l'inauguration du chemin de fer, enfin, de l'envoi du Ras Makonnen à Londres sans mission pour le Gouvernement français. Les honneurs dont le Ras fut l'objet à son passage en France purent donner le change à l'opinion française sur les erreurs de notre politique en Éthiopie ils reçurent à Addis Abeba une autre interprétation.

Cependant l'Angleterre ne perdait pas son temps, elle se faisait concéder le droit de passer par l'enclave d'Itang, au pied de la falaise éthiopienne du Ouallaga. Elle obtenait de Menélick l'engagement de ne pas construire ou permettre que l'on construise le long du Nil Bleu ou du lac Tsana aucun ouvrage qui pourrait arrêter l'écoulement de leurs eaux dans le Nil excepté avec l'agrément de Sa Majesté Britannique et du Gouvernement du Soudan » (Treaty series n° 16. 1902.

Ainsi était perdue l'opportunité que le Négus avait offerte à la France d'intervenir, à travers lui dans le règlement des affaires d'Égypte.

Ménélik, averti des abandons que nous préparions sur ce terrain prenait ses précautions personnelles désormais en dehors de nous. Les choses étaient dans cet état lorsque, au mois de janvier, 1904, M. Harrington, ministre d'Angleterre à Addis Ababa, traversa Paris.

Les chefs du parti colonial surent qu'il remontait en Éthiopie, décidé à lutter, comme par le passé, contre les privilèges du chemin de fer français et à s'opposer à sa construction. J'usai des rapports d'amitié qui nous unissaient pour proposer à M. Harrington de venir faire une visite à M. Étienne, afin d'exposer, à titre purement officieux et avec la grande loyauté qui est dans ses habitudes d'esprit, les raisons de son obstruction. Ma présence achevait de donner à cet entretien son caractère purement amical et privé.

Au cours de cette conversation, M. Harrington déclara que son opposition n'avait aucun caractère de rancune commerciale ou de tracasserie. L'Angleterre avait, au moment de Fachoda, risqué une guerre avec la France. Pourquoi ? Parce qu'elle ne pouvait accepter l'idée que la France vînt se mettre au travers de la politique africaine, dont le chemin de fer du Cap au Caire est le symbole, en attendant qu'il en devienne l'épine dorsale.

« Après cela, dit en substance M. Harrington, vous comprenez que ni le Gouvernement anglais ni son représentant ne peuvent admettre que, à la faveur de ce contrat de chemin de fer accordé à des particuliers, et à travers lequel on aperçoit aujourd'hui l'État français, la France, un jour, profitant d'embarras momentanés de l'Angleterre, essaie de reprendre la politique qu'elle a un instant ouvertement dessinée. Les affirmations qu'on nous donne aujourd'hui qu'un tel péril n'est plus à craindre ne valent rien.

Serons-nous là, vous et moi, dans dix ans ? Pouvons-nous affirmer qu'alors nos intérêts actuellement rapprochés ne seront pas devenus divergents ? L'Angleterre ne

peut accepter et n'acceptera pas que la France bâtit d'un bout à l'autre un chemin de fer à travers l'Éthiopie.

Elle sera sur ce point irréductible.

Nous exposâmes, de notre part, qu'il était un point sur lequel Ménélik se montrerait, lui aussi, irréductible. À supposer que la France et l'Angleterre fissent trêve de jalousies et de soupçons pour décider que le chemin de fer français pourrait monter jusqu'à Addis-Ababa, l'Empereur, lui, n'accepterait jamais l'idée d'un troisième tronçon, purement anglais, allant d'Addis-Ababa au Nil blanc, ou d'Addis-Ababa par la trouée du Nil Bleu rejoindre la grande artère de domination du Cap au Caire.

On était donc en face de deux solutions.

Ou le *statu quo*, c'est-à-dire l'arrêt du chemin de fer à la gare terminus de son premier tronçon devant les résistances combinées de l'Angleterre, de l'Italie et du Négus:

Ou un accommodement capable de donner aux quatre parties une satisfaction équitable.

On voudra bien admettre que la première de ces deux solutions n'était pas une vaine menace, puisque, malgré la déclaration de M. Delcassé, la signature des accords franco-anglais et franco-italien, c'est encore le *statu quo*, cher à l'Angleterre, qui bloque à Dire-Daoua la locomotive franco-éthiopienne.

Quant à l'autre projet, celui de la conciliation, de la paix, de la vérité vivante, voici la figure qu'il prit :

On examina s'il ne serait pas possible de présenter au gouvernement anglais et au gouvernement français une proposition d'arrangement du différend franco-anglais-italo-éthiopien, auquel on donnait dans les grandes lignes la forme suivante :

Je copie textuellement le document que, quelques jours plus tard, j'allai remettre à Londres, à M. Harrington, et qui faisait partie des instructions dont j'étais porteur lorsque, au mois de février de cette même année 1904, je montai à Addis-Ababa :

« Les deux Gouvernements britannique et français s'engageraient à respecter l'indépendance et l'intégrité de l'Empire éthiopien et à ne rechercher, ni l'un ni l'autre, dans cet empire, aucun privilège ou avantage d'aucune sorte, territorial, commercial ou industriel, qui ne serait accordé à l'autre gouvernement ou à ses nationaux ou à ses sujets et ressortissants. Les concessions de travaux publics, déjà accordées ou à accorder sur le territoire éthiopien, soit à l'un des deux gouvernements, soit à ses nationaux et ressortissants, feraient l'objet d'entreprises en commun, au moyen de Compagnies où les intérêts anglais et français se partageraient également la direction, la construction et l'exploitation, et qui seraient placées sous le double contrôle des deux Gouvernements britannique et français.

Les deux Gouvernements conviendraient que la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens qui accepte, sera chargée de la construction et de l'exploitation des chemins de fer déjà concédés ou qui pourraient être ultérieurement concédés sur le territoire éthiopien, à l'un des deux Gouvernements ou à ses nationaux et ressortissants.

L'organisation administrative de ladite Compagnie sera modifiée en conséquence, étant bien entendu qu'en ce qui concerne la partie déjà construite entre Djibouti et Dire-Daoua le contrôle du Gouvernement français continuera à s'exercer seul sur cette section. Djibouti sera port franc pour toute marchandise en transit à destination de l'Éthiopie ou du Soudan.

Le Gouvernement anglais déclarera qu'il ne poursuivra et n'autorisera aucun de ses sujets à poursuivre la réalisation d'aucun projet de chemin de fer du golfe d'Aden vers le Harar ou l'Éthiopie, qui pourrait faire concurrence à la ligne Djibouti-Addis Ababa et à son prolongement. »

À Londres, M. Harrington trouva son Gouvernement tout occupé, comme l'était le nôtre, de l'imminence d'une déclaration de guerre russo-japonaise. L'occasion n'était pas favorable pour rouvrir à Londres la question éthiopienne.

Le ministre partit immédiatement pour l'Egypte, avec l'intention d'aller examiner l'enclave d'Itang, avant de remonter à Addis Ababa.

Je pris le chemin de l'Ethiopie quelques jours plus tard, porteur de la lettre privée dont m'avait chargé M. le président de la République et de divers documents au nombre desquels se trouvait une lettre de M. François Deloncle que je crois intéressant de résumer ici.

Après avoir rappelé les termes de la conversation, dont il avait été chez M. Étienne un des auteurs et des témoins, M. Deloncle concluait « Les événements d'Extrême-Orient ont retardé l'ouverture des négociations relatives à l'accord que nous souhaitons, mais j'ai la conviction qu'elles s'ouvriront dès que les ministres anglais seront moins absorbés par les contingences russo-japonaises.

J'espère, en attendant, que M. Harrington ne se départira pas de son attitude conciliante et qu'il laissera l'empereur confirmer à la Compagnie française la concession avec les avantages déjà convenus entre M. Chefneux et l'empereur.

Une opposition à cette concession, qui remonte déjà à 1894, serait un acte inamical. Elle ferait, j'en suis sûr, l'objet d'une véritable querelle diplomatique et parlementaire qui pourrait être funeste à l'Entente cordiale. M. Harrington est trop avisé pour commettre une telle faute ».

Quinze jours après mon arrivée à Addis Ababa et la remise de la lettre de M. le Président de la République, le Négus donnait à M. Chefneux la concession du second tronçon Diré Daoua–Addis-Ababa dont il avait arrêté les termes au cours du mois de janvier, antérieurement au retour du ministre de France à Addis Ababa. On sait, que quelques jours plus tard, le 26 mars 1904, cette convention était retirée sur la sommation du ministre d'Italie et du représentant de l'Angleterre, en l'absence du colonel Harrington attardé dans le Nil.

Il a été exposé ici même que cet acte (assurément inamical), devait être attribué, au lendemain de la visite des rois d'Angleterre et d'Italie, au zèle inconsidéré et attardé de leurs représentants. Or, il est nécessaire qu'on le sache, car ce point est capital, les représentants d'Angleterre et d'Italie ont strictement exécuté ce jour-là les ordres qu'ils venaient de recevoir. J'ai pu en faire la preuve à qui de droit et j'affirme que je ne serai pas démenti.

Mais ce qu'il est malaisé de se représenter à Paris, c'est l'état d'esprit dans lequel s'est trouvé le Négus lorsque, au lendemain d'une violence si nette, il n'a pas reçu la visite tout aussi décidée du Ministre de France, venant, par ordre de son Gouvernement, demander des explications immédiates et la satisfaction que notre dignité réclamait. Qu'il soit permis de le dire à des Français qui ont assisté, le cœur saignant, à cet abandon ce jour-là, les conséquences de la banqueroute de Fachoda se sont précisées avec exagération dans l'esprit du Négus. Dirai-je qu'il a pensé que la France lui manquait et qu'il espérait trouver en elle un point d'appui moins incertain pour résister à la poussée combinée de l'Angleterre et de l'Italie? J'ai en ma possession la série des différents textes de Conventions qui avaient été successivement élaborés jusqu'à ce désastre sous l'influence directe des représentants anglais et italien. Si jamais on veut prendre la peine de comparer ces documents avec le texte que M. Chefneux fit accepter un instant au Négus, on y verra cette différence capitale : l'Angleterre et l'Italie ont poursuivi sans relâche l'abolition du privilège qui donne à la Compagnie des Chemins de fer éthiopiens le droit exclusif de déboucher à Djibouti sur le versant de la mer Rouge et du golfe d'Aden. Les querelles qu'on a élevées à propos des droits différentiels (10 % ou 8 %) pâlissent singulièrement en face de cette guerre au monopole et de la volonté qu'on a de le détruire. Ils apparaissent nettement avec la figure d'arguments de

circonstance, faisant office de cavalerie légère. Et vraiment, nous avons assisté, M. Chefneux et moi, à la minute de découragement où le Négus a dit à son ami.

— C'est toi, Chefneux, un homme du Choa (c'est-à-dire un ami de la première heure) qui continues à me faire de l'opposition à propos de ce monopole ? Quand tout le monde me dit que je puis l'abandonner ! Renonces-y et je te rends immédiatement ta concession.

Nous expliquâmes, l'un comme l'autre, à l'empereur qu'on lui tendait un piège où périraient son honneur et sa liberté ; son honneur, puisque ce monopole est la garantie de l'argent que la France a donné pour la construction du chemin de fer ; sa liberté, parce que le jour où il serait pris entre un chemin de fer anglais sur le golfe d'Aden et un chemin de fer anglais aux frontières du Soudan égyptien, l'indépendance de son peuple ne serait plus que l'affaire d'un petit nombre de jours.

Je sais dans quel état d'esprit était le Négus, quand je l'ai quitté au mois de juillet, et comme le fil de mes informations n'a pas été coupé depuis cette date. Je demande la permission de ne point partager l'enthousiasme avec lequel la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens vient d'accueillir la nouvelle que M. le ministre des Affaires étrangères était en possession d'une autorisation de construire le tronçon allant de Dire Daoua à Addis Ababa, qui aurait été expressément accordée par lettre du 8 août dernier. Je parle, naturellement, d'une autorisation qui respecterait les droits de la France, devenus, à la suite de la convention du 6 février 1902, les mêmes que ceux de la Compagnie. La dignité de notre Gouvernement ne se contenterait pas d'une autorisation qui sacrifierait le monopole et les droits acquis, telle enfin, que le patriotisme de M. Chefneux a refusé, il y a six mois, de la recevoir. Je ne crois pas davantage à ce marché, dont des ignorants parlent et qui aurait payé le désistement de l'Angleterre au prix de l'abandon entre les mains de la National Bank of Egypt de ce privilège de la Banque d'Ethiopie, qui, hier encore, était en nos mains. En tous cas, je suis sûr que Ménélik, aujourd'hui comme hier, juge de la même façon ce qu'il continue, lui, à nommer la politique française des « sphères d'influence », c'est-à-dire une politique qui donne un coup de ciseaux dans le contrat autrefois concédé à MM. Ilg et Chefneux, qui attribue à la France deux tronçons du chemin de fer éthiopien, et qui livre le troisième, le tronçon Addis-Ababa–Nil Blanc ou Addis-Ababa–Nil Bleu, à l'Angleterre. Quand le Négus se fera lire les déclarations qui ont été portées à la tribune du Sénat, quand il y verra que la France entend « respecter scrupuleusement ses droits souverains », il répondra, demain comme hier, que ce respect ne s'accorde pas avec la rédaction de l'article 16 de la convention du 6 février 1902. Il demandera si cet article est abrogé, et si on lui répond que le Parlement français ayant émis un vote en cette occasion, il est impossible de revenir sur le passé, ce ne sera plus l'Angleterre, mais Ménélik lui-même, qui imposera à la Compagnie le *statu quo*.

Pourrons-nous le blâmer ?

Je ne dirai pas pour ma part que les angoisses par lesquelles il passe « prêtent à rire » mais bien qu'elles sont cruelles, et que la France aurait dû les lui épargner. Que lui répondre en effet quand il déclare :

« Supposons que je sois tout à fait rassuré sur les intentions de la France. Je crois, comme vous le voulez, qu'elle a renoncé à la politique des sphères d'influence. Pourquoi alors s'entête-t-elle à vouloir exercer chez moi jusqu'à l'Aouache un droit de saisie dans le cas où le chemin de fer viendrait à ne point remplir les engagements qu'il a contractés vis-à-vis d'elle ? Si elle ne veut que contraindre un débiteur infidèle à l'obéissance qu'elle saisisse le chemin de fer dans sa traversée du territoire de la Côte des Somalis. Elle a l'embouchure du chemin de fer, son talon sur la tête du serpent ! Lorsqu'elle prétend saisir chez moi le chemin de fer avec son sous-sol au-delà de la frontière française, elle ouvre ma succession. En effet, quels moyens aurai-je de refuser à l'Angleterre les mêmes garanties, lorsqu'elle les demandera ou voudra les prendre

pour un chemin de fer Addis-Ababa–Nil Blanc ou Addis-Ababa–Nil Bleu ? Déclarerai-je à l'Angleterre :

« J'ai confiance en l'amitié de la France mais de la vôtre je me délie? À supposer que j'aie dans le cœur plus de sympathie pour les unes que pour les autres, dans mes actes impériaux je dois traiter toutes les puissances de la même façon. Et ne dites pas que l'Angleterre ne réclame pas pour elle les avantages que l'on accorde à d'autres. J'avais dans mes provinces Gallas du Sud des missionnaires français. M. Harrington m'a dit: « Vous avez une religion d'État : vous refuseriez d'entrebâiller votre royaume à des missionnaires étrangers que je ne vous demanderais pas d'en introduire en Ethiopie. Mais vous avez ouvert le pays à des missionnaires français. Je réclame le même droit pour des missionnaires anglais qui viendraient à descendre le long du Nil dans les pays Gallas de l'Ouest. » Je n'ai pas refusé à Harrington. J'ai dit: « Il n' aura. plus en Ethiopie de missionnaires étrangers». Et j'ai invité les capucins français à quitter Addis-Ababa. Considérez cette aventure comme un symbole. »

Au nombre de raisons qui fortifient l'Empereur et l'opinion éthiopienne (elle existe) dans la volonté de refuser à tout prix la création d'un chemin de fer exclusivement anglais se raccordant du côté de l'Ouest au système du Cap au Caire, il y a qu'un tel chemin de fer détacherait de l'Ethiopie proprement dite le Ouallaga, terre de l'or.

Je ne reviens pas ici sur les renseignements précis que j'ai donnés dans ma communication sur l'état actuel de la question, sur les commencements d'exploitation, sur les conditions politiques dans lesquelles se poursuivent les recherches. Les noms des financiers que j'ai cités et à qui les Gouvernements anglais et italien, pour ne parler que de ceux-là, ont communiqué leur droit de recherche, indique suffisamment de quelle sollicitude et de quel mystère ces opérations de prospection sont aujourd'hui enveloppées. Pour l'Empereur, il n'attend pas que des ingénieurs lui apprennent la valeur de son placer. Je l'ai parcouru et j'ai vu les milliers d'hommes qui annuellement lavent l'or au fil des rivières, après la saison des pluies, pour le compte du Négus. Ce serait donc nier volontairement une évidence au profit d'un dessin préconçu que de refuser au Négus le droit de défendre son placer comme il l'entend et comme la connaissance qu'il a-avec lui tout son peuple de l'histoire très contemporaine de l'Afrique lui conseille de le faire.

J'ai lu avec toute l'attention qu'elle mérite la déclaration que M. le ministre des Affaires étrangères vient d'apporter à la tribune du Sénat. Je demande la permission de rappeler textuellement le passage qui a trait à la neutralisation éventuelle de l'Ethiopie :

« Nous ne voulons, a dit M. le Ministre des Affaires étrangères, que du bien à l'Empereur Ménélik, comme nous n'avons jamais eu aucune prétention ni politique ni territoriale sur son Empire, ce n'est pas nous qui nous refuserions de souscrire à un acte qui aurait pour objet le respect de l'indépendance de l'Abyssinie et l'intégrité de son territoire. »

Ces paroles auront à la fois satisfait et étrangement déçu l'empereur Ménélik. Il le sait bien, en effet, ce ne seront ni l'Italie ni l'Angleterre qui prendront jamais l'initiative de cette neutralité. Et le Négus attend peut-être de la France un autre mouvement que la passive bienveillance d'apposer en troisième sa signature au bas d'un acte que l'accord anglo-italien lui présenterait. Tous ceux qui ont vécu la vie politique de l'Ethiopie dans ces dernières années savent qu'elle sera neutre ou anglaise. À l'heure actuelle, ce n'est pas plus l'intérêt de l'Italie que le nôtre de laisser l'Angleterre prédominer exclusivement sur le plateau. À supposer donc que la France veuille rester en Ethiopie fidèle à son rôle historique, c'est à elle à prendre l'initiative des négociations de neutralité, à être le notaire du contrat. Elle sait de quelle monnaie elle peut payer le consentement de ses voisins: il faut de la paix, l'oubli de tous les souvenirs de conquête pour que le territoire éthiopien s'ouvre vraiment à l'émigration italienne. D'autre part,

l'Angleterre a assez clairement laissé paraître les irréductibles difficultés que lui crée en Ethiopie sa position de conquérante du Soudan, pour que l'on trouve avec elle un terrain de transaction.

Dans un rapport qui date du mois d'août dernier (Egypt n° 2 1904 Cd 2165) lord Cromer, examinant quels travaux allaient être entrepris dans le Sud de l'Egypte conclut

« En dépit des avantages a que l'on pourrait obtenir, au point de vue des ingénieurs par l'adoption d'un projet de barrage installé au lac Tsana, je suis d'avis que pour des raisons politiques le plan mentionné ci-dessus doit être préféré. » »

Ces « raisons politiques » sont l'inquiétude que donnerait au Négus le contrôle des eaux du Nil Bleu concédé à l'Angleterre, avant que lui aient été données à lui-même les supérieures garanties d'indépendance morale et d'intégrité territoriale auxquelles il estime avoir droit.

Mais la France, si elle voulait profiter des amicales relations qui existent entre les deux cabinets, aurait encore une autre monnaie éthiopienne à proposer à l'Angleterre pour payer la neutralité du plateau.

On sait déjà que M. Harrington se déclare mal satisfait du choix d'Itang. Il se demande si l'on ne pourrait point l'échanger contre quelqu'autre enclave. Tranchons le mot : au lieu de descendre, elle et son chemin de fer, extérieurement à la frontière éthiopienne, à mi-côte d'une montagne qui la dominera à pic, l'Angleterre préférerait passer par les vallées du Nil Bleu, de la Didessa, et couler ainsi en pente douce dans les régions du lac Rodolphe. Faut-il dire que seule une paix perpétuelle, une neutralité honorablement garantie peuvent abaisser les barrières de défiance que l'Ethiopie oppose à ce grand projet ?

Telles sont les impressions, les vues que l'on emporte, lorsque, au lieu de se confiner dans la critique des spéculations financières et de leur égoïsme, on monte sur la montagne éthiopiens et que l'on découvre l'avenir politique de l'Abyssinie comme à vol d'oiseau. Ce que j'ai aperçu de cette hauteur c'est la nécessité morale et primordiale de neutraliser l'Ethiopie. Le reste suivra de soi. Se battre, aujourd'hui, sur des questions de sphères d'influence ou d' « internationalisation », de chemins de fer français, de chemins de fer anglais, de chemins de fer éthiopiens, c'est confondre les moyens avec le but.

Les gens du Ouallaga ont un proverbe que j'admire. Ils disent « Celui qui n'est pas monté sur la montagne ne connaît pas la beauté de l'étendue. » Les amis sincères de l'Ethiopie, ceux qui veulent y entretenir le goût de la France devront, gravir cette hauteur et, avant d'orienter définitivement leur décision, dominer, de là, les rumeurs des Bourses de Paris et de Londres.

Hughes LE ROUX.

(Le Journal des chemins de fer, 8 avril 1905, p. 287)

La question des Chemins éthiopiens paraît avoir changé d'aspect ; M. Delcassé, poussé et réduit à des déclarations précises par les députés qui ont souci du maintien de notre influence en Afrique, a déclaré qu'il s'opposerait de tout son pouvoir à l'internationalisation de tout ou partie de la ligne de Djibouti au Harrar ; qu'il entendait nous réserver tous les avantages de cette entreprise. Ces résolutions viennent tard et tombent par malheur en plein incident marocain.

LA QUESTION ÉTHIOPIENNE
(La Dépêche coloniale, 26 juillet 1905)

La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens nous communique, en nous priant de l'insérer, la lettre ci-après qu'elle vient d'adresser à M. le ministre des colonies.

Nous déférons au désir qui nous est exprimé sans ajouter aucun commentaire, car il nous paraît que la réponse de la Compagnie remet d'elle-même les choses au point et permet au monde colonial, qui n'a cessé de s'intéresser à la question d'Ethiopie, de juger la situation sous son véritable jour.

Paris, le 24 juillet 1905.

Monsieur le ministre,

Nous venons de lire, non sans étonnement, dans le journal *Le Temps* du 23 juillet l'extrait suivant du rapport du conseil d'administration de la New African Company qui sera présenté à l'assemblée générale des actionnaires du 27 juillet courant :

Les administrateurs sont heureux de vous annoncer la réussite des efforts qui ont été faits en vue de l'internationalisation du chemin de fer éthiopien, dans lequel votre Compagnie est intéressée par suite de sa participation dans l'« International Ethiopian Railway Trust and Construction. Co ». Les principales puissances intéressées en Abyssinie sont actuellement en train de conclure, d'accord avec l'empereur Menelik, un arrangement pour la neutralisation de ce pays et pour l'internationalisation du chemin de fer Djibouti-Harrar. Le désir exprimé par le Négus de voir ce chemin de fer prolongé jusqu'à sa capitale, Addis-Ababa, devrait maintenant être bientôt réalisé. L'« International Ethiopian Railway Trust and Construction C^o » a, en outre, obtenu certaines concessions minières et autres en Abyssinie, et on espère que les affaires dans ce pays se développeront plus rapidement au fur et à mesure de l'extension des communications ferrées.

Nous nous refusons à croire qu'ainsi que l'annonce ce rapport, les principales puissances intéressées en Abyssinie soient « en train de conclure un arrangement pour l'internationalisation du chemin de fer Djibouti-Harrar ». Il est impossible que le gouvernement français accepte l'internationalisation d'un chemin de fer pour lequel la loi du 6 avril 1902 a consenti un sacrifice budgétaire aussi important. Il a été dit de tout temps que quel que soit le régime qui pourrait être, par la suite, appliqué aux lignes concédées à notre Compagnie par l'acte de concession de 1894, la ligne de Djibouti-Harrar ou plus exactement Djibouti-Diré-Daoua devait rester sous le contrôle immédiat et direct de la France.

Les administrateurs de la New African Company ont été, nous en sommes sûrs, bien mal informés, ou plutôt ils ont mal interprété les nouvelles qui ont été publiées à diverses reprises sur la marche des négociations en cours. Ils ont lu comme nous dans ces nouvelles que les cabinets de Paris et de Londres s'étaient mis d'accord pour faire entrer dans notre conseil d'administration un certain nombre d'administrateurs étrangers qui seraient, conformément à la Convention de 1902, présentés à l'agrément du gouvernement français, et ils en ont conclu que, de ce chef, le réseau était internationalisé dans son ensemble. Telle est, à nos yeux, l'origine de cette erreur contre laquelle nous avons tenu à protester dès maintenant près de vous, car elle n'est conforme ni à la réalité, ni à nos désirs, ni, ajouterons-nous, aux désirs d'aucun des gouvernements intéressés aux négociations actuelles, qui connaissent exactement et entendent respecter les droits acquis de la France.

Veillez agréer, etc.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 21 novembre 1905)

Déjà, l'an dernier, l'assemblée des actionnaires de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, qui devait statuer sur les comptes arrêtés au 31 décembre 1903, n'avait pu être réunie que le 30 décembre 1904. soit un an après. Il s'en faut de peu qu'il n'en ait été de même cette année : une assemblée convoquée pour le 30 juin dernier, à l'effet d'examiner les comptes au 31 décembre 1904, n'a pas réuni le quorum nécessaire, et depuis ce temps, c'est le conseil d'administration qui ne parvient pas à rassembler ses membres épars pour lancer aux actionnaires une convocation valable. Mais ceux-ci se sont émus ; ils ont estimé qu'en raison des circonstances actuelles, très graves pour la Compagnie, il importait qu'ils fussent, sans plus tarder, renseignés sur la situation exacte de cette dernière, et ils ont réclamé, par lettre adressée aux commissaires des comptes, la convocation qu'ils attendaient.

Les commissaires ont écrit au conseil d'administration ; le conseil d'administration a répondu aux commissaires, et ceux-ci ont enfin pu réunir les actionnaires en assemblée ordinaire le 20 courant.

Il paraît que les conditions dans lesquelles cette réunion a été organisée jettent quelque doute sur la validité des décisions prises. Diverses réserves ont, d'ailleurs, été formulées dès le début, tant par le commissaire du gouvernement que par quelques actionnaires, sur deux points principaux ; 1° sur la validité de la convocation même ; 2° sur la régularité d'une addition à l'ordre du jour de la première assemblée qui n'avait pu être tenue : cette addition était ainsi conçue ; mesures à prendre pour assurer le fonctionnement de la société. Il s'agissait dans l'espèce d'ajouter quelques membres au conseil d'administration.

Un bureau ayant été constitué, acte ayant été pris des diverses protestations formulées, lecture a été donnée du rapport du conseil d'administration, seul représentant effectif à l'assemblée du conseil de sept membres qui préside aux destinées de l'entreprise.

D'après ce rapport, l'état des recettes et des dépenses de l'exploitation pour les trois dernières années peut se résumer comme suit (en fr.) :

	1902	1903	1904
Recettes	1.342.019 81	1.174.411 04	1.286.932 55
Dépenses	1.032.359 87	1.152.351 17	1 235.469 73
Solde créditeur	309.659 94	22.059 87	11.402 62
Différence	— 287.600 07		+ 29.402 93

Les bénéfices d'exploitation ne marquent donc qu'une reprise insignifiante sur la somme importante dont ils avaient diminué l'an dernier. Ces résultats ont été obtenus avec le réseau terminé jusqu'à Diré-Daoua pour les deux derniers exercices. Leur infériorité s'expliquait pour 1903 par ce fait que les travaux de parachèvement avaient gêné le trafic. L'exercice 1904 a eu à subir une grève du personnel des ateliers de Djibouti ; c'est l'une des principales raisons de l'augmentation des dépenses, qui auraient sans cela laissé, paraît-il, un solde créditeur supérieur.

La méthode suivie pour l'établissement du bilan a été modifiée cette année, notamment en ce qui concerne le poste profits et pertes. En effet, on a estimé qu'une partie de la ligne étant désormais en exploitation régulière, il n'y avait plus lieu de porter au compte de premier établissement les charges de la Compagnie, entre autres

le service des obligations. L'actif porte donc, pour balance, le solde débiteur du compte profits, et pertes pour l'exercice 1904, soit 1.372.657 50. Le conseil reconnaît que ce résultat n'est pas brillant, mais il fait remarquer que le solde de compte profits et pertes serait créditeur, et non débiteur si la Compagnie avait pu percevoir la dîme qui lui a été concédée par l'article 9 de l'acte de concession, dîme qui aurait produit de 1.700000 à 1 800.000 fr. La société a protesté, dit le conseil, contre cette non-exécution d'une des clauses fondamentales de son acte de concession. On ne dit pas quel sort a été fait à ces protestations.

Il est indéniable, en effet, que le Négus est plutôt mal disposé à l'égard de la Compagnie. Voudrait-on l'ignorer qu'on ne le pourrait pas. Il y a là, nous le disions il y a quelques jours, plus qu'une question privée ; il y a une question politique, et Ménélik, qui est devenu le porte-parole de l'Angleterre, s'arrêtera fort peu aux points de détail de l'acte de concession, puis qu'il a, en quelque sorte, annulé cet acte même en déclarant qu'il voulait que le chemin de fer fût internationalisé, condition *sine qua non* de l'achèvement du réseau. On a fait valoir aux yeux du souverain éthiopien que l'indépendance abyssine courait un grand danger s'il laissait se développer l'influence française dans son pays. Et quand des déclarations faites en plein Parlement, par le ministre des affaires étrangères n'ont pas suffi pour détruire des insinuations, sont-ce les protestations d'une compagnie privée qui y parviendront ? Il est permis d'en douter, et ce d'autant plus que jusqu'ici, le gouvernement français s'est borné à cette platonique déclaration, et a laissé peu à peu les Anglais s'implanter en Abyssinie, et commencer la destruction de l'œuvre française ; la création de la Banque d'Abyssinie était le couronnement du programme : elle vient d'avoir lieu, et il n'en a pas fallu moins pour faire sortir le gouvernement de son apathie : quelques échanges de vues auraient eu lieu, paraît-il, entre lui et les représentants de la compagnie, pour assurer dans un bref délai le maintien des droits français en Éthiopie. Les actionnaires ont voté une motion remerciant le gouvernement de ses bonnes intentions.

Ils ont, en outre, approuvé les comptes, et élu MM. [Arthur] Ponsignon ²¹, Dubost et Duros, administrateurs (cette dernière résolution adoptée à l'unanimité moins sept voix appartenant à une seule personne).

Une courte discussion a eu lieu, entre-temps, entre le commissaire du gouvernement et le président de l'assemblée, sur le point suivant : le conseil d'administration, pour augmenter éventuellement les disponibilités, a émis, avec l'agrément du gouvernement, dit-il, 2.400 obligations, qui ont procuré une somme de 440.000 fr. Or, le gouvernement n'avait autorisé l'émission que jusqu'à concurrence de 360.000 fr.

Un actionnaire a, de son côté, fait remarquer combien il était regrettable qu'on eût à porter à l'actif un compte de près de 250.000 fr. de versements en retard sur obligations. Les titres étant au porteur, et la Compagnie ne possédant pas l'adresse des obligataires en retard pour leurs versements, il semble peu probable que cette somme soit jamais intégralement recouvrée.

Enfin, quelques déclarations ont été faites relativement aux résultats de l'exercice en cours : ceux-ci ont eu à subir les conséquences d'une épidémie de peste à Aden ; ils seraient cependant moins désastreux que ceux de 1904.

²¹ Arthur Ponsignon (Paris, 1838-Courbevoie, 1915) : attaché à la direction des consulats et affaires commerciales (1^{er} juin 1860), consul à Carthagène, puis Cadix. Officier de la Légion d'honneur du 27 décembre 1888 comme consul général et commissaire général de la section française à l'Exposition internationale de Barcelone (1888), président de la Banque syndicale (1902), administrateur de la Compagnie de Mozambique, commissaire général de la section française à l'Exposition de Saragosse (1907-1908), administrateur de la Banque commerciale franco-italienne et de la Compagnie française des chemins de fer de l'Équateur (1909), du Crédit foncier agricole du Sud-Espagne (1910) et de la Kayes-Bank au Sénégal (1911).

Frère de Georges Ponsignon, administrateur des Assurances Aigle et Le Soleil.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ETHIOPiens

Assemblée générale extraordinaire du 20 novembre 1905
COMPTE RENDU STÉNOGRAPHIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 novembre 1905)
[délié dtx, ts moyens utilisés, nb corr.]

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Vous êtes réunis en assemblée générale ordinaire annuelle, conformément à l'article 29 des statuts, pour entendre les rapports de votre conseil d'administration et de vos commissaires des comptes et pour statuer sur les comptes de l'exercice 1904.

Pendant l'exercice 1904, il n'a été exécuté que quelques travaux de parachèvement. La plate-forme de la voie a été élargie entre les kilomètres 201 et 213. De remblais ont été faits en divers points de la ligne, notamment entre les kilomètres 52 et 64.

Le ballastage et le réglage définitif de la voie ont été exécutés entre les kilomètres 201 et 212. Deux nouvelles ballastières ont été ouvertes aux kilomètres 202 et 248.

Nous avons construit deux ponts en maçonnerie aux kilomètres 203 et 207, la violence de orages de l'an dernier ayant démontré la nécessité de créer un grand nombre de petits aqueducs pour l'écoulement des eaux.

Nous avons achevé, de janvier à juin 1904, la construction et l'installation des ateliers de réparation de Diré-Daoua, ainsi que nous vous l'avions fait prévoir dans notre dernière assemblée. L'outillage de la ligne est donc aujourd'hui complet et nous sommes en mesure de faire face, dans les meilleures conditions, aux transports importants que nécessitera la construction de la deuxième section.

Nous avons continué l'étude de l'épuration des eaux d'alimentation de notre ligne. Des épurateurs ont été installés et mis en fonctionnement pendant cet exercice aux points d'alimentation suivants : aux kilomètres 52, 70, 106, 132, 262. Une maison d'équipe d'entretien a en outre été exécutée au kilomètre 207.

Les études et le devis d'avant-projet de la ligne de Diré-Daoua à Addis-Abeba ont été terminés pendant l'exercice 1904. Nous faisons maintenant étudier sur le terrain diverses améliorations dans la section comprise entre Addis-Abeba et Aouache.

L'exploitation de la ligne de Djibouti à Diré-Daoua s'est poursuivie régulièrement pendant le cours de cet exercice et a donné les résultats suivants :

Voyageurs : 6.612 payants dont 493 de première et deuxième classe et 6.119 de troisième. La recette s'est élevée à 90.924 fr. 91, en diminution de 7.447 francs sur celle de l'année 1903.

Le tonnage commercial des marchandises a été de 8.096 t., contre 5.703 tonnes pendant l'exercice précédent, soit, en faveur de 1903, une augmentation de près de 50 %.

Les transports pour la construction et transports en service se sont élevés à 1.932 tonnes contre 3.738 tonnes en 1903 et 10.000 tonnes en 1902.

L'augmentation du trafic commercial porte surtout sur le café, les peaux et les cotonnades. Vous estimerez sans doute comme nous, Messieurs, que cet accroissement du trafic est satisfaisant : il eût été plus considérable encore si la concurrence des caravanes dont nous vous avons signalé la répercussion fâcheuse sur notre trafic n'avait continué à se manifester, à un degré moindre, il est vrai, mais non négligeable cependant. Nous espérons, d'ailleurs, triompher à bref délai de cette concurrence.

Enfin, pour apprécier les résultats obtenus, vous voudrez bien ne pas oublier que toutes les difficultés d'ordre politique et économique qui avaient lourdement pesé sur l'exercice 1903 ont subsisté en 1904, retardant cette transformation agricole et

industrielle de l'Éthiopie qui est la raison d'être du chemin de fer et la condition essentielle de sa prospérité.

Les recettes de l'exploitation et de services annexes sont de 1.286.982 francs dont 1.457.000 francs de recettes commerciales proprement dites, contre respectivement 1.177.411 francs et 886.343 francs en 1903. L'augmentation des recettes commerciales en 1904 est donc de 270.693 francs.

Vous remarquerez que l'accroissement des recettes, 30 % environ, n'est pas proportionnel à l'augmentation du tonnage qui est de 50 %. Cela provient des abaissements de tarif que nous avons dû consentir pour lutter contre la concurrence des caravanes et aussi de la création de tarifs spéciaux très réduits en faveur de certaines catégories de marchandises de faible valeur.

Les dépenses de l'exploitation s'élèvent à 1.235.470 francs contre 1.152.350 francs en 1903 ; cette augmentation est due aux améliorations apportées à notre exploitation et principalement aux dépenses exceptionnelles d'entretien rendues nécessaires par les violents orages qui ont ravagé la voie à maintes reprises.

En ce qui concerne le personnel, nous devons vous signaler la grève qui a éclaté, sans motifs plausible, à Djibouti, en août 1904, parmi les ouvriers de ateliers et des dépôts. Ces regrettables incidents qui n'ont pas été sans influencer sur nos dépenses en désorganisant pendant plusieurs semaines plusieurs de nos services, nous ont mis dans l'obligation de renouveler une partie de notre personnel en Afrique.

Nous avons la satisfaction de vous dire que nous pouvons compter sur le dévouement complet de notre personne dirigeant et que nous avons la conviction que ces fâcheux événements ne reproduiront pas.

En résumé, en dépit des difficultés de toutes sortes que vous connaissez, l'exercice 1904 marque au point de vue de l'exploitation un progrès appréciable sur celui de 1903. Cette progression du trafic s'est encore accentuée pendant l'exercice en cours et les résultats sont supérieurs à ceux obtenus jusqu'à ce jour. Malheureusement, des événements tout à fait imprévus et anormaux sont venus brusquement enrayer cet essor. Ce sont, en premier lieu, la peste qui a sévi à Aden avec une effroyable intensité et qui, en nécessitant l'adoption de mesures sanitaire très rigoureuses, a eu pour conséquence un arrêt presque complet des transports de marchandises entre Aden et Djibouti pendant près de deux mois.

Puis, des orages exceptionnellement violents ont, à diverses reprises, coupé notre ligne, rendant la circulation impossible pendant plusieurs semaines. Toutefois, les recettes, qui avaient considérablement fléchi en mars et avril pour ces raisons, se sont relevées en mai et juin et tout nous permet d'espérer que l'exercice 1905 marquera encore un progrès sur 1904. (Je puis ouvrir une parenthèse, ajoute M. le secrétaire, pour vous dire que du 1^{er} janvier au 31 octobre 1905, le tonnage commercial dépasse 10.000 tonnes soit 1.000 tonnes par mois).

Nous avons cru devoir apporter dans l'établissement de notre bilan un certain nombre de modifications. Nous avons fait ressortir, pour plus de clarté, les apports dans le compte de premier établissement, ce qui permet de se rendre compte des dépenses faites pour la construction. Nous avons groupé sous la rubrique « Participations » les deux participations de 100.000 francs chacune, prises par votre Compagnie dans le lac Assal et la Compagnie de l'Afrique Orientale.

Enfin, nous avons, pour la première fois, fait figurer le compte de profits et pertes. Le conseil a pensé, en effet, que la construction de la première section étant complètement achevée, il n'y avait plus lieu de porter au compte de premier établissement les charges de la Compagnie et notamment les intérêts du capital obligation. Nous vous prions de remarquer que ce compte de profits et pertes, de débiteur qu'il est, se serait trouvé créateur si nous avions pu recevoir les produits de la dîme qui nous a été concédée par l'article 9 de notre acte de concession, clause qui, aussi bien pour le passé que pour l'avenir, conserve toute sa valeur.

Pour augmenter éventuellement nos disponibilités, votre conseil a cru devoir porter à 80.000 le nombre d'obligations troisième série, sous la réserve que l'émission de ces titres sera ultérieurement autorisée par le gouvernement. Nous avons, en outre, la satisfaction de vous annoncer que le gouvernement a bien voulu nous donner l'autorisation d'en faire inscrire 2.400 à la cote de la Bourse.

Voici le bilan au 31 décembre 1904.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1904 (fr.)

ACTIF		
Caisse, banquiers et portefeuille :		
Caisse à Paris :	8.880 05	
Banquiers :	355.687 25	
Portefeuille :	58.250 00	422.757 30
Fonds à réaliser		
Actionnaires :	2.685.575 00	
Obligataires :	217.706 58	
Compagnies d'assurance : reliquat de la subvention :	869.889 96	
Obligations (sous réserve d'autorisation du gouvernement) :	8.903.750 00	7.156.921 54
Premier établissement :		
Apports :	4.000.000 00	
Travaux :	32.447.508 18	
Mobilier, matériel roulant, matériel naval, outillage :	1.619.202 53	
Dépenses : charges du capital, frais généraux et divers :	9.713.819 68	47.780.620 89
Terrain, immeubles et jetée		901.599 84
Mobilier, matériel et approvisionnements :		
Construction :	464.289 43	
Exploitation :	496.116 86	900.406 29
Participations :		
Lac Assal :	100.000 00	
Actions de la Compagnie de l'Afrique Orientale :	100 000 00	200 000 00
Comptes courants et comptes d'ordre :		

Ligne de Harar-Entotto :	575.449 64	
Comptes divers :	486.486 85	1.061.886 49
Compte gouvernement éthiopien :		
Frais de gardiennage en 1901 et transports :	207.119 10	
Produit de la redevance concédée à la Compagnie par la concession du 9 mars 1894 :	mémoire	207.119 10
Profils et pertes (Exercice 1904)		1.392.657 50
		<u>60.083978 45</u>
PASSIF		
Capital actions		18.000.000 00
Subvention de l'État français capitalisée		11.300.000 00
Obligations		27.799.124 45
Comptes courant et comptes d'ordre		2.984.854 00
		<u>60.083978 45</u>

M. F. Lacarrière donne lecture du rapport des commissaire des comptes.

LA DISCUSSION.

M. le président. — Vous avez entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et de celui des commissaires des comptes. La discussion est maintenant ouverte.

M. le commissaire du gouvernement. — J'ai une réserve à faire au sujet d'une inscription au bilan et d'un passage du rapport du conseil d'administration. On trouve un chiffre global d'obligations avec cette mention : « sous réserve de l'autorisation du gouvernement » ; ce chiffre global comprend les obligations émises et veut indiquer un groupe d'obligations à émettre. Au nom du gouvernement, je dois faire une réserve sur cette inscription puisque, si le conseil d'administration a décidé d'émettre des obligations, le gouvernement, jusqu'à ce jour, n'a pas accepté.

D'autre part, au rapport du conseil d'administration il est indiqué, qu'avec l'agrément du gouvernement, la Compagnie a émis 2.400 obligations qui ont produit 444.000 francs ; d'après une dépêche du ministère des colonies, adressée au conseil d'administration de la Compagnie, je dois faire une réserve à ce sujet car la Compagnie n'aurait été autorisée à émettre des obligations que jusqu'à concurrence d'un produit total de 300.000 francs et non de 444.000.

Un actionnaire. — À la rubrique « fonds à réaliser », je vois un chiffre : « 2.635.575 francs, versements restant à effectuer sur les actions ».

Comment ! Le conseil d'administration est obligé de payer des entrepreneurs en leur remettant des obligations pour une valeur si faible et il n'a pas appelé ce qui restait à verser sur les actions ?

M. le directeur. — La majeure partie de cette somme est maintenant rentrée. Ce compte était arrêté au 31 décembre 1904 ; depuis, nous avons recueilli près de 1.200.000 francs.

Le même actionnaire.— Dans le solde, y a-t-il des actions appartenant à des administrateurs ?

M. le directeur. — Oui.

Le même actionnaire. — Je prie M. le président de vouloir bien mentionner au procès-verbal mes questions et les réponses.

Maintenant que signifie ceci : « versements restant à effectuer sur les obligations : 247.706 francs » ?

M. le directeur. — Il s'agit d'obligataires qui n'ont pas encore effectué les versements qu'ils doivent faire. Ce sont des retardataires.

L'actionnaire. — Ce serait la première fois que je verrais une Compagnie de chemins de fer vendant des actions à tempérament. (Protestations.)

M. le directeur. — Les assemblées générales précédentes ont approuvé notre manière d'agir. Les émissions sont faites à un taux déterminé et moyennant un premier versement ; c'est toujours par fraction que l'on procède. Quelques obligataires ayant effectué le premier versement n'ont plus donné signe de vie et comme les obligations sont au porteur, ils peuvent les avoir perdues ou vendues. Nous ne pouvons les atteindre, étant donné l'impersonnalité des titres.

L'actionnaire. — Ce sont des obligations dont vous ignorez les propriétaires.

M. le directeur. — Parfaitement, ce sont des titres au porteur.

Un nouvel actionnaire. — Des explications fournies par M. le président, il résulte que le conseil d'administration ne se trouve pas dans les conditions de quorum nécessaire pour assurer le bon fonctionnement de la Compagnie.

Dans ces circonstances, j'estime, avec un groupe très important d'actionnaires, qu'il importe d'adjoindre au conseil des administrateurs nouveaux. (Assentiment.)

M. le président. — C'est précisément la question qui a motivé notre réunion aujourd'hui: D'après l'article 21 des statuts, il est prescrit que quand le conseil d'administration se compose de plus de cinq membres, celui-ci ne peut délibérer que si cinq membres au moins sont présents à la réunion. Le conseil actuel comprend sept membres, donc cette dernière clause est applicable.

Le nombre des administrateurs présents à Paris est de 5, les deux autres se trouvant en Abyssinie, ce qui n'empêche pas qu'ils sont considérés comme faisant partie du conseil d'administration, de sorte que les membres habitant la France doivent, pour que la réunion du conseil soit valable, être tous présents. C'est cette condition excessivement anormale qui fait que, depuis le 5 août dernier, votre conseil n'a pu se réunir, soit par suite de voyages, de maladies de certains de ses membres ou de causes différentes, et n'a pu tenir que des comités n'ayant aucune autorité pour discuter et prendre des solutions.

Nous nous sommes trouvés en face de cette situation lorsque nous avons demandé à M. le directeur si, vraiment, le conseil pouvait prendre des décisions. À ce moment, un membre du conseil était gravement malade et il était certain que le conseil ne pourrait être réuni avant un assez long laps de temps.

Nous avons donc dû prendre sur nous de convoquer l'assemblée et, pour éviter que cette circonstance puisse se reproduire, car elle peut être préjudiciable au bon fonctionnement de la Compagnie, lorsqu'il y a des décisions à prendre d'urgence, au moment des échéances de coupons, par exemple, pour éviter ceci, nous avons cru devoir ajouter à l'ordre du jour « mesures à prendre pour assurer le fonctionnement de la Société », donnant ainsi à l'assemblée le droit de prendre les dispositions nécessaires pour que les difficultés que je viens de vous signaler ne se reproduisent pas.

Il s'agit donc, tout d'abord, de nommer de nouveaux administrateurs afin d'être toujours sûr que, quoi qu'il advienne, le conseil pourra toujours délibérer valablement. C'est pourquoi nous vous proposerons la nomination d'un certain nombre d'administrateurs nouveaux.

L'actionnaire. — Ces détails corroborent ce que j'ai dit précédemment. Je dois dire que, présentés par un groupe important d'actionnaires MM. Ponsignon, Dubost et Duros seraient disposés à faire partie du conseil d'administration de la Compagnie. Ces fonctions sont très délicates et si ces messieurs acceptent de les remplir, il faudra les en remercier et leur en être reconnaissant. (Approbation).

Nous proposons une résolution en ce sens.

M. le président.— Je vous prie de vouloir bien remettre ce vote, nous allons nous prononcer sur la question plus importante de l'approbation du rapport du conseil et du rapport des commissaires des comptes, c'est-à-dire sur celle qui figurait déjà à l'ordre du jour de la précédente assemblée et est essentielle au fonctionnement régulier de la Société.

Personne ne demandant la parole, je mets aux voix les résolutions suivantes :

Les résolutions.

1. L'assemblée générale ordinaire adoptant les conclusions des rapports du conseil d'administration et des commissaires des comptes tels qu'ils lui sont présentés, approuve les comptes et bilan de l'exercice 1904, déclare qu'il n'y a pas lieu de distribuer de dividende et, comme conséquence de l'approbation qui précède, donne à M. Wickersheimer quitus et décharge des fonctions d'administrateur qu'il a exercées.

(Adopté à l'unanimité.)

M. le président. — Avant de mettre aux voix la deuxième résolution, je dois vous faire une communication tout à fait personnelle.

Les deux commissaires des comptes de l'exercice 1904 étaient M. Frédéric Lacarrière et moi-même. D'après la proposition faite tout à l'heure et qui sera mise aux voix, je suis porté sur la liste des candidats au poste de membre du conseil d'administration.

Dans ces conditions, je ne crois pas pouvoir me représenter pour être nommé commissaire pour l'exercice 1905.

Je vous propose donc la nomination de M. Lacarrière et d'un nouveau commissaire des comptes.

J'entends prononcer le nom de M. Crozier ²², si personne ne se présente comme candidat, je mets aux voix les noms de MM. Lacarrière et Crozier.

La deuxième résolution sera donc ainsi conçue :

« L'assemblée générale nomme MM. Lacarrière et Crozier, commissaires des des comptes pour l'exercice 1905, avec faculté d'agir ensemble ou séparément et fixe la rémunération de chacun d'eux à 500 francs. » (Adopté à l'unanimité).

M. le président. — Nous passons à la résolution relative à la nomination de nouveaux membres du conseil.

Un nouvel actionnaire. — Cette nomination est absolument illégale, l'ordre du jour ne portant pas la nomination d'administrateurs.

S'il s'agissait de remplacer des administrateurs actuellement en service, cela pourrait être légal, mais, comme il s'agit de créer de nouveaux administrateurs en supplément de ceux qui existent déjà, la nomination est contraire à la légalité. Je demande que ma protestation figure au procès-verbal.

M. le président. — Si MM. les actionnaires partagent l'opinion de l'honorable actionnaire, ils ne nommeront pas les trois administrateurs proposés ; s'ils ne sont pas de cet avis, ils les nommeront. L'assemblée a le droit de trancher cette question.

Je mets aux voix la troisième résolution :

« L'assemblée nomme MM. Ponsignon, Dubost et Duros administrateurs, les dites nominations étant soumises aux prescriptions de la convention passée avec l'État.

²² Philibert *Gustave* Crozier (Paris Xe, 10 mai 1866-Paris XVIIIe, 24 février 1942) : fils de Jean Marie Crozier et de Claude Agathe Plenel. Marié à Montpellier, le 6 juin 1894, avec Antoinette Poujol. Administrateur de sociétés (d'après son acte de décès). Nous ignorons lesquelles.

(Cette résolution est adoptée à l'unanimité, moins le vote d'un actionnaire représentant 7 voix).

Un actionnaire. — Combien d'actions représente l'unanimité ,

M. le président. — Nous avons 19.793 actions présentes. L'honorable actionnaire qui a voté contre cette résolution représente 150 actions. Il reste donc, en faveur de la résolution, 19.643 actions.

L'actionnaire. — Vous voudrez bien avoir l'obligeance de constater que la résolution a été adoptée par 19.648 actions contre 150.

M. le président. — Avant de lever la séance, si quelques actionnaires ont des explications à demander, je leur donnerai la parole.

Un actionnaire. — Serait-il possible de donner à l'assemblée quelques explications relatives à la situation politique dans laquelle nous nous trouvons ?

M. le directeur. — Je supposais que vous auriez la curiosité de connaître notre situation politique et, afin que mes paroles ne trahissent pas ma pensée, j'ai rédigé par écrit ces explications.

Nous ne pouvons donner aujourd'hui complète satisfaction au désir si légitime que vous avez exprimé dans notre dernière réunion d'être mis au courant des difficultés qui ont arrêté l'essor de notre Société et lourdement pesé sur les intérêts vitaux de cette Société.

En effet, l'obstacle qui se dresse devant nous et qui n'est pas encore à bas est tout politique et il ne cédera qu'à l'action diplomatique de notre gouvernement. Ni vous ni nous n'avons jamais redouté un seul instant que cette assistance diplomatique pût nous faire défaut ; notre confiance est sans doute justement basée sur la certitude où nous vivons que le gouvernement français abandonne nulle part l'initiative de ses nationaux. Mais si grands, si respectueux que soient vos intérêts privés, ils se confondent ici avec les intérêts généraux de la France, avec le développement de son prestige et de son influence dans cette partie de l'Afrique. Le gouvernement est d'accord avec vous sur ce point, il vous en a donné témoignage en 1902 par l'effet de son intervention financière.

Vous n'avez cessé, Messieurs, de servir les intérêts de la France en Afrique orientale ; le gouvernement apprécie votre effort comme il le mérite. Les précisions qu'il a mises dans les communications que nous venons de recevoir lui permettent de vous dire que l'intérêt qu'il vous porte n'a pas varié ni dans la forme ni dans le fond. La durée de la Compagnie et de son contrat sont toujours la base de sa politique éthiopienne. Il ne peut donc songer à l'ébranler mais, au contraire, à la consolider. Il nous a fait à ce sujet des ouvertures qui sont des préliminaires et. que nous vous apporterons lorsque, définitivement, elles auront pris corps.

Ce sera, nous vous l'affirmons, dans un bref délai, car, au moment même où nous nous rendions à cette assemblée, nous recevions l'avis autorisé que le gouvernement vient d'arrêter un programme d'action de façon à ce que la solution définitive que nous attendons soit intervenue avant le 1^{er} mars prochain. (Applaudissements)

Le même actionnaire. — Je remercie M. le directeur des explications si rassurantes qu'il vient de nous donner ; elles me paraissent mériter une sanction.

On me passe la rédaction d'une motion qui me paraît extrêmement bien faite et que je demanderai à M. le président de vouloir bien, s'il l'approuve et si l'assemblée l'adopte, soumettre au gouvernement !

« Les actionnaires de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, réunis en assemblée générale et porteurs du 109.973 actions représentant bien plus de la moitié du capital social ;

Après avoir entendu les explications fournies sur la situation de la Compagnie ;
sont heureux et reconnaissants d'apprendre que le gouvernement français qui, en 1902, a, par son intervention financière, reconnu l'intérêt général et français lié aux initiatives de la Compagnie, se préoccupa à cette heure d'assurer le développement de son œuvre.

Ils rappellent que la formation du capital social est due exclusivement à l'initiative privée ; que, dès l'origine, cette initiative a été sollicitée par les pouvoirs publics qui lui ont demandé d'apporter son concours à une œuvre dont on attend le développement de l'influence française en Ethiopie. Ils constatent avec regret que nulle solution n'a été donnée aux difficultés qui, depuis trois ans, sont pendantes et que, faute d'avoir abouti jusqu'ici à un accord diplomatique, l'œuvre française entreprise par la Compagnie a été mise en péri.

Ils constatent que seul cet accord diplomatique leur permettra l'exercice de leurs privilèges et de leurs droits. Ils invitent leurs mandataires à se joindre à eux pour solliciter l'intervention la plus prompte et la plus énergique du gouvernement français qu'ils remercient de sa bienveillance. (*Applaudissements.*)

M, le commissaire du gouvernement. — Permettez-moi, Monsieur le président, de remercier les actionnaires qui ont pris l'initiative de cette motion en l'honneur du gouvernement pour lequel ils manifestent tant de bienveillance...

Un actionnaire.— Nous espérons qu'elle sera réciproque. (*Rires.*)

M. le Commissaire du gouvernement. — C'est ce que j'allais dire. Le gouvernement n'oublie pas que ce sont des intérêts français qui sont en jeu. (*Applaudissements.*)

M. le président. — Je mets cette motion aux voix et j'espère qu'elle ralliera tous les suffrages.

(La motion est adoptée à l'unanimité).

Un actionnaire. — Si cette assemblée n'est pas légale, comme le prétendait tout à l'heure — à tort, d'après moi — un honorable actionnaire, en tout cas, elle est rudement impressionnante.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 4 h. 30.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 décembre 1905)

On télégraphie d'Addis-Abeba que, sur les ordres même du Négus, les ingénieurs de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens ont commencé les travaux pour la construction du dernier tronçon de la ligne de chemin de fer, entre Diré-Daoua et Addis-Abeba.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS Siège social : Paris, 80, rue Saint-Lazare (*Recueil financier belge*, 1906, p. 69)

Léon Chefneux, pdt ;
H[enri] Lacarrière, adm. délégué ;
A[lfred] Ilg, adm. ;
René Baudouy, Paris, adm. ;
T[héophile William] Seyrig, adm. ;
Marquis de l'Enferna, adm. ;
Cte [Jean] de Ganay, adm. ;
A[bel] Suais, dir. ;
H. Teillard, secr. gén.

Fondée le 14 août 1896 au capital de 2 MF, porté en 1897 à 8 MF, en 1899 à 18 MF, en 36.000 act. de 500 fr. Il a été créé 100 parts de fondateur.

Emprunt. — 1887 : 85.000 oblig. 500 fr. 3 % amort. p. 1995. Coupons : 1^{er} juin-décembre ; tirages en déc. En 1899, 33.333 de ces oblig. furent rachetées et annulées. Il en reste ainsi 51.667, dites de 1^{er} série.

En 1903-04, il fut créé 20.000 oblig. 3^e série ; 14.385 furent remises à MM. Duparchy et Cie pour solde de leurs créances ; 5.615 restent à réaliser.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS (*La Dépêche coloniale*, 23 janvier 1906)

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie Impériale des chemins de fer éthiopiens tenue le 20 janvier courant a adopté à l'unanimité la résolution suivante déjà prise par les actionnaires le 20 novembre dernier :

1° Les comptes et rapports présentés par le conseil d'administration pour l'exercice 1904 sont approuvés ; quitus en est donné à MM. les administrateurs et à M. Wickersheimer, démissionnaire ;

2° MM. Lorsery et Gustave Crozier sont nommés commissaires des comptes pour l'année 1905 ;

3° MM. Ponsignon, Dubost et Duros sont nommés administrateurs.

20,703 actions, soit environ les 3/5^e du capital, étaient présentes ou représentées.

On sait que la dernière assemblée n'avait d'autre objet que de ratifier celle du 20 novembre précédent, à la suite des doutes émis par certains administrateurs sur la légalité de la convocation qui avait été faite par les commissaires des comptes, et aussi à la suite des réserves que le commissaire du gouvernement avait cru devoir formuler, en conséquence de l'attitude desdits administrateurs.

Aujourd'hui que la ratification est régulièrement intervenue, les décisions prises le 20 novembre 1905. confirmées et ratifiées le 20 janvier 1906, sont donc définitives.

Au cours de la discussion, M. le commissaire du gouvernement a cru devoir renouveler certaines réserves déjà faites le 20 novembre relativement à une négociation d'obligations que le gouvernement avait autorisé la Compagnie à émettre pour faire face à ses charges financières.

Cette négociation n'étant intervenue qu'en janvier 1905, le président a fait observer que la question ne pourrait être discutée que lorsque l'assemblée serait appelée à se prononcer sur les comptes de l'exercice 1905. Mais le commissaire du gouvernement ayant, malgré cette observation, maintenu ses réserves, l'assemblée a manifesté quelque surprise en constatant que le commissaire du gouvernement se bornait à faire encore des réserves et qu'ainsi le gouvernement ne paraissait intervenir que de façon passive, alors qu'il semblait que sa bienveillance dût se manifester de manière plus active et surtout plus profitable aux intérêts des actionnaires d'une œuvre coloniale française et d'une Compagnie française subventionnée par le gouvernement.

À propos du fonctionnement des services de la Compagnie en Afrique, il a été question de l'incompatibilité de mandats existant entre les fonctions d'administrateur de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens et celles d'administrateur délégué de la Compagnie de l'Afrique orientale, fonctions qui sont les unes et les autres exercées par un administrateur de la Compagnie impériale.

Plusieurs actionnaires, appuyés par la grande majorité de l'assemblée, ont émis l'avis qu'il y avait lieu pour l'administrateur en question d'opter entre ces deux mandats, dont le cumul leur paraissait, en effet, et dans les circonstances présentes, incompatible avec les intérêts de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens.

Un actionnaire s'est fait l'interprète du sentiment unanime en demandant l'introduction dans le conseil, à titre d'administrateur, de M. T. Lennox Gilmour qui a déjà donné un concours efficace à la Compagnie et qui représente un groupe important avec lequel le gouvernement français a tout dernièrement encore autorisé la Compagnie à traiter pour faire face à ses charges financières.

Cette proposition a fait l'objet d'un vœu qui a été voté à l'unanimité des membres présents, moins trois voix.

En réponse à un actionnaire qui objectait que cette nomination ne pouvait avoir lieu, à cause des termes de la convention de 1902 qui stipule que les administrateurs doivent être français, l'actionnaire suscitée a répliqué que cette impossibilité n'existait pas puisque la convention admet des dérogations à la dite stipulation, et que, d'ailleurs, le Conseil renferme déjà un administrateur étranger, qui est M. Ilg.

Enfin, un actionnaire, parlant de la question de la dîme, a fait remarquer que la Compagnie aurait déjà encaissé des sommes importantes si le gouvernement était intervenu pour faire respecter ses droits :

« ... D'ailleurs, a-t-il dit, le gouvernement lui-même est intervenu pour percevoir cette dîme et nous sommes étonnés que le gouvernement français qui proclame sa bienveillance pour la Compagnie n'ait pas encore pris ses dispositions pour l'exercice de nos droits.

Pourriez-vous nous dire, Monsieur le président, quand nous pourrons enfin exercer ce droit qui est la base même de notre entreprise et la garantie des capitaux qui y ont été engagés ?

Car, en attendant, et depuis des années, nous ne touchons rien ; le gouvernement se contente de faire des réserves !

M. le commissaire nous parle toujours des sentiments de bienveillance qu'éprouve le gouvernement à notre égard : n'a-il pas là l'occasion d'exercer sa sollicitude ? »

Le président a répondu que le conseil espérait voir intervenir très prochainement la solution tant désirée. « On nous « a fixé, a-t-il dit, la date du 1^{er} mars comme date extrême, et rien ne nous autorise à supposer que cette date donnée par le gouvernement sera dépassée. »

L'impression générale qui se dégage de cette séance prouve encore une fois avec quelle impatience le monde colonial français et les actionnaires de la Compagnie attendent la solution que le gouvernement leur a depuis si longtemps promise.

En ce qui nous concerne, nous ne pouvons que rappeler nos conclusions insérées dans notre numéro du 2 janvier courant qui démontrent la nécessité d'aboutir à la seule solution susceptible de concilier tous les intérêts d'ordre politique et commercial qui sont en cause, en respectant à la fois tous les droits de la Compagnie et l'intégrité territoriale de l'Ethiopie.

Henri DESROCHES.

INFORMATIONS FINANCIÈRES (Le Temps, 29 janvier 1906)

L'obligation des Chemins de fer éthiopiens reste ferme à 190 et 192 1^{re} et 2^e séries.

L'assemblée générale du 20 janvier a ratifié et confirmé à l'unanimité des 20.703 actions représentées la résolution déjà votée le 20 novembre 1905 ; en conséquence, les comptes et rapport pour l'exercice 1904 sont approuvés, les commissaires désignés, et les trois administrateurs nouveaux, MM. [Arthur] Ponsignon, Dubost et Duros, définitivement nommés.

L'assemblée voté à l'unanimité moins trois voix le vœu qu'un administrateur anglais M. T. Lennox Gilmour, qui fait partie du groupe important avec lequel le gouvernement a déjà autorisé la compagnie à traiter, fût introduit dans le conseil de la compagnie.

Plusieurs actionnaires ont insisté sur l'incompatibilité de mandat existant entre les fonctions d'administrateur des Chemins de fer éthiopiens, et de l'Afrique orientale, dont le cumul leur paraît contraire à leurs intérêts.

Un actionnaire a demandé pourquoi le gouvernement, qui proclame sa bienveillance pour la compagnie, n'était pas encore intervenu pour lui assurer l'exercice de la « dîme », base de l'entreprise et garantie des capitaux engagés.

Le président a répondu que le gouvernement avait promis une solution avant le 1^{er} mars et qu'on devait l'attendre en toute confiance.

THE NEW EGYPTIAN COMPANY
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 15 mars 1906)

La New Egyptian Company, dont les actions sont introduites aujourd'hui sur la place de Paris, au marché du comptant en banque, est une société anglaise au capital de 500.000 liv. st. divisé en 500.000 actions de 1 liv. st. dont 203.879 ont été émises. Sur les actions restant à émettre, les obligataires ont jusqu'au 31 mars 1906 le droit d'échanger chaque obligation contre 67 actions. En outre, le conseil d'administration a donné jusqu'au 31 mars 1907 option sur 50.000 actions à 35 sh. par action.

La New Egyptian Company est intimement liée au groupe de l'Oceana Consolidated Cy et de la New African avec lesquelles elle poursuit des affaires en Égypte, au Soudan et en Abyssinie.

.....

La New Egyptian Cy a pris une participation dans les opérations financières de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. Une entente serait sur le point d'être conclue entre la Compagnie impériale et l'International Ethiopian Railway trust, aux termes de laquelle la Compagnie impériale serait administrée sur des bases purement industrielles, tandis que l'Éthiopien Railway procéderait au prolongement de la ligne jusqu'à Addis-Abeba. Le président de la New Egyptian Cy, dans son discours prononcé à l'assemblée du 14 décembre 1905, a bien fait ressortir que « l'empereur Ménélik a publiquement déclaré qu'un contrôle quelconque sur un chemin de fer abyssin était absolument contraire à ses désirs ». Il y a bien une subvention consentie par le gouvernement français, mais « il y a tout lieu de croire » qu'un arrangement spécial relatif au tronçon de la ligne entre Djibouti et Diré-Daouah pourrait être fait par la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens elle-même, qui donnerait toute satisfaction au gouvernement français... Au surplus que la Compagnie ne souhaite pas l'insuccès de la Banque d'Abyssinie. Qu'elle lui souhaite au contraire le succès pourvu qu'elle n'essaie pas d'intervenir dans ses droits acquis. « Je suis heureux, a dit le président, de vous dire que des assurances satisfaisantes ont été données par la Banque d'Abyssinie à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. »

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
Assemblée générale ordinaire du 22 juin 1906
COMPTE RENDU STÉNOGRAPHIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 juin 1906)

Ainsi que nous l'avons dit dans notre dernier numéro, les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis le 22 juin en assemblée générale ordinaire sous la présidence de M. Duros, président du conseil d'administration, assisté de MM. Viennot et Laurent Joseph, scrutateurs.

M. Teillard remplissait les fonctions de secrétaire.

Voici le texte du rapport du conseil d'administration dont il est donné lecture par M. le président :

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire annuelle, conformément à l'article 29 des statuts, pour entendre les rapports de votre conseil d'administration et de vos commissaires des comptes et pour statuer sur les comptes de l'exercice 1905.

Études de la section Diré-Daoua à Addis-Abeba. — Vous vous annoncions dans le rapport sur l'exercice 1904 que nous avons envoyé à Addis-Abeba quelques agents pour l'étude de diverses variantes entre Addis-Abeba et l'Aouache. Ces études ont été continuées, pendant l'exercice 1905, sous la haute surveillance de votre président et ont conduit aux résultats suivants :

L'emplacement prévu d'abord par notre mission d'études pour les installations de la gare d'Addis-Abeba a été changé pour répondre à un désir de l'empereur Ménélik, ce qui a. nécessité une nouvelle étude des derniers kilomètres. Il a été fait une reconnaissance générale de toutes les variantes entre Addis-Abeba et l'Aouache déjà jugées intéressantes par la mission d'études que nous avons envoyée en 1902-1903. Cette reconnaissance a. conduit à modifier légèrement le tracé entre Addis-Abeba et l'Aouache. Les modifications, dont l'étude a. été soigneusement suivie sur place par le président de votre conseil d'administration, ont permis de ne pas avoir de rampes dépassant 20 m/m tout en diminuant légèrement l'importance des terrassements.

Enfin, le 15 décembre 1905, votre président, cédant au désir impatient de l'empereur, a fait attaquer les terrassements de la plate-forme de la gare d'Addis-Abeba ainsi que les terrassements des premiers kilomètres de la voie à partir d'Addis-Abeba. Les dernières nouvelles parvenues indiquent que le piquetage de la ligne est terminé jusqu'au kilomètre 30 à partir d'Addis-Abeba et que la plate-forme est exécutée sur environ 20 kilomètres.

Ces travaux sont exécutés aux frais de l'empereur Ménélik et sous la direction d'un ingénieur de notre Compagnie.

Exploitation. — L'exploitation de la ligne Djibouti à Diré-Daoua a donné, en 1905, les résultats suivants :

Recettes de l'exploitation. — Les recettes totales ont été de 1.323.031 fr. 20 se décomposant ainsi (fr.) :

Voyageurs	88.126 24
Bagages et chiens	5.053 25
Messageries grande vitesse	16.751 00
Marchandises petite vitesse	975.213 93
Téléphone, télégraphe, magasinage, etc.	9.939 95
Voie maritime (Djibouti-Aden)	114.232.94
Voies caravanes (Diré-Daoua-Harrar)	110.879 40

Transports service indigène	2.833 89
Total	<u>1.323.031 26</u>

en augmentation de 36.098 fr. 71 sur les recettes de 1904, malgré une importante diminution des recettes sur transports pour la construction.

Les recettes commerciales proprement dites, défalcation faite des transports pour service indigène, ont atteint 1.320.197 fr. 35 contre 1.157.037 fr. 07 en 1904.

L'augmentation des recettes commerciales en 1905 est donc de 103.160 fr. 28, portant presque exclusivement sur les marchandises P. V.

Pour apprécier les résultats de l'exploitation de la voie ferrée pendant l'exercice écoulé, il convient d'écarter des chiffres ci-dessus les recettes Voie Maritime et Voie Caravanes, soit ensemble 225.112 fr. 40 afférentes à des services annexes et qui ne s'appliquent par conséquent pas à la voie ferrée elle-même.

Les recettes du chemin de fer proprement dit se sont donc élevées à 1.095.084 fr. 97 ou 3.532 francs par kilomètre.

Tonnage. — Le tonnage des marchandises transportées en 1905 a suivi une marche irrégulière pendant les 4 premiers mois de l'année. Après avoir été de 1.132 tonnes en janvier, il n'était plus que de 609 tonnes en mars et de 407 tonnes en avril pour remonter à 903 tonnes en mai et à 1.172 tonnes en juin. Depuis cette époque, ce chiffre s'est presque constamment trouvé dépassé. Les variations des premiers mois de l'exercice 1905 proviennent, ainsi que nous avons été amenés à vous le dire au cours de notre précédente assemblée, de la peste qui a sévi avec intensité à Aden, en février et mars et des violents orages qui ont entravé la marche normale de l'exploitation.

Malgré ces causes passagères de diminution du trafic, le tonnage total de l'exercice 1905 s'est élevé à 13.230 tonnes contre 8.696 tonnes en 1904, soit une différence de 4.534 tonnes en faveur du dernier exercice, entièrement due aux transports pour le commerce, les transports pour la construction ayant cessé.

La moyenne du Tonkin par mois a donc été de 1.102 tonnes, contre 724 tonnes en 1904. Cette augmentation d'environ 50 % porte sur la presque totalité des marchandises, mais principalement sur les céréales dont il a été transporté des quantités considérables par suite de la disette qui a sévi en Éthiopie et a nécessité une importation de grains.

Vous observerez que l'accroissement des recettes en 1905 ne correspond pas à l'augmentation du tonnage ; cela tient principalement à ce que, à la demande du gouvernement éthiopien, nous avons dû consentir des tarifs très réduits pour le transport des céréales importées pendant la disette.

Dépenses de l'exploitation. — Les dépenses totales de l'exploitation se sont élevées en 1905, à 1.319.841 fr. 02, contre en 1904, 1.235.469 fr. 73.

Ce chiffre de 1.319.841 fr. 02 se décompose comme suit :

Administration centrale	183.457 45
Service central	177.337 96
Trafic et mouvement	85.007 47
Matériel et fraction	309.842 47
Voie et bâtiments	338.426 08
Agences de Harrar et d'Aden	36.556 41
Voie maritime (Djibouti-Aden)	86.552 53

Voie caravanes (Diré-Daoua-Harar)	102.660 42
Total	<u>1.319.841 02</u>

Si nous déduisons de ce chiffre, ainsi que nous l'avons fait pour les recettes, les dépenses afférentes aux services annexes, caravanes et voie maritime, soit ensemble 189.212 fr. 95, nous aurons 1.130.628 fr. 07 de dépenses pour la voie ferrée proprement dite, soit 3.647 fr. par kilomètre.

Il y a lieu de remarquer que ne sont pas compris dans les dépenses de l'exploitation 119.367 fr. 15, représentant les frais de gardiennage et de police de la ligne sur territoire éthiopien qui incombent au gouvernement éthiopien et ont par suite été portés, ainsi qu'il a déjà, été fait en 1904, au débit du compte du gouvernement éthiopien.

Vous remarquerez que l'augmentation des dépenses est sensible par rapport à l'augmentation des recettes : il ne faut pas en chercher la raison ailleurs que dans les frais tout à fait exceptionnels d'entretien de la voie par suite de la non exécution des travaux de parachèvement indispensables, tels que ballastage de la 3^e section, ouvrages d'art, etc., et aussi en raison d'intempéries exceptionnelles. C'est ainsi que pour le seul chapitre « Voie et Bâtiments », il y a eu un dépassement de dépenses de 89.000 francs environ par rapport aux prévisions budgétaires, et que les dépenses totales de ce chapitre se sont élevées à 333.428 francs 08 contre 250.790 fr. 51 en 1904. Or, nous avons été dans l'impossibilité d'exécuter les travaux de parachèvement indispensables par suite de la situation d'attente dans laquelle se trouve votre Compagnie.

En résumé, les recettes de l'exploitation ont équilibré — à un faible excédent près (3.190 fr. 24) — les dépenses de l'exploitation, mais les charges financières n'ayant pas de contre-partie, leur montant est venu grever d'autant le compte profits et pertes qui, à la fin de l'exercice 1904, s'élevait à 1.392.057 fr. 50 et qui atteint au 31 décembre 1905 la somme de 2.964.046 fr. 73.

Cette situation si préjudiciable à nos intérêts provient — nous ne saurions trop le répéter — des seules difficultés politiques dont notre Compagnie a subi le contrecoup.

En effet, comme nous vous l'avons fait remarquer au cours de notre dernière assemblée générale (20 novembre 1905), le compte profits et pertes de débiteur qu'il est, se trouverait aujourd'hui créancier, si nous avions pu percevoir les produits de la dîme qui nous a été concédée par notre acte de concession de 1894 et qui constitue, vous le savez, la garantie des capitaux engagés dans notre entreprise. Mais les difficultés d'ordre diplomatique, dont la Compagnie n'est cependant en aucune façon responsable, ont été cause que, depuis le début de l'exploitation, il nous a été impossible d'exercer le plus essentiel de nos droits : celui dont dépend en quelque sorte l'existence même de notre entreprise, nous voulons dire la dîme.

Au contraire, s'il nous avait été permis depuis l'ouverture à l'exploitation — c'est-à-dire depuis le 1^{er} janvier 1903 — d'encaisser le produit de la dîme, en conformité de notre acte de concession de 1894, nous aurions été largement en mesure de faire face à l'ensemble de nos charges financières.

En outre, ces mêmes charges financières, que la privation du libre exercice de nos droits n'a fait qu'aggraver en nous obligeant à contracter de nouveaux emprunts, se trouveraient bien moindres aujourd'hui.

Vous savez, messieurs, que votre conseil d'administration, conscient de la gravité de la situation, n'a pas cessé, depuis plus de trois ans, de protester avec énergie auprès du gouvernement contre les conséquences d'un conflit diplomatique qui lèsent de manière si flagrante les intérêts vitaux de votre compagnie.

À la fin de 1905, nous espérions avoir été enfin entendus, et nous avons même été autorisés à vous déclarer le 20 novembre dernier, que le gouvernement apporterait, avant le 1^{er} mars 1906, une solution définitive à ce regrettable état de choses.

En raison des circonstances politiques et des changements ministériels récemment survenus en France, en Angleterre et en Italie, nos espérances ne se sont pas encore réalisées.

Mais il est impossible qu'une solution soit plus longtemps retardée. De hautes nécessités diplomatiques imposent un accord international et nous comptons plus que jamais sur la vigilance du gouvernement français pour que cet accord constitue une consécration solennelle des droits et avantages que nous tenons de notre charte du 8 mars 1894, garantie primordiale et essentielle de vos capitaux.

En attendant cette solution diplomatique, le gouvernement a récemment institué une commission, chargée d'examiner la situation financière de votre compagnie.

Les travaux de cette commission se poursuivent activement. Nous avons confiance dans ses conclusions prochaines. La Commission, en effet, ne peut manquer de constater, que les difficultés financières avec lesquelles nous sommes aux prises sont, ainsi que nous le disions tout à l'heure, la conséquence fatale de l'inexécution, à notre détriment, de notre charte de 1894, et notamment du retard qu'éprouve la perception de notre dîme.

Nous avons dédaigné et nous dédaignons toute autre interprétation des origines de nos difficultés. Une campagne qui n'a reculé devant aucune manœuvre s'est poursuivie depuis trois ans contre la Compagnie. Nous avons su résister et nous continuerons à résister à toutes les intrigues, à tous les obstacles, en puisant notre force, non seulement dans votre concours à vous tous ici, messieurs, qui, sans aucune distinction entre vous, avez su faire et savez faire bloc pour la défense de notre Compagnie essentiellement et exclusivement française, mais aussi et surtout dans notre conviction patriotique profonde que la disparition de notre Compagnie ou que la diminution de vos intérêts constitueraient un coup mortel à ce qui reste encore d'influence française en Éthiopie.

Nul dans ce pays de France n'a autant que nous le droit de parler de ces intérêts et de l'influence de la France en Éthiopie. C'est nous seuls, ici, qui, bien avant 1894, déjà, et qui, depuis cette époque, avons constitué et défendu ces intérêts et cette influence : on ne nous a peut-être jamais aidés comme nous avons le droit de l'espérer, et cette convention de 1902 qu'on nous a imposée est l'obstacle essentiel, l'argument péremptoire, que l'empereur Ménélik oppose aujourd'hui à l'exécution de la charte de 1894.

Nous n'avons cessé de rendre des services à notre pays. Nous avons créé et organisé le port de Djibouti. Nous lui avons fait un mouvement commercial qui, en 1904, s'est élevé à. 29.1.64.417 francs, en augmentation de 11.183.296 fr. sur l'année précédente. Nous avons sacrifié et nous sacrifions chaque année des sommes considérables pour faire la police de l'hinterland de Djibouti que notre locomotive a conquis à la France, et, par là, nous avons épargné au budget métropolitain des dépenses dont seuls peuvent se rendre compte ceux qui savent les millions de livres jetés par l'Angleterre dans les expéditions du Somaliland anglais. Grâce à. nous, l'Abyssinie s'est ouverte et notre commerce y augmente régulièrement. Les groupes français de notre Compagnie y avaient reçu le privilège d'une banque d'État : ils n'ont pas été soutenus, et ce privilège est passé aujourd'hui à. une puissante banque anglaise. Il n'a point dépendu de nous que notre effort économique devînt prépondérant en Éthiopie. Aujourd'hui que, par suite de l'ouverture de notre chemin de fer, la concurrence internationale commence à. produire ses effets à. Addis-Abeba, il est impossible que le gouvernement français nous abandonne et se prête au jeu de nos adversaires ; il est impossible que la France tout entière ne nous soutienne pas.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1905

ACTIF	
Caisse, banquiers et portefeuille :	
Caisse à Paris	23.327 15
Banquiers	4.802 40
Portefeuille	6.150 40
Fonds à réaliser :	
Actionnaires	1.149.725 75
Obligataires	5.860 96
Compagnies d'assurances ; reliquat de la subvention	49.889 96
Obligations (sous réserve, d'autorisation du gouvernement)	2.653.750 00
Premier établissement :	
Apports	4.000.000 00
Travaux	32.516.907 69
Mobilier, matériel roulant, matériel naval, outillage	1.683.837 25
Dépenses : charges du capital, frais généraux et divers	9.617.340 38
Terrains, immeubles et jetée	901.599 84
Mobilier, matériel et approvisionnements :	
Construction	438.897 34
Exploitation	464.044 42
Participations :	
Lac Assal	100.000 00
Actions de la Compagnie de l'Afrique Orientale	100.000 00
Compte.s courants et comptes d'ordre :	
Ligne de Harrar-Entotto	760.720 69
Comptes divers	378.617 59
Compte gouvernement, éthiopien :	
Frais de gardiennage en 1904 et 1905 et transports	341.655 23
Produit de la redevance concédée à la Compagnie par la concession du 9 mars 1894	Mémoire (1)
Profits et pertes (exercice 1904 et 1905)	2.964.046 73
	<u>58.161.185 75</u>

(1) Le produit de la redevance concédée à la Compagnie aurait produit pour l'exercice 1904. environ 1.300.000 fr., et pour l'exercice 1905 environ 1.700.000 fr.

PASSIF	
Capital actions	18.000.000 00
Subvention de l'État français capitalisée	11 300.000 00
Obligations :	
1 ^{re} série : 51.107	
2 ^e série : 33.129	
3 ^e série en circulation : 5.000	
3 ^e série non encore autorisées : 25.000	
30.000	
114.236	27.276.750 55
Comptes courants et comptes d'ordre	1.584.435 20
	<u>58.161.185 75</u>

Vous trouverez dans le rapport de vos commissaires des comptes des explication très détaillées sur les différents chapitres du bilan. Ce rapport n'a pu être signé, que par l'un de vos commissaires, l'autre n'ayant pu procéder à l'examen des comptes en raison de l'état de sa santé.

Nous croyons devoir vous signaler spécialement la diminution de 1.250.000 francs sur les 2.653.750 représentant la valeur des obligations de la 3^e série encore à la souche.

Cette diminution provient de l'émission de 5.000 obligations 3^e série autorisée par le gouvernement en conformité de la convention de 1902.

Nous soumettrons à votre approbation, après la lecture du rapport de MM. les commissaires, les diverses résolutions sur lesquelles vous êtes appelés à délibérer et à voter.

En conformité de l'article 15 des statuts, vous avez à procéder au renouvellement partiel de votre conseil d'administration dont les membres sortants, désignés par le sort, sont MM. Seyrig, [Arthur] Ponsignon, Baudouy et Dubost.

Ces administrateurs, qui ont été précédemment agréés par le gouvernement, sont rééligibles et nous vous proposons de les renommer.

Enfin, conformément à l'article 40 des statuts, vous avez également à désigner deux commissaires des comptes et à fixer leur allocation. Nous vous rappelons, que les commissaires des comptes sont rééligibles.

RAPPORT DES COMMISSAIRES

.....

LA DISCUSSION

M. le président. — Avant de donner la parole à ceux des actionnaires qui désireraient présenter des observations sur le rapport du conseil et sur celui des commissaires, je vais la donner à M. le directeur pour une communication qu'il a à faire à l'assemblée.

M. le directeur [Abel Suais]. — Messieurs, sur les comptes qui viennent de vous être soumis à l'instant, nous avons reçu quelques observations du gouvernement auxquelles je vous demande la permission de répondre succinctement.

Le gouvernement nous fait d'abord observer que les chiffres portés au bilan en ce qui concerne le reliquat de la subvention qui nous a été accordée ne sont pas tout à fait concordants avec ceux qu'il a lui-même.

La différence sur laquelle nous avons à nous expliquer avec lui provient purement et simplement d'un jeu d'intérêt pour des sommes qui nous ont été versées par anticipation. Il s'agit de sommes peu importantes, et nous ne doutons pas que nous arriverons à nous mettre d'accord avec le gouvernement sur une comptabilité que, d'ailleurs, nous ne tenons pas personnellement.

En second lieu, le gouvernement nous demande, en ce qui concerne les obligations de 3^e série, de faire mention de celles qui sont autorisées et de celles qui ne le sont pas.

Je crois que, sur ce point, il a été déjà donné satisfaction à ce désir du gouvernement.

En troisième lieu, le gouvernement demande pourquoi nous n'avons pas fait figurer dans nos comptes un emprunt que nous avons fait, sans son autorisation, à une société de crédit.

Nous répondons à ceci qu'il ne s'agit pas d'un emprunt, mais d'un escompte fait avec des établissements financiers.

Enfin, le gouvernement nous fait observer que nous faisons figurer dans le bilan la jetée de Djibouti qui en nous a pas été transmise d'une façon définitive et complète.

Nous savons, en effet, que nous avons acheté cette jetée ainsi que du matériel à une ancienne entreprise ; nous savons aussi que cette jetée ne pouvait être transmise à la Compagnie d'une façon définitive que quand l'autorisation aurait été donnée par le gouvernement auquel appartient le droit d'autoriser ou de refuser le transfert d'une concession.

Je crois avoir ainsi répondu aux observations qui nous sont faites.

M. le président. — Je ferai observer que cette lettre du ministère ne nous est parvenue que ce matin ; c'est ce qui vous explique pourquoi nous n'avons pu la faire insérer dans notre rapport.

M. le commissaire du gouvernement. — Bien volontiers je prends acte des déclarations que vient de faire M. le directeur de la Compagnie. La Compagnie s'expliquera avec le gouvernement sur les questions qui demeurent à éclaircir, je n'ai pas d'autre observation à faire pour le moment. timon à faire pour le moment.

.....
[lignes manquantes dans l'original]

lettre ; beaucoup d'actionnaires n'ont pas bien entendu. (Oui, oui !)

M. le président. — Si vous le désirez, je vais moi-même vous en donner lecture.

Cette lettre est datée du 22 juin, ce qui vous montre qu'elle vient de nous parvenir. La voici :

« Le bilan au 31 décembre 1905 dont vous avez remis copie à M. le commissaire du gouvernement...

— Je vous signale en passant que si le gouvernement nous fait ces observations si tardivement ce n'est pas de notre faute.

« ...donne lieu de ma part à plusieurs observations au point de vue de l'exécution des clauses de la convention du 6 février 1902. Je vous ai déjà signalé par ma dépêche du 18 juin courant la divergence entre le chiffre porté au bilan et celui qui résulte des décisions ministérielles en ce qui concerne le montant du reliquat des fonds de l'emprunt gagés par la subvention du protectorat. »

À ceci, M. le directeur répondait que cette divergence provenait d'un jeu d'intérêt. La Compagnie des Chemins de fer éthiopiens a demandé aux Compagnies d'assurances qui avaient escompté la subvention de l'État, des termes beaucoup plus rapprochés que

ceux primitivement fixés. De ce fait, les Compagnies d'assurances ont prélevé un intérêt et c'est cet intérêt qui fait aujourd'hui divergence entre le chiffre qui est porté au bilan et celui qu'indique le gouvernement.

Un actionnaire. — Quelle est cette différence ?

M. le directeur. — Elle se monte à environ 25 ou 30.000 francs.

M. le président. — « En second lieu, le bilan porte en compte la valeur d'un nombre d'obligations de la 3^e série supérieur à celui dont l'émission a été autorisée dans les conditions de l'article 5 paragraphe 3 de la convention du 6 février 1902. Je vous rappelle les dispositions de cet article et vous prie de me faire connaître les mesures que vous aurez prises pour vous y conformer. »

M. le directeur. — Cette mesure consistait à diviser dans le bilan les obligations autorisées de celles qui ne l'étaient pas.

M. le président. — C'est donc parfaitement régulier et le gouvernement a déjà satisfaction. Il peut, en effet, établir dès aujourd'hui une distinction entre les obligations qu'il a autorisées et celles qui ne le sont pas encore.

En outre, le gouvernement nous reproche d'avoir contracté auprès d'un établissement financier, un emprunt qui n'a pas été soumis à l'approbation de l'administration.

À ce sujet, M. le directeur disait tout à l'heure qu'il ne s'agissait pas d'un emprunt mais d'un escompte de versements dus par certains actionnaires.

Un établissement de crédit a fait l'avance de ces fonds, ce n'est donc pas un emprunt, mais un simple escompte. Nous allons donc répondre au gouvernement qu'il n'y a pas d'emprunt fait sans son autorisation, mais simplement auprès d'établissements financiers, un escompte de sommes qui nous appartenait.

Reste la question de la jetée de Djibouti. Le gouvernement nous fait remarquer que cette jetée ne nous est pas définitivement concédée.

Il y a, en effet, trois ans que nous demandons cette autorisation, mais nous ne l'avons pas obtenue et nous l'attendons toujours.

M. le commissaire du gouvernement. — Je n'ai qu'à prendre acte des déclarations faites au nom du conseil de la Compagnie.

Un actionnaire. — Je demande la parole à propos de ce fait que vous semblez incriminer le gouvernement de ne vous avoir répondu que le 22. Je me hâte de dire que je ne suis pas l'avocat du gouvernement, mais je me demande si celui-ci a été beaucoup plus heureux que nous. En ce qui me concerne, moi simple petit actionnaire, je n'ai pu avoir le bilan et le rapport des commissaires que le 18 ; je me demande si le gouvernement a été plus favorisé et je prie M. le commissaire du gouvernement de vouloir bien me répondre.

M. le commissaire du gouvernement. — Chacun de nous doit conserver ici le rôle qu'il doit avoir. L'honorable actionnaire m'excusera donc de ne pas lui répondre, mais je n'ai nullement le désir de créer de menus incidents et je ne veux donc pas relever ce qui vient d'être dit. Veuillez considérer que je ne suis pas ici pour répondre à chacun des actionnaires, j'ai à accomplir une mission du gouvernement, à écouter ce qui se dit et à faire les observations qui pourraient me paraître utiles.

M. le président. — Le bilan était à la disposition des actionnaires dès le lendemain même de la convocation.

Le même actionnaire — Je me suis présenté le 18 juin au siège social et on m'a refusé la communication du bilan et du rapport des commissaires sous le prétexte qu'il y avait une erreur d'impression et que les documents ne rentreraient de l'imprimerie que le lendemain. Je n'ai donc eu cette communication que le 19.

M. le président. — On aurait toujours pu vous présenter la première épreuve en vous faisant remarquer les erreurs qu'elle contenait.

Le même actionnaire. — Cela n'a pas été fait. J'ai même demandé communication de la liste des actionnaires qui avaient souscrit et cette communication m'a été

également refusée. Or la loi impose aux sociétés la communication de ces pièces 15 jours avant la réunion de l'assemblée, par conséquent à partir du 7 juin.

M. le président. — Vous avez absolument raison. Si on vous a refusé la communication du bilan, c'est à tort, car cette communication vous est due dès le jour de la convocation des actionnaires. M. le directeur me dit ignorer cet incident.

Un autre actionnaire. — Pour moi, je tiens à affirmer que j'ai eu dès le 7 juin communication de ces documents.

Le précédent actionnaire. — Vous avez été plus heureux que moi.

M. le président. — Quelqu'un demande-t-il la parole sur les rapports ?

Le même actionnaire. — Je demande que ce que je viens de dire soit inscrit au procès-verbal.

M. le président. — Dans ce cas, veuillez avoir l'obligeance de nous donner votre nom.

(L'actionnaire se nomme.)

M. le président. — Je déclare l'incident clos, mais il est bien entendu que ma réponse figurera également au procès-verbal.

M. Charles Michel. — J'ai vu, avec le peu de temps qu'on nous a donné pour examiner cette question...

M. le président. — Il ne faut cependant pas trop appuyer là-dessus, car votre observation pourrait laisser que c'est dans un but mal intentionné que la communication du bilan a été refusée ; or je proteste avec la dernière énergie contre cette idée, d'autant plus que vos attestations sont infirmées par des attestations contraires.

M. Henry. — J'ai vu dans le rapport des commissaires, au chapitre passif que le capital Obligations figure pour 27.276.750 fr. 55. Or, dit le rapport, ce compte qui, l'année dernière, s'élevait à 27.799.124 fr. 55 est en diminution de 522.373 fr. 90 représentés :

1° par 482.623 fr. 90 différence sur les obligations vendues en 1905 entre le chiffre pour lequel elles figuraient au bilan du 31 décembre 1904 et le prix pour lequel elles ont été réalisées... »

Si je comprends bien, vous aviez à votre passif des obligations qui étaient portées à 250 francs environ, vous les avez par exemple vendues 200 francs et cette différence de 50 francs vous la diminuez de votre passif.

M. le directeur. — Nous les avons fait figurer pour un chiffre auquel elles n'ont pas été réalisées.

M. Henry. — Vous diminuez votre passif de 50 fr.

M. le président. — Comment voulez-vous faire autrement ?

M. Henry. — Je peux me tromper, mais cela me semble anormal.

M. le directeur. — Nous ne portons au passif que le produit net des obligations.

M. Henry. — Je suppose que vous chiffrez vos obligations à 250 francs, vous les vendez à M. X... oui Y... à raison de 200 francs, et vous portez la différence de 50 francs au passif ! Cela me semble anormal !

M. le directeur. — Votre observation serait très juste si on tablait sur le chiffre nominal de 500 francs.

Un autre actionnaire. — Ces obligations valent provisoirement 250 francs jusqu'à leur réalisation. C'est à ce moment que vous portez au passif la somme pour laquelle les titres ont été réalisés.

Il y a en ce moment dans le portefeuille de la société, à la souche, 25.000 obligations de 3^e série. Pour les faire figurer à son passif, le conseil a dû les évaluer à un prix déterminé, mais cette fixation de prix n'implique pas que tous les titres seront vendus à ce prix. Ce n'est que lorsque l'opération de vente est réalisée, que les titres sont vendus et sortis du portefeuille du comptable qu'ont les fait figurer définitivement dans le passif pour le prix réalisé.

Le même actionnaire. — Que faites-vous de la différence ?

M. le directeur. — La différence disparaît à l'actif comme au passif.

Le même actionnaire. — Elle devrait figurer au compte de Profits et pertes.

Plusieurs actionnaires. — Pas du tout ! C'est une erreur absolue.

M. le président. — Veuillez réfléchir un instant : vous avez d'un côté la valeur du titre : 250 francs à l'actif dans le portefeuille, et au passif dans le compte Obligations.

Le même actionnaire. — Je puis me tromper.

M. le président. — Je ne vous en fais pas un crime et je viens au contraire vous donner des explications.

Quelqu'un d'entre vous a-t-il d'autres observations à présenter ?

M. Charles Michel. — Je désirerais avoir des explications sur le poste Obligations, au passif, qui comprend :

Obligations de 1^{re} série : 51.107.

Obligations de 2^e série : 33.129.

Obligations de 3^e série : 5.000 en circulation... Cela fait un total de 89.236 obligations. Eh bien, je désirerais savoir si ce sont bien là toutes les obligations détachées de la souche et en circulation au 31 décembre 1905 ?

M. le directeur. — Certainement 1

M. Michel. — Il n'y a que ces obligations qui ont porté intérêt ?

M. le président. — Bien entendu.

Le même actionnaire. — Or, j'ai divisé le chiffre que vous portez comme intérêt d'obligations au compte Profits et pertes, c'est-à-dire 1.533.424 fr. 97 par ces 89.236 obligations, et j'ai trouvé 17 fr. 18 comme intérêt de chaque obligation alors que le coupon n'est que de 15 francs.

Il n'y a cependant que ces 89.000 obligations qui existent en droit. Voudriez-vous, s'il vous plaît, m'expliquer cette différence.

M. le directeur. — Je ne trouve nulle part trace de cette somme.

Le même actionnaire. — Elle figure au compte de Profits et pertes dans le rapport de MM. les commissaires sous le titre d'Intérêts des obligations pour l'exercice 1905.

Je prétends que si vous comptez à 15 francs le coupon des obligations, comme le nombre de celles-ci n'est que de 89.236, vous arrivez à 1.337.000 francs au lieu de 1.553.000 francs. Il y a là une différence d'au moins 200.000 francs que je ne m'explique pas.

Un autre actionnaire. — Il peut y avoir des coupons arriérés.

M. le président. — Pour vous répondre, il me faudrait reprendre les livres ; la comptabilité est à votre disposition mais vous comprenez bien que nous ne pouvons savoir s'il y a par exemple des coupons arriérés.

M. Michel. — Je me suis amusé à détailler le bilan, et j'ai ajouté à ces 1.337.000 francs qui correspondent aux 89.236 titres, les 14.385 obligations que vous devez à l'entreprise et qui sont restées en suspens...

M. le président. — Non, ce n'est pas cela !

Le même actionnaire. — Alors comment expliquez-vous ce chiffre ? Il ne peut y avoir là que des intérêts d'obligations ?

M. le président. — Cela ne peut être que des coupons arriérés.

Le même actionnaire. — On n'inscrit pas 200.000 fr. en trop à un poste aussi spécial que celui d'Intérêts des obligations sans en connaître le détail.

M. le président. — Il faut bien les inscrire si on les doit ! Du reste, les livres de comptabilité sont à votre disposition.

Le même actionnaire. — Je me suis reporté au bilan de 1904 et là, pour le même poste « Intérêt des obligations », je trouve 1.185.000 fr. ; ce qui fait une différence de 348.000 francs avec le poste correspondant de 1905...

M. le président. — Il y a aussi l'amortissement.

Le même actionnaire. — Cet amortissement qui porte sur cent et quelques titres, est compté à part ; vous mettez 38.250 francs pour cela.

Un autre actionnaire. — Le chiffre de l'an dernier représente combien d'obligations ?

Le même actionnaire. — Je vais vous le dire tout à l'heure. (Conversations particulières.)

M. le président. — Je vais donner la parole à notre comptable qui va vous répondre.

M. le comptable. — Cette différence entre le chiffre de 1.533.000 francs et le nombre d'obligations multiplié par 15 représente les intérêts qui ont été payés aux obligations libérées dans le courant de l'exercice 1905.

Ces libérations d'obligations sont faites au Crédit Lyonnais, valeur 15 octobre 1899; il y a donc lieu de payer à toutes les obligations libérées, dans le courant le 15 octobre 1899 ; il y a donc lieu de payer à toutes les obligations libérées, dans le courant de l'exercice, les intérêts des coupons arriérés depuis le 15 octobre 1899.

M. Michel. — Combien y a-t-il d'obligations arriérées ?

M. le comptable. — Au commencement de l'exercice 1905, il y en avait environ 2.800 ou 2.900.

Le même actionnaire. — Cela fait à peu près 40.000 francs par an comme coupons. Mais n'y a-t-il rien d'autre dans cette somme ?

M. le comptable. — Il n'y a pas autre chose.

Le même actionnaire. — Cela ne suffit pas à expliquer...

M. le président. — Vous comprenez bien que nous ne pouvons ainsi disséquer toute notre comptabilité...

Le même actionnaire. — Mais, monsieur le président, il faut bien que je me rende compte de ce qu'il y a dans le bilan.

M. le président. — Vous avez entendu ma déclaration, si vous estimez qu'elle ne vaut rien, vous avez toutes espèces de moyens, même en dehors de cette assemblée, de faire valoir ce que vous croyez être votre droit. Autrement, si nous continuons à disséquer chiffre à chiffre toute la comptabilité, nous serons là jusqu'à demain matin.

Le même actionnaire. — Nous sommes là pour défendre nos intérêts.

M. le président. — Je viens de vous faire donner une explication, déclarez que vous vous réservez de faire prévaloir votre idée.

Le même actionnaire. — Si nous prenons les bilans antérieurs...

Voix. — Assez, pas d'obstruction !

M. le président. — Je vous en prie, Monsieur, venez à la Compagnie, on vous y fournira toutes les explications que vous désirerez, mais encore une fois, il est impossible d'entrer ici dans ce genre d'explications.

Le même actionnaire. — Je demande qu'il soit déclaré au procès-verbal que vous ne pouvez m'expliquer la différence de 350.000 francs qui existe entre les chiffres de 1905 et ceux de 1904.

M. le président. — C'est faux, je viens au contraire de vous en faire donner l'explication.

Une voix. — On pourrait demander à ce monsieur, s'il n'est pas attaché au Crédit Lyonnais ! (Bruit.)

M. le président. — Pas de questions personnelles, je vous prie. Du reste, il n'y a aucun déshonneur à être attaché au Crédit Lyonnais.

Le même actionnaire. — J'espère que M. le président saura relever une question que je trouve indiscrete et déplacée.

M. le président. — C'est entendu, il ne doit y avoir ici ni attaques ni discussions personnelles.

Le même actionnaire. — Je vous prie de me rendre cette justice que ce n'est pas moi qui iait commencé.

M. le président. — Je vous ai fait donner des explications, si elles ne vous donnent pas satisfaction, si vous voulez avoir des renseignements plus complets, venez à la

Compagnie, les livres de la comptabilité vous seront ouverts et tous les documents vous seront fournis. Si nous voulions entrer ici dans la discussion des détails, nous en aurions pour jusqu'à demain matin sans avoir épuisé l'ordre du jour. Je tiens là, ce me semble, le langage du bon sens.

Le même actionnaire. — Je demande qu'on inscrive au procès-verbal ma protestation la plus formelle en ce qui concerne les explications incomplètes et insuffisantes qui m'ont été données sur ces grosses différences. (Protestations.)

Voix. — C'est faux ! Assez, taisez-vous !

M. le président. — Chacun est libre de trouver mes explications suffisantes ou insuffisantes.

Plusieurs voix. — Consultez l'assemblée à ce sujet ! Nous ne voulons pas d'obstruction systématique.

M. le président. — Il ne s'agit que d'une insertion au procès-verbal, c'est sans importance. Mais il est bien entendu qu'au nom du conseil d'administration, je proteste contre ce terme d'explications insuffisantes et que ma protestation figurera également au procès-verbal.

Un autre actionnaire. — Les questions que je vais poser n'attendent que oui ou non, elles ne seront donc pas très longues. Je vois figurer à l'actif, dans les Fonds à réaliser, des versements d'actionnaires en retard ; je viens, vous demander si des poursuites ont été exercées contre les actionnaires défaillants.

M. le président. — Il est parfaitement vrai qu'un certain nombre d'actionnaires n'ont pas encore effectué de versements ; au 31 décembre 1904, il restait encore de ce chef à verser à la Compagnie une somme de 2.635.575 francs. Votre conseil s'est préoccupé de cet état de choses et il a engagé des poursuites contre tous les actionnaires qui n'avaient pas effectué de versements. Ces poursuites ont été menées mollement, et cela volontairement, parce que votre conseil a estimé qu'en allant au bout de son droit, il aboutirait à faire vendre les actions au cours de la Bourse. Il n'en obtiendrait qu'une somme insignifiante et dérisoire, tandis qu'en procédant un peu par voie judiciaire, un peu par voie amiable, il pouvait arriver à faire rentrer intégralement tout son dû dans les caisses de la Compagnie. Le raisonnement du conseil d'administration n'a pas été si mauvais puisque je vous ai dit qu'au 31 décembre 1904 on nous devait 2.635.000 francs alors qu'en 1905, on ne nous devait plus que 1.149.000 francs. Vous voyez que déjà 1.500.000 francs étaient rentrés par cette voie.

Depuis le 1^{er} janvier jusqu'à ce jour, 120.000 francs sont encore rentrés, et nous espérons que petit à petit, nous ferons rentrer intégralement dans les caisses de la Compagnie, tout ce qui nous est dû, tandis que, avec les poursuites judiciaires, nous n'aurions pu qu'aboutir à la vente, aux prix cotés à la Bourse, des titres des actionnaires en retard, et nous n'aurions pas obtenu les résultats que nous avons déjà obtenus et que nous espérons obtenir encore. (Applaudissements.)

Un actionnaire. — Vous avez agi très sagement.

M. Ch. Michel. — Cela ne me satisfait pas du tout. (Exclamations !)

Voix. — Assez, assez.

M. le président. — Parfaitement, vous avez le droit de ne pas être satisfait, mais heureusement, je vois que tout le monde ne partage pas votre avis (Approbations.)

Le même actionnaire. — Je désire savoir si, parmi les actionnaires en retard, se trouvent des administrateurs ayant versé ?

M. le président. — Non, monsieur..

Le même actionnaire. — J'en prends acte. Je ne suis qu'un petit actionnaire...

M. le président. — Vous voyez qu'on vous donne la parole comme à un gros actionnaire (Rires.)

Le même actionnaire. — ... Je suis l'ami des petits actionnaires, et pourtant je vous citerai qu'on a exercé des poursuites pour 1.400 francs, qu'on a été jusqu'à l'affichage de la vente des meubles sur la maison du marquis de X..., avenue de Opera.

M. le président. — Vous voulez dire qu'il aurait été préférable de recourir à la voie judiciaire ?

Le même actionnaire. — Je demande que la loi soit égale pour tous.

M. le président. — Vous voyez que la loi est égale pour tous puisque nous faisons rentrer les versements en retard.

Un précédent actionnaire. — Est-ce que des administrateurs ont été poursuivis ? (Protestations.)

Voix. — Assez ! L'ordre du jour !

M. le président. — Je demande à l'assemblée si elle est suffisamment éclairée sur cette question ?

Voix nombreuses. — Oui, oui, aux voix !

M. Michel. — Je ne veux pas faire de ma question une attaque personnelle, mais une question de principe ; je demande si des administrateurs qui n'ont pas libéré leurs actions, ont été poursuivis ? (Nouvelles protestations.)

Voix diverses. — Au vote, au vote !

Ce monsieur fait une obstruction systématique, nous en avons assez !

Le même actionnaire. — Vous refusez de répondre, monsieur le président. Je vous pose une autre question ? Est-ce que parmi les administrateurs qu'il y a à nommer, il en est qui n'ont pas libéré leurs actions ?

M. le président. — Je n'en sais rien !

Voix nombreuses. — Aux voix, aux voix ! Assez, il faut en finir !

M. le président. — Je consulte l'assemblée à l'effet de savoir si elle considère la question comme épuisée.

(La majorité des actionnaires manifeste en ce sens.)

Le même actionnaire. — Vous étouffez tout simplement les questions embarrassantes. (Mouvements divers.)

Un actionnaire. — Je demande qu'on passe à l'ordre du jour.

M. le président. — L'assemblée est-elle de cet avis ?

Voix nombreuses. — Oui, oui !

Le précédent actionnaire. — Nous sommes toujours dans l'ordre du jour puisque nous épluchons le bilan.

M. le président. — Il m'est impossible de vous suivre plus longtemps sur ce terrain.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur les rapports ?

Le précédent actionnaire. — Je demande que mes observations figurent au procès verbal.

M. Michel. — On nous a affirmé que depuis longtemps il manquait dans les caisses de la Compagnie un certain nombre de titres. Nous demandons si ce fait est vrai, et dans l'affirmative quelles traces il en existe au bilan ?

M. le président. — Voulez-vous préciser un peu votre question ?

Voix nombreuses. — Au vote, au vote !

M. le président. — Il manquait un certain nombre d'actions dans les caisses de la Compagnie, mais les personnes responsables de ces actions ont donné à la Compagnie une couverture suffisante pour que nous n'éprouvions aucun préjudice.

Le même actionnaire. — Combien en manque-t-il ?

Voix nombreuses. — Assez, assez ! au vote !

M. le président. — Finalement, Messieurs, permettez-moi de vous dire que quand un conseil d'administration est responsable non seulement devant lui mais encore devant les tribunaux de la bonne administration de la Compagnie, vous devez vous en rapporter à lui. S'il n'a pas votre confiance, dites-lui, mais s'il l'a, passons à l'ordre du jour. (Vifs applaudissements.)

Voix. — Bravo ! Bravo !

Le précédent actionnaire. — Je demande la parole.

M. le président. — Pas sur la question qui vient d'être épuisée !

Le même actionnaire. — Elle n'est pas épuisée !

Plusieurs voix. — C'est l'obstruction systématique qui continue.

M. le président. — Vous n'avez plus la parole sur ce fait.

Le même actionnaire. — Je ne fais pas ici de question de personnes, il s'agit de l'intérêt de tous les actionnaires ici présents...

M. le président. — Nous sommes là pour en répondre.

Le même actionnaire. — Ces actions ne sont pas retirées de la circulation et je demande qu'il soit mis opposition sur elles, car nous sommes tous exposés à acheter à la Bourse des titres qui n'auront pas leur extrait de naissance.

M. le président. — Laissez-moi vous répéter ce qui je viens de dire : vous avez un conseil d'administration qui est responsable, n'allez donc pas imprudemment substituer votre responsabilité à la sienne et laissez-la lui tout entière.

Le même actionnaire. — J'agis ainsi pour dégager la mienne.

M. le président. — Je déclare l'incident clos !

Le même actionnaire. — Je demande que ma protestation figure au procès-verbal.

Plusieurs voix. — C'est de l'obstruction ; assez c'est abusif !

Un autre actionnaire. — Je demande la parole sur le bilan pour tout autre question.

Je vois dans le rapport des commissaires que 25.000 obligations ne sont pas encore autorisées et que les obligations, sous réserve de l'autorisation du gouvernement, se montent à 2.653.750 francs. Comment se fait-il que vous portiez ces obligations pour la somme de 106 francs ?

M. le directeur. — C'est parce que l'on comprends dans ce compte les obligations non encore remises parce que non encore autorisées, et qui doivent être remises en règlement d'un compte d'entreprise approuvé déjà je ne sais combien de fois par les assemblées antérieures. Vous venez donc trop tard pour refaire une question qui a été posée il y a au mois quatre ou cinq ans.

M. le président. — En effet, tout cela se rapporte à des faits passés !

Le même actionnaire. — Vous refusez de me donner des explications sur le bilan ?

M. le président. — Au contraire, nous ne faisons que cela, mais nous ne pouvons pas, à propos du bilan de 1905, revenir sur tous les bilans de la compagnie !

Le précédent actionnaire. — Je reprends la parole jusqu'à ce que j'en aie terminé. Une partie de ces opérations a été donnée à un entrepreneur en règlement de ses comptes...

M. le directeur. — Je n'ai pas dit données, mais réservées.

Le même actionnaire. — Je demande donc si cet entrepreneur touche un intérêt sur ces obligations.

M. le directeur. — Non.

Le même actionnaire. — Alors où est porté l'intérêt que touche certainement l'entrepreneur sur les sommes qui lui sont dues ?

M. le directeur. — Cet intérêt sera porté au moment du règlement définitif.

Le même actionnaire. — Voilà donc une partie passif qui échappe au bilan et ce bilan est absolument inexact. Je tiens à ce que cette observation figure au procès-verbal.

M. le président. — C'est entendu.

Le même actionnaire. — Je passe maintenant à autre question : A combien s'élèvent *grosso modo* les intérêts ?

M. le directeur. — Je ne puis vous le dire de mémoire.

Le même actionnaire. — Eh bien, ils s'élèvent à 600.000 francs.

M. le président. — Si vous le savez, pourquoi vous nous le demander ? (On rit.)

Voix. — Faites voter.

LES RÉOLUTIONS

M. le président. — Je mets aux voix, par mains levées, l'approbation des comptes.

(A la contre-épreuve, sept actionnaires lèvent la main.)

M. Michel. — Je demande le vote par bulletin secret.

M. le président. — Il est plus simple pour les opposants de faire connaître leurs noms et de nous mettre leurs bulletins. Sil y avait doute, je comprendrais le vote au bulletin secret, mais puisque la presque unanimité des actionnaires vient d'approuver les comptes, continuer à réclamer le vote par bulletin secret serait faire de l'obstruction.

Voici, du reste, le texte de la première résolution :

« L'assemblée générale, adoptant les conclusions rapports du conseil d'administration et des commissaires, approuve les comptes et le bilan de l'exercice le 31 décembre 1905 et donne quitus aux administrateurs de leur gestion.

L'assemblée déclare qu'il n'y a pas lieu de distribuer de dividende. »

Un actionnaire. — Il est inutile de déclarer qu'il n'y a pas lieu à distribution de dividende puisque nous sommes tous d'accord.

Un autre actionnaire. — Cela ne change pas ma manière de voter.

Un troisième actionnaire. — Sauf en ce qui concerne le dividende !

M. le président. — Je ne demanderais pas mieux que de vous voter un dividende !

M. Michel. — Je voudrais surtout être édifié sur le bilan.

M. le président. — Le siège social est ouvert, et permettez-moi de vous dire que vous en connaissez bien le chemin puisque M. le directeur me dit que vous êtes venu ces jours-ci. Pourquoi ne lui avez-vous pas posé toutes les questions que vous avez soulevées ici ? Pourquoi avez-vous négligé cette occasion de vous instruire très complètement sur ce que vous désiriez savoir ? (Applaudissements.)

Le même actionnaire. — Vous venez de faire allusion (Interruptions) aux renseignements que je suis allé demander à M. Teillard, secrétaire général, vous m'avez empêché tout à l'heure (Nouvelles interruptions) de vous poser les mêmes questions j'avais posées à M. Teillard — et auxquelles il avait répondu en ce qui concerne la libération des titres que détiennent des administrateurs.

Voix. — Assez.

M. le directeur. — Je vous ai vu quand vous êtes venu au siège social, je me suis mis à votre disposition pour vous répondre mais vous m'avez déclaré que c'était à l'assemblée que vous vouliez poser vos questions. (Bruit.)

Une voix. — C'était pour faire ici de l'obstruction.

Le même actionnaire. — Je me suis adressé à M. Teillard et non à M. le directeur. Je venais chercher le bilan, je ne savais pas ce qu'il y avait dedans.

M. le président. — Il est certain dans tous les cas que vous avez négligé une occasion de vous instruire. Revenez à la Compagnie avec de meilleures dispositions et nous vous donnerons toutes les explications que vous jugerez nécessaires.

Le même actionnaire. — Je veux montrer qu'il y a dans le conseil d'administration des gens qui n'ont pas agi régulièrement.

M. le président. — Vous n'avez qu'à les poursuivre : vous êtes libre de le faire.

On me communique le résultat du vote sur la 1^{re} résolution : il y a 39 opposants.

Le même actionnaire. — Qui représentent combien de voix et d'actions ?

M. le président. — Nous allons faire le pointage mais dans tous les cas, le vote est acquis. Le maximum que chacun des opposants puisse avoir étant de 2 voix, il n'y a aucun doute sur le résultat du vote.

En conséquence, la première résolution est adoptée

2°. « L'assemblée réélit administrateurs conformément aux statuts, MM. Seyrig, Ponsignon, Baudouy et Dubost. »

Quelqu'un demande-t-il la parole avant le vote ?

Un actionnaire. — Je crois qu'il serait bon de diviser le vote.

M. le président. — Par mains levées ?

M. Michel. — Non, au bulletin secret.

M. le président. — C'est votre droit de réclamer le vote au bulletin secret, mais je vous ferai remarquer que cela va nous entraîner très loin au point de vue du temps.

Plusieurs voix. — Cela ne fait rien !

M. le président. — Le principe de la division du vote est admis.

(Le vote par division et au bulletin secret est décidé.)

M. le président. — Je mets aux voix la nomination de M. Seyrig. Le vote est ouvert.

(MM. les scrutateurs [Viennot et Laurent Joseph] en opèrent le dépouillement.)

Un actionnaire. — Ne pourrait-on, au cours du pointage, indiquer dans une colonne séparée le nombre d'actions correspondant au nombre de voix ?

M. le président. — Rien n'oblige à le faire mais cela peut cependant être fait. Toutefois, un vote de cette nature n'est plus guère un vote au bulletin secret.

Plusieurs voix. — En attendant le dépouillement du scrutin, nous demandons la continuation de l'ordre du jour.

M. le président. — L'assemblée est-elle d'avis de procéder pour la nomination des trois autres administrateurs comme elle la fait pour M. Seyrig ?

M. Michel. — Est-ce que parmi ces trois administrateurs il y en a qui n'aient pas libéré leurs titres ?

M. le président. — Je vous ai dit tout à l'heure que je n'en savais rien, n'ayant pas quitté la salle, je n'ai pu me documenter. D'ailleurs, ces Messieurs sont là, ils peuvent vous répondre s'ils le jugent à propos.

Plusieurs actionnaires. — Nous demandons le vote individuel, par mains levées.

(Il en est ainsi décidé.)

M. le président. — Je mets aux voix la nomination de M. Ponsignon, administrateur.

(M. Ponsignon est élu à une grande majorité.)

M. Duparchy. — Je ferai remarquer que je ne vote ni pour ni contre.

M. le président. — M. Duparchy, qui représente 10.000 actions, déclare s'abstenir.

(M. Baudouy et M. Dubost sont réélus dans les mêmes conditions sans changement dans la majorité.)

M. Seyrig. — Permettez-moi une seule remarque. Lors de notre dernière réunion, on a publié, je ne sais de quelle source, que l'assemblée avait pris à l'unanimité, moins un petit nombre de voix, certaines décisions. Aujourd'hui encore, l'assemblée ne comprend qu'un petit nombre de personnes qui ne votent pas avec la majorité, et je demande qu'il ne soit pas dit que les résolutions ont été adoptées à l'unanimité moins un petit nombre d'opposants, car j'ai pu remarquer, en dehors de M. Duparchy qui l'a déclaré, qu'un certain nombre de personnes se sont abstenues.

M. le président. — Il sera tenu compte de votre observation qui est très juste.

Messieurs, voici le résultat du dépouillement du scrutin sur le nom de M. Seyrig. Ont voté pour : 212 voix ; contre : 668 voix. M. Seyrig n'est pas réélu.

Quelqu'un d'entre vous a-t-il une proposition à faire relativement à la nomination d'un administrateur ?

Plusieurs actionnaires.

— Nous proposons M. Guérin qui a la confiance d'un groupe important d'actionnaires.

Un actionnaire. — Je propose M. Henry, ingénieur.

M. Thery. — - Je demande que la question du choix d'un administrateur soit laissée au conseil ; car comment voulez-vous que nous puissions en assemblée générale faire un choix judicieux ? Comme il n'y a pas de nom qui s'impose, je demande de laisser le conseil examiner le mérite des candidats et choisir lui-même son administrateur.

M. le président. — L'assemblée est-elle d'avis de laisser au conseil le soin de choisir et de nommer un nouvel administrateur étant entendu que ce choix devra être ratifié par la prochaine assemblée générale ?

(L'assemblée en décide ainsi.)

3°. M. le président. — Nous en arrivons à la nomination des commissaires aux comptes. Pour des raisons personnelles, l'un de nos commissaires décline le renouvellement de son mandat ; êtes vous d'avis de nommer M. Crozier ?

Un actionnaire. — Je propose M. Viennot.

Charles Michel. — Je fais des réserves au sujet de M. Crozier jusqu'à ce que l'examen du bilan nous donne des explications sur les comptes dont j'ai parlé.

M. le président. — Les comptes sont approuvés et, par conséquent, pour nous, nous ne pouvons y revenir. Vous avez les moyens, en dehors de cette assemblée, d'incriminer la façon dont M. Crozier a pu remplir son mandat. Pour le moment, les comptes étant approuvés, je vous demande simplement si vous voulez renouveler les pouvoirs de M. Crozier et si vous voulez lui adjoindre M. Viennot, ancien comptable de la Compagnie des chemins de fer du Nord, qui connaît très bien ces fonctions délicates (Très bien, très bien !)

La 3^e résolution serait donc ainsi conçue :

« L'assemblée générale désigne MM. Crozier et Viennot, commissaires de comptes pour l'exercice 1906 avec faculté d'agir ensemble ou séparément et fixe la rémunération de chacun d'eux à 500 francs. »

Un actionnaire. — Je demande le vote par division. Voir. — C'est inutile.

M. le président. — Je vais vous donner satisfaction jusqu'au bout.

(M. Crozier est élu à une grande majorité, M. Viennot, à l'unanimité.)

M. le président. — Je consulte maintenant l'assemblée sur la seconde partie de la résolution tendant à l'autorisation d'agir seuls ou ensemble et fixant la rémunération des commissaires à 500 francs pour chacun d'eux.

(Adopté à une grande majorité.)

M. le président. — L'ordre du jour est ainsi épuisé.

Un actionnaire. — Je voudrais présenter une observation au sujet des relations de notre Compagnie avec la Compagnie de l'Afrique-Orientale en ce qui concerne les marchandises qui passent sur notre chemin de fer entre Djibouti et Aden et vice-versa. Nous avons accordé une garantie de tonnage à cette Compagnie, et le service nous revient à un prix très élevé. Je voudrais donc savoir quel a été le chiffre atteint pour cette garantie de tonnage au cours du dernier exercice, et quelles sont les mesures que le conseil a prises jusqu'à présent pour arriver à diminuer cette perte constante ou même à la supprimer complètement.

M. le directeur. — La garantie n'a pas joué en 1905. Les transports ont été effectués en partie par le steamer *Binger*, et en partie par d'autres steamers d'autres Compagnies, le *Binger* ayant suspendu son service pendant un certain temps. Mais pendant tout le temps où il a fonctionné, la garantie n'a pas joué et il n'y a donc de ce chef aucune charge pour la Société.

Le même actionnaire. — Alors nous ne sommes pas inféodés à cette Compagnie ?

M. le directeur. — Nous avons un contrat qui peut être dénoncé à son échéance.

Un autre actionnaire. — Je voudrais savoir si la participation de 100.000 francs que nous possédons dans la Compagnie de l'Afrique Orientale a été bien surveillée. Pour ma part, je ne le crois pas. En avril 1903, en effet, M. de l'Enferna a apporté à la Compagnie de l'Afrique Orientale la concession de l'établissement des magasins généraux et des douanes à Djibouti, un immeuble à titre gratuit, mais il a aussi apporté un terrain moyennant le paiement de 60.000 francs espèces et la remise de cent actions entièrement libérées. Cela faisait ensemble 110.093 francs, et M. de l'Enferna, deux ans auparavant, avait payé immeuble et terrain 20.100 francs. (Exclamations !)

M. le président. — C'est là une question personnelle et je ne puis vous laisser continuer. Des apports ont été faits, un commissaire aux apports a été désigné pour les examiner, la responsabilité de notre Compagnie est donc absolument couverte.

Le même actionnaire. — On a toujours le droit de revenir sur un bilan antérieur. On a également toujours le droit de constater une majoration d'apports.

M. le président. — Comme actionnaire, vous pouvez attaquer le rapport du commissaire aux apports.

Le même actionnaire. — C'est au conseil d'agir, et je lui demande dans ces conditions de mettre aux voix la révocation de M. de l'Enferna qui ne peut être à la fois administrateur de l'Afrique Occidentale et des Chemins de fer éthiopiens, car il ne peut plus cumuler cette double fonction.

M. le président. — J'estime que l'assemblée est souveraine maîtresse de son ordre du jour, surtout lorsque l'ordre du jour prévu est épuisé. Vous êtes ici pour défendre vos intérêts, je mettrai donc votre proposition aux voix si vous le désirez mais dans ce cas, formulez une résolution précise.

Un actionnaire. — Je demanderai également qu'on mette aux voix la motion suivante :

« Les actionnaires, considérant que l'augmentation de capital par suite de l'apport effectué le 17 avril 1903 à la Compagnie de l'Afrique Orientale n'est pas justifiée, invite le conseil à en poursuivre la nullité par la voie judiciaire. » (Bruit.)

M. Seyrig. — Cela regarde l'Afrique Orientale et non les Chemins de fer Ethiopiens.

Le même actionnaire. — Nous y sommes intéressés nous aussi.

Un précédent actionnaire. — On a déjà fait remarquer l'an dernier que la situation d'administrateur délégué de la Compagnie de l'Afrique Orientale était incompatible avec les fonctions d'administrateur de notre Compagnie. Je persiste donc à demander la révocation de M. de l'Enferna.

M. le président. — En ce qui concerne la question des apports, j'estime que comme actionnaire, vous avez le droit d'en poursuivre la nullité, en dehors de cette assemblée et sous votre propre responsabilité.

Quant à votre proposition relative à la révocation de M. de l'Enferna, je la crois tout à fait irrégulière et mon devoir est de vous le faire remarquer. Il est d'une jurisprudence constante qu'une assemblée ne peut voter la révocation d'un administrateur que lorsqu'il y a un fait imprévu ou nouveau.

Le même actionnaire. — Justement il y a un fait.

M. le président. — Il n'est pas imprévu ni nouveau puisqu'il se rapporte à une assemblée antérieure.

J'ai rempli mon devoir en vous faisant observer l'irrégularité de votre motion ; persistez-vous à en demander la mise aux voix ?

Le même actionnaire. — Parfaitement !

M. Duparchy. — L'ordre du jour comportait la nomination de quatre administrateurs. On a éliminé M. Seyrig, et on a chargé le conseil de chercher un administrateur ; pourquoi n'a-t-on pas agi de même pour la nomination des autres administrateurs ?

M. le président. — Les quatre administrateurs sortants devaient être renommés par l'assemblée générale et non par le conseil. Or, l'assemblée n'a pas voulu réélire M. Seyrig, je ne puis aller au delà. (Conversations particulières.)

Un précédent actionnaire. — Je persiste à présenter une motion tendant à obtenir la nullité des apports : j'en prends la responsabilité. M. le directeur qui est administrateur de l'Afrique Orientale...

M. le directeur. — Je ne le suis plus.

Le même actionnaire. — Depuis quand ?

M. le directeur. — Depuis un mois ou deux, estimant que les intérêts de l'Afrique Orientale et ceux de notre Compagnie sont en opposition. (Très bien, très bien !)

Un actionnaire. — Je persiste, en ce qui me concerne, dans la motion tendant à la révocation de M. de l'Enferna. (Aux voix, au voix !)

Un actionnaire. — Qu'a-t-il donc fait pour la Société ce monsieur le marquis de l'Enferna ?

M. le président. — Je vous ai fait savoir que je jugeais cette motion irrégulière, mais si vous insistez pour la mise aux voix, je vous demande de me donner un texte précis.

Le même actionnaire. — Voici ma motion : « L'assemblée prononce la révocation de son administrateur M. de l'Enferna qui n'a plus sa confiance. »

Une discussion a lieu entre deux actionnaires.

M. le président. — C'est là ce que vous appelez ne pas faire de personnalités ! (Applaudissements.) (Conversations particulières.)

M. le président, à un des deux actionnaires. — J'ai entendu votre question et je vais y répondre. Il serait à souhaiter, monsieur, que vous eussiez rendu à la Compagnie et à la cause française qu'elle représente les services que lui a rendus l'honorable actionnaire qui vient de se lever (Vifs applaudissements.)

Voix. — Bravo ! bravo ! (Applaudissements prolongés.)

Le même actionnaire. — Je persiste dans ma demande de mise aux voix.

(La motion de révocation de M. de l'Enferna, mise aux voix, est adoptée à une très forte majorité.)

M. le président. — Il n'y a plus de demandes d'explications franches et loyales ? La séance est levée.

COMPAGNIE IMPÉRIALE
DES
CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
Société anonyme au capital de 18 millions de francs.
SIÈGE SOCIAL : À PARIS, 80, RUE SAINT-LAZARE

Assemblée générale ordinaire du 22 juin 1906
(*Le Recueil des assemblées générales*, 10 août 1906)

Conseil d'administration

MM. Chefneux, président ; H. Lacarrière, administrateur délégué ; A. Ilg, R[ené] Baudouy, comte de Ganay, [Arthur] Ponsignon, Dubost, Duros, administrateurs.

MM. A[bel] Suais, directeur ; H. Teillard, secrétaire général.

Commissaires : MM. Viennot et Crozier.

Assemblée sous la présidence de M. Duros, président du conseil d'administration, assisté de MM. Viennot et Laurent Joseph, scrutateurs.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
RAPPORT DES COMMISSAIRES

.....

Après la lecture des rapports, le directeur de la Compagnie, M. Suais, a pris la parole sur l'invitation du président, pour donner connaissance à l'assemblée des observations adressées à la Compagnie par le gouvernement, dans une lettre du 22 juin, dont il a été donné lecture.

Ces observations portent sur quatre points ; nous les faisons suivre des explications qui ont été fournies à l'assemblée sur chacun d'eux par M. Suais et par le président, M. Duros.

1° Le gouvernement signale une divergence entre le chiffre porté au bilan et celui qui résulte des décisions ministérielles en ce qui concerne le montant du reliquat des fonds de l'emprunt gagés par la subvention du protectorat.

La différence signalée est de 25 à 30.000 francs. Elle provient d'un jeu d'intérêt, pour des sommes qui ont été versées aux Chemins de fer éthiopiens par les compagnies d'assurances qui avaient escompté la subvention à des échéances beaucoup plus rapprochées que celles primitivement fixées.

2° Le bilan porte en compte la valeur d'un nombre d'obligations de la 3^e série supérieur à celui dont l'émission a été autorisée dans les conclusions de la convention du 6 février 1902.

Pour donner satisfaction sur ce point au gouvernement, les obligations autorisées ont été séparées au bilan de celles qui ne le sont pas.

3° Le gouvernement reproche à la Compagnie d'avoir contracté auprès d'un établissement financier un emprunt, qui n'a pas été soumis à l'approbation ministérielle.

Il ne s'agit pas d'un emprunt, mais d'un escompte de versements dus par certains actionnaires. L'établissement de crédit a simplement fait l'avance de sommes appartenant à la Compagnie.

4° Le gouvernement reproche enfin à la Compagnie de faire figurer dans son bilan la jetée de Djibouti qui ne lui a pas encore été définitivement concédée.

La Compagnie sollicite depuis trois ans l'autorisation du gouvernement qui est nécessaire au transfert définitif de la concession de celle jetée, que les Chemins de fer éthiopiens ont achetée à une ancienne entreprise.

Résolutions

1. L'assemblée générale adoptant les conclusions des rapports du conseil d'administration et des commissaires, approuve les comptes et le bilan de l'exercice clos le 31 décembre 1905 et donne *quitus* aux administrateurs de leur gestion.

L'assemblée déclare qu'il n'y a pas lieu de distribuer de dividende.

Cette résolution est votée à une très grande majorité, 39 voix seulement s'étant élevées contre.

2. L'assemblée générale réélit administrateurs, conformément, aux statuts, MM. Seyrig, [Arthur] Ponsignon, Baudouy et Dubost.

La division des noms est demandée.

Après un vote par bulletins pour le premier nom, M. Seyrig n'est pas réélu administrateur.

MM. [Arthur] Ponsignon, Baudouy et Dubost sont réélus administrateurs à une très grande majorité.

3. L'assemblée générale désigne MM. Viennot et Crozier, commissaires des comptes pour l'exercice 1906, avec faculté d'agir ensemble ou séparément et fixe la rémunération de chacun d'eux à 500 francs.

Cette résolution est adoptée.

M. Viennot est nommé à l'unanimité et M. Crozier à une très grande majorité.

Après discussion et pour déférer au vœu de l'assemblée, le président met aux voix la résolution suivante, formulée par un groupe d'actionnaires.

4. L'assemblée générale décide le retrait de mandat d'administrateur confié à M. de l'Enferna qui n'a plus sa confiance. »

Cette résolution est votée à une très forte majorité ²³.

²³ La révocation de M. de l'Enferna a été décidée par l'assemblée, sur la motion d'un actionnaire, en raison de l'incompatibilité entre les fonctions d'administrateur de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens et celles d'administrateur de la Compagnie de l'Afrique Orientale, les intérêts des deux Compagnies se trouvant en opposition.

L'actionnaire auteur de la motion a critiqué la valeur des apports faits par M. de l'Enferna à la Compagnie de l'Afrique orientale, dans laquelle on sait que les Chemins de fer éthiopiens ont une participation de 1.100.000 francs.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Chemins de fer éthiopiens
(*Gil Blas*, 24 juin 1906)

.....
Aussitôt après la lecture des rapports, lecture est donnée d'une lettre du commissaire du gouvernement, présentant quelques observations sur la question de trésorerie et d'émission d'obligations.

La parole est donnée ensuite à un certain nombre d'actionnaires, parmi lesquels M. Michel, qui présentent diverses critiques qui ne tardent pas à soulever des incidents tumultueux.

Le président invite M. Michel à venir consulter la comptabilité au siège de la société, et se refuse à répondre « ex abrupto » à ses questions sur le bilan.

Après une discussion mouvementée, la clôture est votée à mains levées, malgré les protestations de la minorité, et les résolutions proposées par le conseil sont mises aux voix.

La première comportant l'approbation des comptes et du bilan, et donnant aux administrateurs, *quitus* de leur gestion, est votée à une grande majorité.

La seconde comportait la réélection de quatre administrateurs sortants, qui se représentaient : MM. Cerig [Seyrig], [Arthur] Ponsignon, Baudouy et Dubost.

La division est demandée pour M. Cerig, pour lequel le scrutin donne 668 voix contre et 212 voix pour, M. Cerig n'est donc pas réélu. M. Cerig était le représentant du « groupe Duparchy », entrepreneur de la ligne, groupe qui possède plus de 10.000 actions. MM. Ponsignon, Baudouy et Dubost sont ensuite réélus à une majorité analogue, 660 voix environ contre 220.

M. Duparchy proteste au nom de son groupe, contre ce vote qu'il estime entaché d'illégalité.

On nomme ensuite MM. Crozier et Viennot commissaires des comptes.

[Relations avec la [Compagnie de l'Afrique Orientale](#)]

L'ordre du jour étant épuisé, le président donne la parole à divers actionnaires qui soulèvent la question des relations de la Société des Chemins éthiopiens avec la « Compagnie de l'Afrique Orientale ». Les apports de cette dernière entreprise auraient, assure un actionnaire, été démesurément majorés. Dans ces conditions, un autre actionnaire, M. Hugues Le Roux, et plusieurs de ses collègues demandent la révocation de M. de l'Enferna, administrateur délégué, qui aurait bénéficié desdits apports.

Le président fait observer que cette proposition est illégale et antistatutaire, et dégage personnellement sa responsabilité. La majorité étant disposée, à passer outre, il met nonobstant aux voix la proposition ainsi formulée par ses auteurs : « L'assemblée prononce la révocation de M. de l'Enferna, qui n'a plus sa confiance ». Cette résolution est votée à la majorité et à mains levées.

L'assemblée est ensuite levée dans un tumulte grandissant.

(*Le Bulletin du comité de l'Afrique française*, août 1906, p. 221)

On nous prie d'insérer la lettre suivante par laquelle M. de Ganay, administrateur de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, explique les raisons de la démission qu'il a donnée de ses fonctions à la suite de l'assemblée générale du 22 juin dernier, qui n'a pas renouvelé le mandat de deux autres administrateurs, MM. Seyrig et de l'Enferna

Cher Monsieur,

Votre lettre ne me parvient que maintenant ; elle a été à Vichy, Paris et me retrouve ici en Normandie. Je n'ai pas présente à la mémoire la teneur de la lettre que j'ai adressée à M. l'administrateur délégué, mais, dans l'espèce, je lui disais qu'étant maintenant le seul du conseil qui ne voulût pas jeter la Compagnie dans les mains du Trust, je trouvais la tâche trop lourde et trop difficile et je préférais me retirer.

Je ne vois aucun inconvénient à ce que vous fassiez de ma lettre l'usage qu'il vous plaira, et je vous prie de croire à mes sentiments les plus dévoués.

DE GANAY

24 juillet 1900, Cherbourg.

Chemins éthiopiens

(L'Information financière économique et politique, 29 septembre 1906)

Aujourd'hui — une fois n'est pas coutume —, nous avons une bonne nouvelle à donner aux porteurs de livres des Chemins de fer éthiopiens. Il paraîtrait que le gouvernement se décide à intervenir énergiquement. Or, nous l'avons dit à maintes reprises, cette intervention est la seule planche de salut pour conjurer une catastrophe imminente et complète.

Nous apprenons donc que le ministère des affaires étrangères a désigné ou fait désigner M. Constantin ²⁴, ingénieur du corps des ponts et chaussées, et M. le capitaine d'artillerie Martin Decaen pour se rendre en mission à la côte des Somalis, prendre le plus prochain-paquebot et procéder sur place à certaines constatations sur l'état de la voie que nous avons déjà eu lieu de signaler comme étant dans un état déplorable. Sur ce premier point, l'opinion de M. Martin Decaen est assurément faite, car, en sa qualité d'attaché militaire à la légation de France à Addis-Abeba, il a eu plusieurs fois l'occasion de voyager entre Djibouti et Diré-Daoua et il doit être parfaitement édifié. D'ailleurs, il n'a point fait mystère de la triste impression que lui avait laissée son passage sur ce railway, extraordinaire, à tous les points de vue.

Mais cette mission a encore un autre but, qui s'imposait d'ailleurs après les découvertes faites par la commission d'enquête. On devait fatalement arriver à se préoccuper de l'emploi des sommes mises par l'État à la disposition de la compagnie pour l'achèvement des cent derniers kilomètres de la première section. On a dit assez que le directeur, pour justifier les avantages de la régie directe, avait évalué la dépense effective à 70.000 francs par kilomètre, et, en effet, dans les conditions d'à-peu-près où se trouve établie cette voie, qui n'est même pas ballastée, c'est tout ce que ça valait ; mais, alors la dépense totale aurait dû s'élever à 7 millions seulement pour ces cent kilomètres ? Où sont donc passés les millions dépensés en plus ? *(Revue économique.)*

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens

(Gil Blas, 1^{er} novembre 1906)

Les actionnaires de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens se sont réunis hier, 29 octobre, en assemblée générale extraordinaire, sous la présidence de M. Duros, administrateur.

²⁴ Louis-Joseph Constantin (1865-1932) : polytechnicien, chargé ensuite d'une mission auprès de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, puis directeur général des Travaux publics de l'Indochine (1910-1918). Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 26 juillet 1912).

27.010 actions sur 36.000 étaient représentées.

Le rapport fait un exposé de la situation qui est faite à l'entreprise par les nouvelles conventions internationales actuellement soumises à l'approbation du Négus. Il constate — avec regret — que la Compagnie a été laissée en dehors des négociations diplomatiques et que le gouvernement s'est contenté de l'inviter à en attendre les résultats et à ajourner toute démarche même concernant l'application des conventions du cahier des charges jusqu'à leur conclusion. Cette attente a été très préjudiciable à la société puisqu'elle la mettait dans l'impossibilité de mettre à profit les avantages résultant de son contrat avec Ménélik et la forçait par conséquent à se procurer des ressources d'une autre façon.

Aujourd'hui encore, le rapport dit ne pas connaître le texte littéral de la convention, mais il affirme en connaître l'esprit qui ne porte — et ne saurait porter — aucune atteinte à la concession accordée par le Négus à la Compagnie et aux avantages qu'elle contient.

La convention étant signée, le moment est venu de poursuivre l'exécution des articles de cette concession et des engagements qu'ils comportent de la part du gouvernement abyssin.

Ces engagements sont notamment précisés par les articles 9 et 10. L'article 9 accorde à la Compagnie, le privilège de recevoir un droit de 10 % *ad valorem* sur toutes les marchandises transportées sur ces lignes. L'article 10 comporte l'engagement du Négus d'obliger toutes les marchandises circulant à la montée ou à la descente entre la mer Rouge et l'Abyssinie à se faire transporter par le chemin de fer.

Le rapport entre dans de longs détails pour montrer que l'authenticité des termes de cette convention est incontestable, qu'elle a été à de nombreuses reprises officiellement confirmée par le Négus lui-même et reconnue et, en quelque sorte, homologuée par le gouvernement français.

En ce qui concerne l'achèvement du réseau concédé à la Compagnie, le rapport rappelle que la concession comportait trois sections : 1° Djibouti à Diré-Daoua. déjà exécutée et en exploitation ; 2° Diré-Daoua à Addis-Abeba ; 3° Addis-Abeba au Nil Blanc.

Les travaux de la deuxième section sont déjà commencés et la Compagnie va se mettre en mesure de les pousser très activement.

Quant à la troisième section — Addis-Abeba au Nil Blanc —, le rapport enregistre le bruit d'après lequel la convention internationale accorderait aux Anglais et aux Italiens une part dans sa construction.

Ce serait une atteinte incontestable portée à la concession primitive et au « monopole formel » qu'elle comporte et la Compagnie aurait droit, de ce fait, à une compensation importante.

En outre, on accorderait aux puissances signataires un contrôle sur la Société en faisant entrer dans son conseil trois administrateurs nouveaux représentant l'Angleterre, l'Italie et le Négus lui-même.

À cela seulement se bornerait, aux termes du rapport, cette fameuse « internationalisation » autour de laquelle on a fait tant de bruit.

Dans ces conditions, le conseil demande aux actionnaires de lui donner l'autorisation de poursuivre l'exécution des clauses de la concession lui assurant la « dîme », et, d'autre part, de donner tous pouvoirs au conseil pour élaborer une combinaison financière à l'effet. de se mettre en mesure de terminer la ligne.

Après la lecture de ce rapport, les deux résolutions proposées ont été votées sans observations et à l'unanimité. Trois actionnaires seulement — dont M. le marquis de l'Enferna, ancien administrateur, ont déclaré s'abstenir.

Les résolutions votées comportent l'approbation des déclarations du conseil, l'invitation de faire valoir sans délai les droits concédés par les articles 9 et 10 de l'acte de concession et, enfin, l'autorisation. en ce qui concerne les deuxième et troisième

tronçons à construire de négocier avec tels groupes financiers qu'il jugera convenable pour la création des ressources nécessaires.

Les nominations de MM. Guérin et de la Beaumelle, comme administrateurs, ont été ensuite ratifiées.

CÔTE FRANÇAISE DES SOMALIS
(*La Dépêche coloniale*, 24 novembre 1906)

(De notre correspondant particulier)

M. Constantin, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est arrivé à Djibouti le 30 octobre avec le capitaine Martin Decaen. Ils sont montés tous deux jusqu'à Diré-Daoua, inspectant la ligne ferrée. Ils ont poussé jusqu'à Harrar pour saluer le nouveau ras, lequel leur a fait un accueil des plus empressés. On sait que ce ras doit venir en France en mai prochain.

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens
(*Bulletin du Comité de l'Afrique française*, décembre 1906, p. 353-360)

La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens a cru devoir répondre au réquisitoire par lequel nous avons répondu nous-mêmes à sa précédente lettre. Nous sommes donc obligés d'en arriver, contrairement à nos habitudes et sortant pour une fois de notre cadre ordinaire, à discuter des faits purement financiers. Nos lecteurs nous excuseront certainement de le faire dans toute la mesure où nous y sommes et y serons invités. Ils nous excuseront d'autant plus que les faits en question, pour être financiers, n'en ont pas moins une très grande portée politique. Ils appartiennent à une série d'opérations dont le dernier résultat devait être de livrer à des groupes financiers anglais le chemin de fer qui constitue la seule assurance de l'avenir de Djibouti et le seul appui matériel de ce qui peut nous rester d'influence en Éthiopie. À une époque comme la nôtre, où les moyens et les intérêts financiers sont de plus en plus mêlés aux grandes entreprises politiques, les servent ou les desservent, il n'est peut-être pas mauvais, du reste, que les adhérents à une œuvre comme celle du Comité de l'Afrique française puissent examiner ce qui est un exemple caractéristique de certains procédés modernes. Nous n'aurions certes pas fait un exposé de ces procédés si nous n'y étions pas contraints. Y répondre, défendre contre eux les intérêts financiers compromis, c'est l'affaire des obligataires. Nous pensions pouvoir défendre les intérêts politiques qui relèvent de notre vigilance en faisant le minimum d'incursions sur le terrain financier, bien qu'il leur soit inextricablement mêlé. Nous nous étions trompés ; mais si nous le regrettons à certains égards, nous ne saurions le faire à tous puisque nos adhérents auront du moins une occasion d'être édifiés. Sur ce, voici la lettre que nous avons reçue

Paris, le 8 décembre 1906,

Monsieur le Président,

On me met à l'instant sous les yeux les commentaires dont vous avez accompagné, dans votre dernier numéro, la publication de ma lettre du 14 octobre dernier. Je m'empresse de venir vous demander et vous donner quelques éclaircissements qui me paraissent indispensables.

Le conseil d'administration de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens est, à votre avis, complètement « dominé » par le Trust.

Je vous serais reconnaissant de vouloir bien me donner la signification précise que vous entendez attacher à ce mot « dominé ».

Vous nous menacez, en outre, de mettre « sans compter les points sur les i ».

Je vous prie, Monsieur, de le faire, et dans votre plus prochain numéro.

Vous vous étonnez enfin que « la Compagnie ne demande pas, à grands cris, la publication intégrale du rapport de la commission d'enquête, instituée pour examiner sa gestion ».

Voici, Monsieur, quelques extraits de mes lettres au Gouvernement qui vous montreront que votre étonnement n'a aucune raison d'être.

Extrait d'une lettre du 4 octobre 1906 à M. le Ministre des Colonies :

« ... Mais il nous semble que l'on ne saurait avoir aucune objection à nous communiquer le rapport de la Commission d'enquête, car le premier principe du droit est de faire connaître à l'enquêté les conclusions de l'enquêteur, pour qu'il puisse y répondre et présenter à son tour ses observations s'il y a lieu. Il n'y a plus de dossier secret.

« Nous avons confiance, Monsieur le Ministre, dans votre haut esprit d'équité, et nous sommes assurés que vous voudrez bien donner immédiatement les ordres nécessaires pour que les rapports et pièces annexes de la Commission nous soient communiqués. »

.....
Voici maintenant un assez long extrait de ma lettre du 13 novembre à M. le Ministre des Colonies, et qui répond à bien des points soulevés dans vos derniers articles :

« ... Mais je ne pense pas, quand notre véritable histoire sera mise au jour, que l'on puisse arriver à donner ainsi le change à l'opinion publique. On se demandera pour quelles raisons notre Compagnie, malgré ses démarches réitérées, n'a jamais été mise en possession de ce rapport de la Commission d'enquête dont, avant tout le monde, elle devait avoir connaissance, et quel but on poursuivait, en la mettant, par ce véritable déni de justice, dans l'impossibilité de se défendre contre les attaques d'autant plus perfides qu'elles sont moins précises, et que leur tendancieuse généralité laisse planer un égal soupçon sur tous ceux qui, de près ou de loin, dans le passé ou dans le présent, ont consacré à cette malheureuse affaire leur intelligence, leur argent et leurs soins.

« Il se peut. que les enquêteurs aient relevé des fautes personnelles ; et vous comprendrez combien, nouveau venu, je dois me montrer réservé dans ces hypothèses. Mais pourquoi la Compagnie en serait-elle tenue responsable et n'y aurait-il pas là, au contraire, pour elle un titre de plus à la sollicitude empressée du Gouvernement ?

« D'ailleurs notre conseil, renouvelé dans sa majorité, n'a pas à se préoccuper outre mesure des conclusions de cette commission ; son principal souci, son unique devoir est de défendre, jusqu'au bout et contre tous, les intérêts de nos actionnaires et de nos obligataires.

« Et peut-être. Monsieur le Ministre, n'est-il pas inutile de détruire ici une légende qui a pu venir jusqu'à vous, quoique nous en ayons fait maintes fois justice. Nous sommes restés ce que nous étions à nos débuts, non seulement de nom mais de fait, une Compagnie tout à fait française. Sur les 36.000 actions de notre capital social, 10 à 12 000 seulement sont entre les mains d'une société étrangère, l'« International Trust », qui comprend elle-même un grand nombre d'actionnaires français. Et il faut bien que nous nous félicitions hautement d'avoir rencontré sur notre route cette Société anglaise, puisque sans son intervention financière, approuvée d'ailleurs par votre administration, une affaire bien française, d'où dépend exclusivement l'influence de la France dans un admirable pays d'avenir, une de ces rares affaires françaises qui pouvait être, en même temps, une œuvre patriotique et une très heureuse spéculation, aurait

infailliblement péri, sous l'œil indifférent du Gouvernement et de nos grands établissements de crédit, qui tous ont refusé de nous venir en aide.

« Mais si quelques-uns de nos actionnaires sont étrangers, je puis vous affirmer, sans crainte d'être démenti, que la presque totalité, pour ne pas dire la totalité de nos obligataires, est exclusivement française. Les obligations de début, comme celles que nous avons émises depuis, avec l'autorisation du gouvernement, pour faire face à nos charges financières, sont, à l'heure actuelle, entre les mains de la petite épargne française. Ces modestes porteurs, dont certains plans de réorganisation font vraiment trop bon marché et qui ne sauraient être responsables des fautes commises, vous me permettrez bien de vous le dire, Monsieur le Ministre, et les premiers actes de votre administration me portent à croire que l'on peut respectueusement vous tenir un très ferme langage, ces modestes porteurs, vous avez, comme nous et avec nous, le devoir de les protéger. Et quand je dis avec nous, je ne voudrais pas que la moindre arrière-pensée restât dans votre esprit. Si les hommes nouveaux, d'une parfaite honorabilité et d'une indépendance absolue, qui ont assumé avec moi la même lourde tâche, n'avaient pas l'heur de vous plaire, ils sont prêts à disparaître, à la condition cependant qu'ils ne soient pas remplacés par des gens qui nous sont à bon droit suspects, parce qu'ils ne poursuivent, à travers leurs combinaisons intéressées, que la ruine de la Compagnie.

« Que l'on recherche donc toutes les responsabilités, sans oublier aucune de celles que la commission n'avait pas le pouvoir de mettre en lumière, et vous verrez que ce ne sont ni les fondateurs de notre Compagnie ni les administrateurs qui nous ont précédés, qui nous ont mis dans une situation critique. Nous souscrivons donc bien volontiers à cette nouvelle enquête et nous lui apportons aujourd'hui notre premier témoignage, en vous signalant, dans l'action néfaste de notre diplomatie à Addis-Abeba, la faute originelle qui a le plus lourdement pesé, presque dès le début, sur toute cette malheureuse affaire. »

Dans ma lettre du 1^{er} décembre, même réclamation.

Vous le voyez, Monsieur, je joins tous mes efforts aux vôtres pour avoir connaissance de ce fameux rapport, et je ne vois, pour ma part, aucun inconvénient à ce qu'il soit publié dans son intégralité.

Que répondre à votre discussion sur la dîme ? Vous traitez d' « hypothétiques et impraticables » les droits de notre Compagnie. Je me borne à constater que c'est là le langage que tiennent depuis le début tous ceux qui sont opposés à l'influence française à Addis-Abeba.

Je vous serais reconnaissant de publier cette lettre dans votre plus prochain numéro, et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le vice-président,
DUROS.

Nous ne répondrons pas à la plus grande partie de cette lettre. On ne répond pas à des palinodies, mais bien à des faits. Ce sont des faits que nous avons opposés et que nous opposerons à la phraséologie de la Compagnie sur son dévouement à l'intérêt français en cette affaire. Il eût mieux valu prouver qu'elle ne l'avait pas combattu dans les circonstances rappelées par les accusations numérotées de notre dernier *Bulletin*, que de l'affirmer par des mots qui ont le malheur d'être démentis par la gestion de la Compagnie. Si cette dernière croit, d'autre part, nous répondre en disant qu'elle avait demandé au gouvernement *communication* du rapport de la Commission d'enquête, elle espère s'en tirer par une équivoque. C'est non pas la *communication*, mais bien la *publication* du rapport que nous avons conseillé à la Compagnie de réclamer. Ce n'est pas du tout la même chose : que n'avait-elle, pour prouver sa bonne foi, demandé, en

s'efforçant sincèrement de l'obtenir, ce que nous l'invitions à demander : une publication intégrale ?

*
* *

On nous prie de mettre les points sur les *i*. Nous ne pouvons, dans un seul numéro, le faire sur tous les détails de cette affaire. Nous nous bornerons donc à préciser le point que l'on nous demande spécialement de préciser : en quoi le Conseil d'administration de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens a-t-il été et est-il, comme nous l'avons affirmé et comme nous l'affirmons encore, dominé par les groupes anglais qui ont sans cesse cherché à s'emparer de l'entreprise ou à se faire payer un prix exorbitant lorsque l'État français voulait la dégager de leur étreinte ?

Nous disons que le conseil des Éthiopiens est dominé par les groupes anglais parce qu'il a administré dans l'intérêt de ces derniers et non dans celui de la Compagnie qu'il représente cette administration, contraire à l'intérêt de la Compagnie, le fut d'ailleurs plus scandaleusement encore à l'intérêt national pour la sauvegarde duquel la Compagnie a cependant été subventionnée en 1902. C'est même cette dernière raison qui a provoqué l'intervention de notre Comité.

*
* *

Cette déclaration faite, examinons, pour la corroborer, la composition du conseil d'administration de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. Elle est actuellement la suivante :

MM. Chefneux, président ;
Duros, vice-président ;
Lacarrière, ex-administrateur délégué ;
Baudouy, administrateur ;
[Arthur] Ponsignon, administrateur
Dubost, administrateur ;
Ilg, administrateur ;
De la Beaumelle, administrateur non encore agréé par le gouvernement ;
Guérin, administrateur non agréé par le gouvernement ;
A[bel] Suais, directeur.

Nous ne parlerons pas de MM. Guérin et de la Beaumelle, nommés par l'assemblée du 29 octobre 1906, mais qui, n'étant pas agréés par le gouvernement français, ne sauraient avoir voix délibérative au conseil et, par suite, ne peuvent influencer en rien sur les décisions prises, ni partager les responsabilités de l'administration.

Le conseil se réduit donc à sept membres effectifs, parmi lesquels quatre MM. Chefneux, Ilg, Lacarrière et Baudouy, sont en possession du leur mandat depuis 1897, et trois, MM. Duros, Ponsignon et Dubost, ne sont administrateurs que depuis l'assemblée du 20 novembre 1905. Toutefois, nous devons noter que si M. Dubost ne partage les responsabilités de ses collègues à titre d'administrateur que depuis le 20 novembre 1905, il a été, depuis l'origine, avec son cousin M. Lacarrère fils, l'approbateur, comme commissaire des comptes, des actes financiers du conseil d'administration, et en particulier de son oncle, l'administrateur délégué, M. Lacarrière père.

Ceci posé, parcourons rapidement le dédale des opérations financières de la Compagnie, en ne prenant que les points saillants.

En décembre 1899, un certain nombre de personnes constituant le syndicat des obligataires refusent d'achever de verser les 200 francs pour lesquels ils avaient pris ferme leurs obligations. La Compagnie, au lieu de les contraindre à faire honneur à leurs engagements, leur propose de racheter leurs obligations à 300 francs, soit avec une prime de 50 francs.

Nous remarquons que la Compagnie rachète ainsi à son administrateur délégué, M. Lacarrière, 650 obligations représentant une prime de 37.300 francs ; à M. Baudouy, un autre administrateur, 100 obligations représentant une prime de 5.000 francs ; à la Société [industrielle] d'Orient, 9.500 obligations représentant 475.000 francs de prime.

Or, la Société [industrielle] d'Orient a pour fondateur et pour administrateur délégué M. René Baudouy, administrateur de l'« International Ethiopian Railway Trust and Construction Company », et pour autre administrateur M. Dessoudeix, en relations étroites avec MM. Ochs frères. Sur les 1.000 actions constituant le capital social de cette société, 880 ont été souscrites par M. René Baudouy, 20 par M. Dessoudeix et 20 par M. Rousseau, le secrétaire bien connu du même M. Dessoudeix ; c'est-à-dire que sur les 1.000 actions constituant le capital social, 920 sont entre les mains d'amis du Trust ²⁵. Ajoutons, d'ailleurs, que les 80 autres actions ont été souscrites par quatre personnes à raison de 20 actions chacune. Cette Société d'Orient est, d'ailleurs, celle qui s'est fait donner la concession de nombreux terrains à Djibouti et qui les a ensuite rétrocédés à l'« International Ethiopian Railway Trust and Construction Company », à la fin de l'année 1904 (Voir le *Bulletin du Comité de l'Afrique française* du mois de mars 1906.)

Cette parenthèse sur la Société [industrielle] d'Orient fermée, revenons à notre opération de rachat d'obligations.

Ce que, pour nous, il y a de plus clair dans cette opération, c'est qu'elle a rapporté 475.000 francs à la Société [industrielle] d'Orient, émanation des groupes anglais, et que MM. Baudouy et Lacarrière n'ont nullement éprouvé le besoin, soit avant, soit après l'opération précédemment rappelée, dans laquelle ils avaient des intérêts personnels, de demander l'autorisation de l'assemblée générale, ainsi que la loi l'exige (art. 40 de la loi du 24 juillet 1867 et art. 22 des statuts de la Compagnie).

Cette opération du rachat d'obligations fut intimement liée à une augmentation de capital faite à la même époque. C'est à cette augmentation de capital et pour une somme correspondante aux obligations rachetées à la Société d'Orient que les groupes anglais souscrivirent, soit pour les 475.000 francs qui leur étaient bénévolement donnés par le conseil des Éthiopiens.

Voici les noms des souscripteurs du groupe de la Société [industrielle] d'Orient avec le nombre d'actions souscrites

Souscripteurs	Actions CIE
MM. Ochs Georges	1 000
Ochs Albert-Louis	200
Dessoudeix	2.160
Davidson John	500
Musgrove Georges	1 100
Cowan Rude	440
Total	<u>5.700</u>

²⁵ Liste des actionnaires déposée au greffe du Tribunal de commerce.

Peu après, ces actions sont réparties, et outre les noms précédents qui figurent avec moins d'actions et d'autres noms anglais, nous relevons sur les feuilles de présence aux assemblées générales de la Compagnie les noms suivants

	Actions
The Earl of Cheslerfield	328
Sir Charles Ewan-Smith	328
Thomas Day	328
Albert-Louis Ochs	328
Thomas-F. Dalglish	328
Georges Ochs	400
Cland E. Straney Cliterow	233
Eduard Dicey	42

Tous administrateurs ou directeurs d'une ou plusieurs des sociétés suivantes : New African Company, Oceana Consolidated, New Egyptian, International Ethiopian Railway Trust, Compagnie de Mozambique.

C'est donc à partir de cette date que les groupes anglais prennent ouvertement position dans l'affaire.

*
* *

Dans cette même opération du rachat d'obligations complétée de celle de l'augmentation de capital de 1899, on trouve encore un fait prouvant que M. Baudouy, administrateur des Éthiopiens, a de sérieuses attaches avec MM. Ochs frères. Sur une pièce soumise à la commission d'enquête et qui porte la date du 21 décembre 1899, M. Baudouy a donné reçu à la Compagnie et signé « Pour MM. Ochs frères. » Il était donc mandataire de ces financiers.

Il est à noter que plusieurs personnages importants, voire même des administrateurs de la Compagnie et une personnalité politique, étaient également fortement intéressés dans cette opération ; nous pourrions y revenir, si on nous y oblige.

*
* *

À partir de ce moment, les faits se précisent, et tous ses actes montrent le conseil de la Compagnie entièrement dominé par le désir de mettre la Compagnie dans la main des groupes anglais. Le conseil résilie d'abord le traité *statutaire* d'entreprise générale entre les kilomètres 225 et 295 à 96.300 francs.

C'est là une opération que ne pourront expliquer des raisons ordinaires : l'entreprise n'exigeait, en effet, aucun paiement impossible, puisqu'elle offrait de recevoir le prix de ses travaux exclusivement en obligations au prix de 250 francs. On verra plus loin que le conseil de la Compagnie céda au Trust des obligations pour moins de la moitié de cette somme.

Mais le conseil des Éthiopiens préfère se livrer, dans des conditions beaucoup plus onéreuses, aux groupes anglais. Il fait, en effet, sans tarder (1900), un emprunt de 2

millions à la « New-African » au taux de 6 %. Rien, sinon le désir d'introduire plus complètement les groupes anglais dans l'affaire, ne justifie cet emprunt aussi inutile qu'onéreux. Nous constatons, en effet, qu'au 31 décembre 1899, il reste à réaliser sur les actionnaires et les obligataires une somme de 6.660.636 fr. 35, et qu'au 31 décembre 1900, il reste encore au même poste 6.346.881 fr. 05, c'est-à-dire que le conseil a fait verser seulement 300.000 francs pendant cet exercice. Pourquoi ne pas avoir appelé sur le capital-actions les 2 millions qu'on a empruntés à la « New African » pendant l'exercice ? Les actionnaires n'auraient pas exigé, eux, d'intérêt à 6 % ; il n'y aurait pas eu, non plus, à leur consentir ce fameux traité de construction à 107.000 francs le kilomètre, c'est-à-dire à 10.500 francs de plus qu'à l'entreprise, entre le kilomètre 225 et le kilomètre 295 qui fut conclu avec la « New African » pour la récompenser de l'aide financière inutile, et par conséquent injustifiée, qu'on lui demandait. Il va sans dire, étant donné les habitudes, que cette avance de 2 millions était garantie par un cautionnement trois fois plus important :

1° Remise de 8.000 obligations qui deviendraient immédiatement sa propriété en cas de non-remboursement aux dates convenues ;

2° Transfert de tous les appels de fonds restant à faire sur les actions, soit (bilan au 31 décembre 1899) : 5.312.786 fr. 35.

Voilà donc une opération inutile, nuisible même à la Compagnie, ordonnée par son conseil sans aucune autre explication que sa tendance systématique à livrer l'affaire aux groupes anglais.

Les groupes anglais font donc, sur le dos de la Compagnie des Éthiopiens, de l'argent avec rien, sinon avec la complaisance injustifiée de son conseil d'administration. Jamais n'a été mieux justifié le mot : « Les affaires, c'est l'argent des autres! ». en l'espèce celui des obligataires et, plus tard. après le vote de la subvention, celui des contribuables français.

Nous pourrions encore parler du second prêt, de 1.200.000 francs cette fois, de la « New African » (1901) qui entraîna la résiliation de l'entreprise au kilomètre 163 et le fameux traité des bénéfices forfaitaires, mais nous croyons avoir suffisamment démontré le dévouement du Conseil des Éthiopiens à la « New African » par l'histoire du traité précédent que complète, d'ailleurs, fort agréablement celle de sa résiliation.

La convention était à peine signée (6 février 1902) entre le gouverneur de Djibouti et M. Chefneux, les Chambres n'avaient pas encore ratifié cette convention que, sans tarder, M. Chefneux et le conseil résilient à l'amiable le fameux traité à 107.000 francs pour les 70 kilomètres et que, le 27 février, la Compagnie remet à la « New African » une petite indemnité de 16.000 obligations représentant une valeur nominale de 8 millions de francs, supérieure à la somme de 7.190.000 francs résultant de l'application du prix convenu de 107.000 francs aux 70 kilomètres en question. Pourquoi cette nouvelle prime à la « New African » à laquelle, lors de son prêt, on avait déjà accordé une prime de 10 500 francs par kilomètre sur le prix fixé par le traité statutaire d'entreprise générale ? On dirait que le conseil des Éthiopiens, si indépendant des groupes anglais, craignait, en attendant la ratification de la convention du 6 février 1902 entre la Compagnie et l'État, une intervention de ce dernier qui trouverait trop forte l'indemnité accordée à la « New African ». Ce conseil semblait donc n'avoir d'autre préoccupation que de se hâter d'enlever à l'État la possibilité de faire sortir moins onéreusement la Compagnie de son contrat avec la New African ». C'est là une belle démonstration de l'assujettissement de ce conseil aux groupes anglais.

*

* * *

La convention étant approuvée, un coup de balai est donné et les administrateurs, représentants des groupes anglais, abandonnent la place ; seul M. Baudouy avec ses

titres d'administrateur du Trust, de l'Oceana et de la Société d'Orient, reste pour représenter le Trust dans le conseil des Éthiopiens.

À part cette présence d'un administrateur du Trust dans son conseil, la Compagnie semble laisser ses amis anglais un peu de côté jusqu'en janvier 1904. Un fait caractéristique se produit alors : M. Acat, le fondé de pouvoirs de MM. Ochs frères, l'artisan des traités nommés et des dédites fructueuses de la « New African » et autres, est nommé par le conseil aux fonctions d'adjoint à l'administrateur délégué aux appointements mensuels de 500 francs. Par conséquent, pour qui sait lire, à partir du 1^{er} janvier 1904, l'administrateur délégué de la Compagnie est, en fait, le fondé de pouvoirs du Trust.

Une pareille mesure ne devait pas tarder à porter ses fruits.

Le conseil d'administration, en dehors de MM. Chefneux et Ilg, alors en Éthiopie, ne comportait comme présents en France que cinq membres : MM. Lacarrière, administrateur délégué, vice président ; Baudouy, [Théophile] Seyrig, le marquis de l'Enferna, le comte de Ganay. Sur ces cinq administrateurs, deux seulement étaient dévoués au Trust, MM. Lacarrière et Baudouy ; quant aux trois autres, la suite montrera qu'ils étaient indépendants, eux, des groupes anglais.

Cette situation n'était pas sans inquiéter le Trust qui, à plusieurs reprises, pendant les années 1904 et 1905, suggéra à la Compagnie de demander au Gouvernement de vouloir bien agréer comme administrateur M. le baron de la Chevrelière ²⁶, administrateur de la « New African Company », de la Compagnie de Mozambique et de la Compagnie occidentale de Madagascar. Malgré des demandes pressantes, le gouvernement ne se laissa pas entraîner et opposa à cette demande une fin de non-recevoir. La lecture du paragraphe suivant du rapport du conseil de la « New African » à l'assemblée générale des actionnaires du 30 juin 1905, que nous reproduisons sans commentaires, expliquera surabondamment le motif de ce refus :

Les administrateurs sont heureux de vous annoncer la réussite des efforts qui ont été faits en vue de l'internationalisation du chemin de fer éthiopien, dans lequel votre Compagnie est intéressée par suite de sa participation dans « l'International Ethiopian Railway Trust and Construction C^o ». Les principales puissances intéressées en Abyssinie sont actuellement en train de conclure, d'accord avec l'empereur Ménélik, un arrangement pour la neutralisation de ce pays et pour l'internationalisation du chemin de fer Djibouti-Harrar. Le désir exprimé par le Négous de voir ce chemin de fer se prolonger jusqu'à sa capitale Addis-Abeba devrait maintenant être bientôt réalisé. L'« International Ethiopian Railway Trust and Construction C^o » a, en outre, obtenu certaines concessions minières et autres en Abyssinie, et on espère que les affaires dans ce pays se développeront plus rapidement au fur et à mesure de l'extension des communications ferrées.

De novembre 1904 à avril 1907, un des administrateurs hostiles au Trust devant s'absenter, le conseil se trouvait réduit à quatre membres et, par suite, dans l'impossibilité de prendre une décision ; aussi, avant le départ de cet administrateur, le conseil dut donner les pouvoirs les plus étendus à M. Lacarrière pour traiter les affaires de la Compagnie.

C'est alors (9 janvier 1905) que, profilant d'une difficulté d'escompte pour une somme de 300.000 francs, le Trust, par les bons offices de son fonde de pouvoirs, M. Acat, qui, comme nous l'avons vu, est appointé à la Compagnie comme adjoint à l'administrateur délégué, profite de sa forte position pour obtenir :

²⁶ Charles Aymé de la Chevrelière (1858-1930) : saint-cyrien, officier de cavalerie, député des Deux-Sèvres (1898-1902). Administrateur de sociétés, président de la Compagnie commerciale de l'Afrique équatoriale française (CCAEF)(ca 1918)... Voir [encadré](#).

1° Une vente à réméré de 3.000 obligations de 500 francs 3 % au prix dérisoire de 120 francs, soit pour 300.000 francs ;

2° Une option pour l'achat à réméré à la Compagnie de 6.000 obligations de 500 francs au même prix dérisoire de 120 francs ;

3° Un traité de construction de la ligne de Diré-Daoua à Addis-Abeba, pour une longueur minima de 400 kilomètres au prix de 123.000 francs le kilomètre, alors qu'après cependant avoir été enflés pour les besoins de la cause, les devis des ingénieurs de la Compagnie ne s'élevaient qu'à 91.500 francs le kilomètre (on voit que chaque fois qu'il fallait faire un cadeau aux groupes anglais, on leur donnait un contrat de construction majoré) ;

4° Une promesse d'indemnité de résiliation *minima de ce traité de 4 millions de francs* au cas où la Compagnie serait autorisée à faire, pour construire, une émission d'obligations à lot, et serait par la suite, en raison des exigences du gouvernement, obligée de résilier le traité précédent.

Les obligations à lots étaient, en effet, alors la solution patronnée par une personnalité politique amie du Trust et que nous avons déjà rencontrée en 1899 dans l'affaire du rachat d'obligations à certains administrateurs de la Compagnie et à la Société d'Orient ;

5° Un traité aux mêmes conditions que le précédent pour la construction de la ligne « partant d'Addis-Abeba vers le Nil ».

M. le vice-président Duros, qui paraissait si étrangement ignorer tout cela quand il nous écrivait sa lettre du 8 décembre, trouvera probablement, comme nous maintenant, que pour 300.000 francs, le Trust était bien exigeant et se demandera si cette société anglaise aurait obtenu des conditions aussi usuraires sans les bons offices de M. Baudouy, administrateur à la fois de la Compagnie et du Trust, et de M. Acat, à la fois fondé de pouvoirs du Trust et adjoint à l'administrateur délégué des Éthiopiens. Sans ces liens que nous dénonçons, le Trust aurait-il obtenu de pareilles conditions du conseil que l'on ose nous représenter comme indépendant des groupes anglais ?

Et ce traité avec le Trust était aussi vainement, aussi gratuitement onéreux que celui de 1900 avec la « New African ». Pourquoi la Compagnie empruntait-elle 360.000 francs, alors que nous voyons encore figurer à son bilan, au 31 décembre 1904, sous la rubrique Fonds à réaliser, actionnaires et obligataires : 2.883.281 fr. 58. Pourquoi n'a-t-elle pas puisé dans cette réserve ce qui ne lui eût rien coûté ?

*

* *

L'administrateur absent étant de retour, on essaie de lui faire approuver le traité à 125.000 francs, conclu pendant son séjour en Éthiopie. Mais son refus est formel et à deux reprises, il protesta par écrit. C'est alors que se place de nouveau l'intervention de certaine personnalité politique essayant, par son influence, de ramener au bercail les brebis égarées. Il leur écrivait que le devoir « galant homme » exigeait la ratification d'un traité inutilement onéreux pour la Compagnie dont elles avaient l'administration !

À partir de ce moment, le désaccord éclatant, l'attention des administrateurs indépendants du Trust est nécessairement éveillée.

Ils découvrent une foule d'irrégularités dans la gestion, les taux usuraires des prêts consentis, que 1.700 actions manquent à la souche, que plus de 1.700 obligations qui devaient être présentes dans les caisses de la société n'y sont plus.

Cette fois, la scission est complète : le 28 août 1905, à la faveur de l'absence d'un administrateur, la majorité acquise au Trust donne en nantissement, pour un emprunt de 239.000 francs ainsi que nous l'avons exposé dans notre dernier numéro, « tout son fonds de commerce, c'est-à-dire l'ensemble de l'exploitation des lignes dont elle est concessionnaire, avec tous extensions et prolongements, les objets mobiliers existant,

soit au siège social à Paris, soit dans la région d'exploitation, le matériel roulant, approvisionnements, les droits de reprise et d'indemnités qui lui appartiennent sur les objets mobiliers incorporés au sol, ses créances actives, le produit net de l'exploitation, le montant de la dîme prévue à l'acte de concession et aux contrats ultérieurs ainsi que tous autres produits industriels et commerciaux que la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens pourrait réaliser ». Une fois de plus, les groupes anglais vont faire de l'argent avec rien, sinon avec l'inaltérable complaisance de certains administrateurs des Éthiopiens.

Et ce nouveau contrat est aussi inutile que les précédents et pour les mêmes raisons : les actionnaires doivent encore de l'argent qu'il faudrait, avant tout, appeler. Mais, circonstance aggravante, certains de ces actionnaires se trouvaient être les administrateurs qui décident ces déplorables opérations et doivent sur leurs actions une somme bien supérieure aux 239.000 francs empruntés au Trust dans des conditions que nous venons de voir. Ils aiment mieux accepter la domination onéreuse pour leur Compagnie de ce dernier une libérer leurs actions.

Au retour de l'administrateur absent, la majorité du conseil se trouve hostile au Trust et se montre décidée à un nettoyage. Les amis du Trust recoururent alors à l'obstruction : un des administrateurs inféodés au Trust manque toujours opportunément au conseil pour que ce dernier ne puisse délibérer faute du quorum.

Mais la majorité cherche avant tout à mettre de la régularité ; on en vient aux lettres recommandées, voire même au papier timbré. On assiste même à ce spectacle bizarre de voir le directeur de la Compagnie, inféodé à la minorité docile au Trust, s'insurger contre la majorité du conseil et aller le 18 novembre 1905 jusqu'à interdire aux trois administrateurs qui la composent la communication des livres de la société.

C'est alors que la minorité trouve un artifice : elle fait convoquer l'assemblée générale pour le 22 novembre par les commissaires des comptes, MM. Dubost et F. Lacarrière, c'est-à-dire par le neveu et le fils de l'un des deux administrateurs constituant la minorité docile au Trust. Cette convocation fut, d'ailleurs, faite irrégulièrement, en dehors du cas d'urgence prévu par la loi de 1867 puisqu'il était matériellement inexact que le conseil d'administration fut dans l'impossibilité de se réunir.

Le Trust est assuré d'avoir la majorité dans l'assemblée : aussi son plan est de débarquer les trois récalcitrants et de les remplacer par trois hommes aux idées moins arrêtées. Mais le gouvernement intervient en se servant au moins cette fois des droits qu'il tient de sa convention du 6 février 1902 avec la Compagnie et, grâce à cette intervention, les trois administrateurs non inféodés au Trust sont maintenus.

*

* *

C'est alors que MM. Duros, Ponsignon et Dubost ont été nommés administrateurs. M. Duros déclare que ces trois « hommes nouveaux » sont complètement indépendants des groupes anglais. Nous regrettons de ne pouvoir être de son avis pour les raisons suivantes :

M. [Arthur] Ponsignon n'est-il pas administrateur de la Compagnie de Mozambique* ? N'est-il pas entré à la suite de la retentissante démission de ce groupe d'administrateurs français à la tête duquel était M. Bartissol et qui comprenait, entre autres, parmi les administrateurs démissionnaires français : M. A. Villars, président de la Banque de l'Union parisienne, directeur honoraire de la Banque de Paris et des Pays-Bas ; M. le marquis de Frondeville, administrateur délégué de la Banque de l'Union parisienne ?

M. Ponsignon n'a-t-il pas, en outre, comme collègues dans ce conseil de Mozambique :

1° M. Albert Ochs. administrateur et directeur de l' « International Ethiopian Railway Trust », de l' « Oceana Consolidated », de la « New African », si franchement pris à partie dans la lettre de M. Bartissol ;

2° M. Henri Pasteur, président de l' « Oceana Consolidated », administrateur de la « New Egyptian » ;

3° M. A. White, administrateur délégué à Paris de la « New African » auquel M. Bartissol faisait allusion dans sa lettre ;

4° M. le baron de la Chevrelère, administrateur de la « New African » et de la Compagnie occidentale de Madagascar.

M. le baron de la Chevrelère n'est-il pas, comme M. Ponsignon, entré après la démission du groupe Bartissol ?

5° M. Thomas Lennox Gilmour que MM. Duros, Ponsignon et leurs amis ont proposé en février 1906 comme administrateur des Éthiopiens. M. Lennox Gilmour n'est-il pas le directeur du Comité de Londres de la même Compagnie de Mozambique ? Après l'échec que lui a infligé le gouvernement français, en lui refusant l'estampille nécessaire à tout administrateur des Éthiopiens, n'est-ce pas MM. Duros, Ponsignon et leurs amis du conseil de Mozambique, qui l'ont proposé comme administrateur à l'assemblée générale du Mozambique, du 29 octobre 1906 ? Les rapports faits par les conseils d'administration de l'« Oceana », de la « New African » et de la « New Egyptian » ne prouvent-ils pas la large place que cette affaire de Mozambique y occupe, ainsi d'ailleurs que les Éthiopiens, et qu'elle est quelque peu sous la domination des groupes anglais ?

Du reste, la lettre de démission de M. Bartissol est trop intéressante à ce point de vue et trop instructive, pour ceux qui, comme nous, désirent éviter à cette affaire des chemins de fer d'Éthiopie la domination déguisée de ces mêmes financiers néfastes à nos intérêts nationaux, pour que nous négligions de la reproduire *in extenso*, bien que nous l'ayons déjà publiée dans notre *Bulletin* d'avril 1905.

Paris, le 22 décembre 1904

À M. le président du conseil d'administration de la Compagnie de Mozambique, Lisbonne.

Monsieur le président,

J'ai été informé que le conseil avait des doutes sur la démission que j'ai donnée dans la séance des comités réunis du 10 novembre 1904.

[Lettre déjà citée]

.....
Copie de cette lettre a été envoyée également à M. Delcassé. ministre des Affaires étrangères, à M. Bouvier, ministre des Finances, et au ministre plénipotentiaire de France à Lisbonne.

Cette lettre ne dépeint-elle pas admirablement les manœuvres analogues faites par ces mêmes MM. Ochs et leurs amis depuis de longues années, pour s'emparer des chemins de fer éthiopiens ? Suivant l'expression de M. Bartissol, elle montre quelle peut être l'action de « leurs agents et de leurs créatures » dans cette Compagnie des chemins de fer éthiopiens. Ce n'est sans doute pas comme hommes indépendants de MM. Ochs que MM. Ponsignon et de la Chevrelère ont été nommés administrateurs de la Compagnie de Mozambique, au moment où M. Bartissol et les autres administrateurs français croyaient devoir se retirer.

M. Duros lui-même ne fait-il pas partie du conseil de la Compagnie occidentale de Madagascar, qu'il dirige à côté de M. le baron de la Chevrelère, administrateur de la « New African » et de la Compagnie de Mozambique, et d'un ex-administrateur des

chemins de fer éthiopiens, représentant les groupes anglais et qui eut, nous a-t-on dit, un procès avec la Compagnie éthiopienne, parce que celle-ci, sur la demande du Gouvernement français, l'avait invité à se retirer après la convention de 1902 ?

Quant à M. Dubost, le troisième des « hommes nouveaux », il a été l'approbateur, depuis 1896, comme commissaire des comptes, de toutes les opérations de la Compagnie et, en particulier, des dédites fructueuses accordées aux groupes anglais, ce qui nous dispense d'en dire plus long sur son attitude à l'égard des groupes anglais.

Voilà donc « les deux hommes nouveaux d'une parfaite honorabilité et d'une indépendance absolue qui ont assumé, avec M. Duros, la même lourde tâche », ainsi qu'il l'écrivait à M. le ministre des Colonies.

Quelle révolution va accomplir ce triumvirat dans les fastes de la Compagnie ? Nous trouvons que c'est toujours la même chose : on laisse toujours le Trust s'insinuer dans l'administration financière de la Société par l'intermédiaire de M. Acat, le fondé de pouvoirs de M. Ochs, qui reste adjoint à l'administrateur délégué et qui y est toujours appointé.

Le conseil nomme une commission de vérification des écritures de la Compagnie comprenant, avec un administrateur du groupe des trois dissidents, M. Baudouy et M. Duros. Ils commencent par se réunir, puis MM. Baudouy et Duros se refusent à assister aux autres séances malgré les convocations réitérées et écrites de leur collègue du groupe dissident. Craignent-ils donc la lumière que M. Duros affecte de demander avec tant d'insistance dans sa lettre au ministre des Colonies ?

Nouvel administrateur, M. Duros devait cependant les rechercher, au lieu de les étouffer, les occasions de connaître en détail le passé d'une Compagnie dont il devenait responsable, et de liquider ce qu'il y avait d'irrégulier, d'illicite dans ce passé. Qu'a-t-il fait dans ce but ? Combien a-t-il fait rentrer dans les caisses de la Compagnie sur les sommes dues par des actionnaires – dont on ne pas presser l'un au moins pour conserver des moyens de pression sur lui et pour faire agir son influence politique – et même par ses coadministrateurs ?

Les « hommes nouveaux », parmi lesquels est M. Duros, montrent leur indépendance envers les groupes anglais en étant du parti qui propose au conseil d'administration, dans sa séance du 21 janvier 1906, la nomination d'un Anglais, M. Thomas Lennox Gilmour, que nous venons de voir dans les groupes financiers du Trust et qui est directeur du Comité de Londres de la Compagnie de Mozambique. Comme le 29 janvier le conseil hésite à proposer ce choix, son président, M. Lacarrière le reconvoque et, le 1^{er} février, le même parti, qui a la majorité avec les « hommes nouveaux », accepte M. Thomas Lennox Gilmour. En vain les trois administrateurs dissidents, qui se rappellent qu'il y a des intérêts nationaux français à défendre dans l'affaire, mais qui ont maintenant cinq adversaires, formulent contre la nomination d'un administrateur anglais des protestations énergiques et les font figurer au procès-verbal. Le conseil, où la majorité favorable aux groupes anglais est assurée par M. Duros et ses deux autres « hommes nouveaux », n'en tient aucun compte. Deux jours après cette démonstration de l'indépendance du conseil par rapport au Trust est complétée par l'envoi au ministre des Colonies d'une lettre demandant pour le nouvel administrateur *l'exequatur* du gouvernement français.

Le conseil avec ses trois nouveaux membres est-il du moins plus favorable que l'ancien au bon ordre financier de la Compagnie ? On peut s'en faire une idée d'après l'assemblée du 23 juin 1906, dans laquelle M. Duros entrave plutôt qu'il ne préside la discussion qui s'ouvre après la lecture du rapport du conseil.

Sur l'interpellation d'un actionnaire, M. Duros doit reconnaître que des actions manquent dans les caisses de la société. Il réclame, pour le conseil dont il fait partie, la responsabilité de cette situation délictueuse. Il dit que les personnes responsables ont donné une couverture suffisante pour les titres manquants. Le gage et l'engagement auquel M. Duros faisait allusion devant l'assemblée générale n'étaient cependant

nullement positifs. Un acte extrajudiciaire n'a-t-il pas été signifié à cet égard à M. Duros et ce dernier n'a-t-il pas du finir par mettre sur les titres manquants cette opposition que réclama le 23 juin un actionnaire avisé, malgré les efforts faits pour l'empêcher de parler ?

À cette même assemblée, il a fallu reconnaître que plus de 600.000 francs n'étaient pas portés au passif.

Lorsqu'un actionnaire a demandé à M. Duros s'il se trouvait encore des administrateurs qui n'avaient pas libéré leurs actions et s'il y en avait parmi eux qui étaient soumis à réélection, M. Duros a répondu qu'il n'en savait rien. C'était vraiment se montrer plus homme nouveau qu'on ne pouvait honnêtement le croire dans cette société qu'il devait connaître, en ayant accepté la responsabilité. Et un actionnaire a pu justement s'écrier que M. Duros avait étouffé l'affaire

Trois des coadministrateurs de M. Duros ne sont-ils pas encore dans la situation irrégulière de n'avoir pas libéré leurs actions, alors que le quatrième quart a été appelé et, au besoin, exigé par contrainte au moins pour quelques-uns ?

Non, ni M. Duros ni les deux autres « hommes nouveaux » introduits en même temps que lui dans le conseil n'ont rien changé aux anciens errements de la Compagnie, surtout pas à son dévouement au Trust.

Nous en trouvons une nouvelle preuve dans les décisions prises par le conseil dès que le parti du Trust n'est même plus gêné par le contrepoids que formait la minorité composée de trois administrateurs dissidents qui défendaient l'intérêt français. Deux de ces administrateurs, MM. Seyrig et de l'Enferna, sont, en effet, « débarqués » par l'assemblée du 23 juin 1906 que préside M. Duros. M. de Ganay s'empresse de lui envoyer sa démission dans une lettre que nous avons publiée dans notre *Bulletin* de septembre parce qu'elle résumait éloquentement la situation *politique* qui résultait de la composition et des tendances du conseil des Éthiopiens. Rappelons seulement ici que M. de Ganay déclarait trouver la charge trop lourde et préférer se retirer parce qu'il était, après le renvoi de MM. Seyrig et L'Enferna, « le seul au conseil qui ne voulût pas jeter la Compagnie dans les mains du Trust ». Cette parole de l'ex-collègue de M. Duros est au moins aussi dure que notre « dominé par le Trust » que M. Duros a invité le *Bulletin* du Comité à préciser, ce qu'il a fait aujourd'hui de manière, il l'espère du moins, à donner toute satisfaction.

Et les actes du conseil où M. Duros est désormais libre de faire sans aucune opposition ce qu'il veut avec son directeur, M. [Abel] Suais, se chargent vite de justifier la parole de M. de Ganay et la nôtre. Le 31 août 1900, *bien que trois des membres du conseil d'administration doivent encore plus de 280.000 francs pour la libération de leurs actions, le conseil décide un emprunt de 239.000 francs au Trust*. Il commence par remettre en gage à ce dernier :

1° Les sommes restant à verser par les actionnaires en retard, soit plus de 1 million de francs (le Trust trouve en outre dans ce gage une influence politique, dont il s'est déjà servi, à exploiter) ;

2° Deux cents titres du portefeuille portés au bilan pour 100.000 francs.

De plus, le conseil remet au Trust tous les dossiers qu'il possède des études de la ligne Diré-Daouah à Addis-Abeba, sans doute pour être bien certain que l'on devra compter avec le Trust pour construire cette ligne. Ces études sont portées au bilan de la Compagnie pour 700.720 francs. Donc, au total, pour obtenir ces 239.000 francs que, nous l'avons vu, la régularité la plus élémentaire aurait dispensé d'emprunter, le conseil a donné en gage au Trust plus de 1.800.000 francs.

On se demande vraiment quelles conditions la malheureuse Compagnie serait obligée d'accepter pour trouver à conclure des emprunts auprès du Trust, si elle ne donnait pas 500 francs par mois, à titre d'adjoint à son administrateur délégué, à M. Acat, le fondé de pouvoirs de M. Ochs !

Les « hommes nouveaux » — qui apportent non des innovations mais des aggravations à la ligne de conduite anciennement suivie par ceux qui mènent la Compagnie — n'ont, d'ailleurs, pas tous une crainte suffisante d'alourdir la « lourde tâche » que M. Duros a assumée avec eux. L'un d'entre eux ne l'a-t-il pas obligé à violer la décision du conseil d'administration du 17 janvier 1904, spécifiant qu'il ne serait plus payé d'indemnité d'aucune sorte aux administrateurs jusqu'à ce que la situation financière de la Compagnie se soit améliorée ? Pourquoi M. Duros, qui se pose en réformateur des anciens abus, a-t-il permis à un de ces nouveaux administrateurs d'encaisser, après l'assemblée générale du 23 juin 1906, plusieurs versements importants ?

Si on en juge par ces faits, en particulier par les conditions du dernier emprunt fait au Trust, on conviendra que la situation, loin de se modifier, est restée ce qu'elle était, avec une tendance à empirer depuis l'introduction des hommes dont M. Duros invoque la « nouveauté ». Ces « hommes nouveaux » ne servent qu'à prêter des noms neufs à la continuation d'agissements anciens.

Ils ne remplacent pas ceux qui mènent depuis le début la politique de la Compagnie, ils ne font que s'ajouter à eux et leur apporter leur collaboration. Ils renouvellent d'autant moins un conseil qui doit inspirer une défiance irrémédiable à tous ceux qui ont le souci des intérêts nationaux français attachés au sort du chemin de fer d'Éthiopie, qu'à côté de ce conseil est un instrument prépondérant et actif qui n'a subi aucun changement, pas même apparent ; nous voulons parler de la direction générale qui, sous M. Suais, est restée exactement la même depuis l'origine.

*
* * *

Telle est la série des faits qui nous ont amenés à dire et qui nous font répéter encore, après leur résumé pour l'édification de nos adhérents, que le Conseil de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens a été et est dominé par le Trust, Cette domination a été cause de la campagne d'internationalisation qui commença à nous inquiéter à la fin de décembre 1904, et nous amena à répondre et à rechercher les raisons financières souterraines de la politique contre laquelle nous devons lutter.

C'est, en effet, contre la politique d'internationalisation du chemin de fer et seulement contre elle que nous avons pris les armes voici deux ans. La gestion financière de la Compagnie était nécessairement fort indifférente à un groupement comme notre Comité : nous voyions bien en passant, de quels lancements nouveaux risquait d'être victime l'épargne française, combien était préjudiciable aux obligataires l'augmentation stérile et démesurée du passif de l'entreprise, mais nous ne rencontrions ces questions que par hasard, en cherchant à atteindre notre but politique, et nous poursuivions notre route sans nous y arrêter. Cependant, il devenait impossible de ne pas rechercher les motifs tenaces de ce qui se révélait comme une véritable œuvre de trahison.

Nous devons nous demander ce qui expliquait l'opposition obstinée qui se poursuivait contre la politique du gouvernement de la République, déclarée par le ministre des Affaires étrangères à la tribune du Sénat. C'est ainsi que nous avons été amenés à entrer dans des faits et des détails qu'au début, nous ne demandions qu'à ignorer. La nécessité de notre travail de résistance nous a imposé une enquête patiente, bien pénible d'abord, puis au cours de laquelle les faits qui paraissaient, au début, isolés et peu compréhensibles s'éclairaient, s'associaient, s'expliquaient de plus en plus les uns les autres. L'ensemble des opérations se dégagait. Nous avons fini par voir nettement le triste terrain financier qui faisait le fond — nous pourrions dire les fonds — et le support de la politique que nous devons combattre. Aujourd'hui, notre connaissance est solidement établie ; nous venons de le montrer pour une partie des faits. M. Duros,

qui estimera peut-être, en nous lisant, qu'il aurait pu se contenter de nos indications générales et ne pas nous demander de détails, voudra bien, au moins, nous rendre une justice : celle de ne pas classer nos accusations parmi « les attaques d'autant plus perfides qu'elles sont moins précises » dont son ingénuité se plaint à M. le ministre des Colonies.

(Les Annales coloniales, 7 février 1907)

Dans l'*Action*, M. G BOUSSENOT s'attaque à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens et renouvelle les accusations portées contre elle par MM. Henri Michel et Robert de Caix.

DERNIÈRE HEURE

Hymen

(Les Annales coloniales, 28 février 1907)

Nous apprenons le prochain mariage de M. Pierre Baudin, ancien ministre des travaux publics, député de l'Ain, avec M^{lle} Ochs, la fille du célèbre financier anglais dont le nom est intimement lié à l'affaire des chemins de fer éthiopiens.

LES INTÉRÊTS FRANÇAIS MENACÉS EN ÉTHIOPIE

(Les Annales coloniales, 7 mars 1907)

La dîme imposée aux négociants par la Compagnie du chemin de fer éthiopien éloigne les marchandises qui passent d'Aden par Zeilah au lieu de venir à Djibouti. Les caravanes sont protégées par les Anglais qui les subventionnent à l'occasion.

En outre, l'Angleterre fait des efforts constants sur la côte ouest de l'Abyssinie et actuellement le trafic pour le Soudan se fait par les hauts plateaux et Khartoum. Tout cela est au détriment de notre prestige.

COMPAGNIE IMPERIALE DES CHEMINS DE FER ETHIOPIENS

(L'Information financière, économique et politique, 18 mai 1907)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

à l'assemblée générale du 17 mai 1907.

Messieurs,

Dans votre assemblée générale extraordinaire du 29 octobre 1906, vous nous avez donné le mandat de mettre en application la garantie éthiopienne qui, sous forme d'un prélèvement de 10 % de la valeur des marchandises transitant par notre chemin de fer, nous a été concédée en 1894 par le gouvernement éthiopien et qui n'avait pu, jusqu'alors, être mise en recouvrement, en raison des circonstances que vous connaissez, tout à fait indépendantes de la volonté de notre Compagnie.

Cette application ne pouvait donner de résultat pratique qu'avec le concours du gouvernement français, qui, seul, avait qualité pour rappeler à l'empereur Ménélik les engagements formels qu'il avait pris envers nous, par l'article 10 de sa concession, et le

mettre en demeure de les exécuter. Mais le gouvernement, à qui nous adressâmes à ce sujet un pressant appel, non seulement ne crut pas devoir faire, à Addis Ababa, à ce moment du moins, les représentations nécessaires, mais encore refusa d'exécuter lui-même à Djibouti les contrats formels qu'il avait antérieurement passés avec notre Compagnie pour la perception de la dîme. Il alla plus loin encore, puisque, après quelques semaines d'application, la dîme dut être supprimée par nous en territoire français, sur l'injonction formelle du ministre des colonies, et après que le gouverneur de la côte française des Somalis nous eut menacés, si nous persistions à vouloir ainsi exercer notre droit le plus fondamental, d'organiser lui-même ou de faire organiser une concurrence à nos transports par la création ou le développement des caravanes.

Privés une fois de plus des ressources normales que notre concession devait mettre à notre disposition pour assurer nos charges financières, nous avons dû nous préoccuper de faire vivre la Compagnie par des moyens provisoires. Ces moyens n'ont pas rencontré l'approbation de M. le ministre des colonies.

En attendant que soit élucidé le point de savoir si la convention de 1902 peut nous avoir enlevé les droits essentiels que nous tenons en cette matière de la loi de 1867 et qui n'ont pas été abrogés par la loi du 6 avril 1902, nous avons eu le désir de déférer autant que possible aux injonctions gouvernementales, et, nous appuyant sur les autorisations que vous nous aviez données dans l'assemblée du 29 octobre dernier, nous avons élaboré, avec des capitalistes nouveaux, divers plans financiers, dont l'un nous avait paru, au commencement de ce mois, suffisamment avancé pour que nous ayons pu espérer pouvoir le soumettre aujourd'hui, dans tous ses détails, à votre ratification.

Malheureusement, nos négociations ne sont pas complètement terminées à l'heure actuelle, parce qu'elles ont dû subir, ces jours derniers, un certain ralentissement, dont nous ne sommes pas responsables, et qui tient à des causes diverses.

Tout d'abord, l'éminent diplomate que le Gouvernement a envoyé en mission extraordinaire en Éthiopie, pour faire reconnaître nos droits par l'empereur Ménélik, n'est pas encore parvenu à destination. Après avoir longuement étudié à Paris notre affaire dans tous ses détails, il a voulu encore examiner sur place les divers services de notre exploitation, et il ne sera à Addis-Abéba que dans deux ou trois jours. Or, il importe qu'il puisse être consulté, au moins sur le principe du projet auquel nous espérons pouvoir bientôt donner la dernière main.

Ensuite, un certain nombre de faits accessoires dont il n'est peut-être pas opportun de vous entretenir encore ont, pendant quelque temps, arrêté les bonnes dispositions des capitalistes avec qui nous étions en pourparlers.

D'un autre côté, nous n'avons pas voulu remettre la date de cette assemblée, parce qu'il nous a paru qu'il importait de vous soumettre, avant qu'elles ne fussent plaidées, ce qui est imminent, trois demandes en justice, formées par des actionnaires contre notre société, et qui auraient dû être soumises par leurs auteurs eux-mêmes, à une assemblée générale, conformément à l'article 49 des statuts.

Nous ne pouvons donc aujourd'hui, Messieurs que vous demander de nous renouveler le blanc-seing que vous nous avez donné dans votre assemblée du 29 octobre dernier, ce qui nous investira à nouveau de l'autorité nécessaire pour mener à bien les négociations dont il s'agit.

Nous vous soumettrons ensuite les assignations lancées contre notre Compagnie par trois actionnaires, qui, je l'espère, sont ici présents, et considéreront comme un devoir de vous faire connaître, dans le détail, les raisons qui les ont fait agir.

Nous vous prions après d'émettre votre avis sur ces demandes en justice, cet avis devant être, aux termes des statuts, soumis au tribunal compétent en même temps que les demandes elles-mêmes.

Les résultats de l'exploitation accusent pour les quatre premiers mois de 1907 une augmentation sensible par rapport aux mois correspondants de 1906.

En effet, le tonnage est passé pendant cette période de 3.246 t. en 1906 à 3.669 t. en 1907, soit une augmentation de 423 t. ou 13 %. D'autre part les recettes se sont élevées en 1907 à 360.000 fr.

Ce développement des transports correspond bien à une augmentation des transactions en Éthiopie et il ne s'agit plus là d'un déplacement du trafic en faveur de Djibouti et au détriment de Zeila, comme pour les exercices précédents.

Nous savons d'ailleurs que le pays s'organise en vue de la mise en valeur de ses richesses naturelles. Déjà, d'importantes entreprises de culture de coton ont obtenu des résultats très encourageants et il n'est pas douteux qu'à brève échéance, cette culture si intéressante pour l'avenir du pays et du chemin de fer, prendra un grand développement, dans la vallée de l'Ouache notamment.

D'autre part, de nombreux prospectus sillonnent l'Éthiopie et l'on signale la découverte de gisements d'étain extrêmement riches ainsi que de charbon.

Enfin, de nombreuses missions commerciales ont été récemment envoyées en Abyssinie. Nous assistons donc à un commencement de transformation économique du pays qui ne pourra que s'accroître et il nous est permis d'envisager l'avenir avec confiance au point de vue du développement de notre trafic.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ETHIOPiens

Assemblée générale extraordinaire du 17 mai 1907

COMPTE RENDU STÉNOGRAPHIQUE

(*L'Information financière, économique et politique*, 21 mai 1907)

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis le 17 mai 1907 en assemblée générale extraordinaire sous la présidence de M. Duros, président du conseil d'administration, assisté de MM. Laurent et Bourgault, scrutateurs.

27.208 actions étaient présentes ou représentées.

M. Teillard, secrétaire, donne lecture de l'ordre du jour.

M. le président donne lecture du rapport du conseil d'administration que nous avons publié dans notre numéro du 18 mai.

Messieurs, avant de terminer, je voudrais vous donner quelques détails sur la marche de notre affaire au point de vue de l'exploitation. Ces détails vous montreront que notre affaire reste pleine d'avenir et que nous avons raison d'avoir en elle une absolue confiance. Lorsque nous serons débarrassés des difficultés d'ordre accessoire, quoique très considérable, qui nous ont empêché jusqu'ici de donner plein essor à notre exploitation, vous aurez réellement en mains, comme on avait pu l'espérer dès le début, une affaire essentiellement rémunératrice qui fera honneur à votre courage, à votre confiance, et honneur aussi à la France ! (*Très bien ! Très bien !*)

LA DISCUSSION

M. le président. — Quelqu'un demande-t-il la parole au sujet du rapport que je viens d'avoir l'honneur de vous lire ?

M. Lavy, commissaire du gouvernement. — Je n'ai qu'une très courte observation à présenter ; je n'ai pas eu connaissance du rapport avant la lecture qui vient d'en être faite et par conséquent, il m'était difficile de prévoir ce qu'il pouvait contenir. Je suis obligé, après cette lecture rapide, de faire quelques réserves sur son contenu.

M. Le président. — Les réserves de M. le commissaire du gouvernement seront insérées au procès-verbal. Permettez-moi toutefois de vous dire que les quelques explications que nous venons de vous donner au sujet de l'application de la dîme — et je suppose que les réserves de M. le commissaire du gouvernement ne peuvent guère

porter que sur ce point spécial du rapport — résultent de la correspondance qui a été échangée entre la Compagnie et le ministère des colonies. Je pourrais vous donner lecture de cette correspondance : vous verriez que les quelques explications du rapport n'en sont que le résumé très fidèle et très succinct.

M. Lavy. — Il n'entre ni dans mon devoir ni dans mon dessein de discuter avec vous sur ce point ; je me borne purement et simplement à faire des réserves.

M. Le président. — D'abord, messieurs, en droit, nous ne devons nullement communiquer de notre rapport à l'assemblée des actionnaires. En fait, nous n'avons jamais rien caché à M. le commissaire du gouvernement, il pourra lui-même vous l'affirmer, mais les circonstances dans lesquelles se tient cette assemblée sont tout à fait spéciales. Nous avons hésité à vous réunir, nous avons faillit vous contremander ; en second lieu, nous avons hésité à vous présenter un rapport écrit et, hier soir, le conseil d'administration avait décidé que le président se bornerait à donner, au nom du conseil, quelques explications verbales. C'est ce matin seulement que nous avons-pensé qu'il valait mieux que ces explications fussent consignées par écrit pour leur donner toute la netteté désirable.

Il n'y a donc pas eu là, je tiens à le dire à M. le commissaire du gouvernement, une manœuvre destinée à soustraire....

M. Lavy. — Je ne l'ai pas dit !

M. le président. — Non, vous ne l'avez pas dit mais je le dis pour qu'il ne reste pas dans votre esprit la moindre arrière-pensée que nous ayons cherché à soustraire quelque chose à vos investigations. Le rapport du conseil n'est que le résumé très fidèle et très succinct d'une correspondance échangée avec le ministère des colonies, et au sujet de laquelle je ne me permets aucune critique ni aucune observation. (*Très bien ! Très bien !*)

M. Lavy. — Permettez-moi de faire une remarque à l'honorable actionnaire qui voulait me demander des explications.

Il est bon que vous reteniez tous que s'il y a une parole qui n'est pas libre ici, c'est la mienne. Je ne suis ici qu'un délégué, et par conséquent, je ne puis porter avec quelque sûreté une allégation ou une affirmation quelconque que lorsque j'ai pu en conférer avec le gouvernement qui me délègue et recevoir de lui des instructions. Voilà l'intérêt qu'il pouvait y avoir pour moi à avoir communication du rapport du conseil avant l'ouverture de la séance. J'aurais pu, en effet, recevoir des instructions qui m'auraient permis de parler ici avec la netteté et l'autorité que vous désirez. Il m'apparaît qu'il y a dans le rapport certaines choses qu'il ne me convient pas de discuter mais sur la rigoureuse exactitude desquelles, au moins dans leur forme, je peux n'être pas d'accord avec M. le président. Je me borne à le signaler en faisant mes réserves.

M. Albert Foucault. — Même quand le rapport est imprimé à l'avance et distribué à M. le commissaire du gouvernement huit jours avant l'assemblée, depuis que nous avons l'honneur d'avoir M. le commissaire du gouvernement parmi nous, ses réflexions sont toujours les mêmes : « Je fais des réserves » ; et nous les enregistrons.

Un actionnaire. — C'est le cliché d'usage.

M. Albert Foucault. — Cela n'a d'ailleurs pas d'importance.

M. Lavy. — Il m'est arrivé de formuler mes réserves avec plus de précision, chacun d'entre nous accomplit son devoir comme il le comprend.

M. le président. — Messieurs, M. le commissaire du gouvernement vous fait observer avec beaucoup de raison — et je crois qu'il est sur le terrain du droit strict — qu'il n'est pas ici pour répondre aux questions des actionnaires. Il a bien voulu vous faire part de la façon dont il comprend son rôle, je considère que l'incident est clos.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur le rapport, ou tout au moins sur la première partie de ce rapport qui consiste à vous demander de nous renouveler, en tant que de besoin, les autorisations que vous nous aviez données au mois d'octobre 1906 pour poursuivre des négociations ayant pour but de mettre en valeur la partie de votre

concession que nos moyens financiers ne nous permettent pas de mettre en valeur nous-mêmes, et d'assurer autant que possible la continuité de nos efforts et de la vie de la Compagnie Impériale ?

Un membre du bureau me fait remarquer qu'avant de mettre aux voix cette résolution qui n'est que la confirmation des pouvoirs que vous nous avez conférés le 29 octobre 1906, il serait peut-être utile de vous donner communication des demandes en justice qui sont introduites contre nous parce que ces demandes pourraient être de nature à modifier l'état de vos esprits et, par conséquent, à vous faire revenir sur les autorisations données. Cette observation est très juste, et si vous le voulez bien, nous allons réserver la première résolution, et vous donner lecture des demandes en justice introduites contre nous.

Je vais d'abord donner la parole à ceux des actionnaires qui ont introduit ces demandes et qui développeront les motifs qui les ont fait agir, après quoi nous statuerons sur les résolutions.

Parmi ces assignations, il en est d'assez longues, il y en a même qui se rapportent à des faits que le gouvernement a approuvés depuis et qui, d'ailleurs, ont été ratifiées plusieurs fois par des assemblées générales.

Plusieurs actionnaires. — Lisez le dispositif et les conclusions seulement.

M. le président. — Les actionnaires qui ont introduit ces demandes sont-ils là, demandent-ils la parole ?

Je constate avec regret qu'ils ne sont pas présents. Lorsqu'on demande la dissolution d'une Compagnie, ce serait peut-être la moindre des choses que de venir expliquer à ses co-actionnaires ses raisons d'agir.

M. Théry. — Quel est le nombre d'actions possédées par ces demandeurs ?

M. le président. — L'un représente 6 actions, un autre 25, et l'autre 30 ; par conséquent, 61 actions, sur 96.000 demandent la dissolution de la Compagnie !

Un actionnaire. — Pouvez-vous nous donner communication du nom de ces actionnaires ?

M. le président. — Je puis le faire puisque ces noms sont devenus publics. L'une de ces assignations est faite à la requête de M. René Achille Henry, ingénieur, demeurant à Paris, 37, rue de Trévise.

Un actionnaire. — N'est-ce pas un fournisseur de la Compagnie ?

M. le président. — Il l'a été, en effet.

Le même actionnaire. — L'est-il toujours ?

M. le président. — Je me réserve, si vous le voulez bien, de ne plus lui donner de fournitures.

Le même actionnaire. — A-t-il toujours été intégralement payé ?

M. le président. — Toujours ; il a fait, avec notre Compagnie, une vingtaine de mille francs d'affaires.

Le même actionnaire. — Alors, il n'est pas de son intérêt d'attaquer la Compagnie.

Un autre actionnaire. — Si, puisqu'il est payé.

M. le président. — La seconde assignation est de M. Albert Berton, 3, rue Scribe ; la troisième, de M. Guinard, 8, avenue de l'Opéra. Je dois vous dire que ces actionnaires ont été priés, par lettre recommandée, de vouloir bien venir à l'assemblée générale pour vous donner quelques explications sur leur attitude.

M. Albert Foucault. — Puisque ces Messieurs ne sont pas là, il est nécessaire de lire leur assignation pour que l'Assemblée puisse en juger.

M. le président. — Il y a une quatrième assignation qui émane d'un obligataire, mais comme aux termes des statuts, les obligataires n'ont pas le droit de s'occuper des affaires sociales, je ne vous consulterai même pas sur la réponse à faire à cette assignation qui, d'ailleurs, ne conclut à rien. Nous opposerons devant le Tribunal de commerce sa non validité.

(M. Teillard, secrétaire, donne lecture de la requête Henry)

M. le président. — Permettez-moi de vous faire observer que ces actionnaires savaient très bien où se trouvait le siège de la Compagnie, que je leur ai dit à l'assemblée générale précédente que le jour où ils voudraient bien se transporter à la Compagnie, je mettrai à leur disposition les livres, les archives, les documents et tout ce qui pourrait être de nature à les éclairer. Aucun de ces actionnaires ne s'est présenté ; il y en a un qui s'est présenté pour toucher ses factures mais non pour venir contrôler ses assertions.

(M. Teillard donne également lecture des requêtes Berton et Guinard)

M. le président. — Je ferai cette remarque, qui s'applique aux trois assignations, que si ces actionnaires avaient bien voulu se donner la peine de venir à la Compagnie pour demander des explications qui leur étaient dues, ils se seraient évité de mettre dans leurs assignations des assertions tout à fait erronées et surtout des chiffres qui sont complètement faux.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'une de ces assignations ? Nous avons tous nos papiers devant les yeux, nous sommes prêts à vous donner toutes explications sur les faits soulevés.

M. Théry. — Où en sont ces affaires devant le tribunal ?

M. le président. — Toutes les instances ont été introduites. En ce qui concerne quelques actionnaires en retard, nous nous sommes trouvés en présence d'une difficulté qui est assez grande. Si nous obtenions un jugement de défaut contre ces actionnaires, nous devons dans les vingt jours payer des sommes considérables à l'enregistrement...

Un actionnaire. — 3 fr. 50 pour 100 francs.

M. le président. — ...Sans avoir l'espoir de rentrer dans cette somme. Nous avons fait surseoir pendant quelque temps à ces assignations, et actuellement, sur les conseils d'un très éminent avocat, nous avons changé de méthode : nous avons introduit contre ces actionnaires une assignation en principe de mille francs pour les faire condamner par défaut, et sur leur opposition, nous introduirons notre demande principale.

Vous devez comprendre en effet, que nous ne sommes pas dans des conditions ordinaires, que nous sommes obligés de nous montrer excessivement ménagers des deniers de la Compagnie qui a grand peine à vivre et à faire face à des charges considérables que vous connaissez et pour lesquelles elle subit les critiques que vous venez d'entendre.

Je ne veux critiquer personne, nous ne sommes pas un Tribunal, mais j'ai là des renseignements très complets sur certains actionnaires qui auraient mieux fait de rester tranquilles, ceux surtout vis-à-vis desquels nous avons montré la plus grande bienveillance et la plus large tolérance.

M. Cahen. — Vous nous avez donné quelques renseignements sur la marche industrielle de la société depuis le début de l'année ; pourriez-vous nous en donner sur sa situation financière qui est visée dans ces assignations ?

M. le président. — Nous ne sommes pas en assemblée ordinaire, et ce n'est pas le moment de parler de la situation financière.

M. Cahen. — Je ne veux pas vous poser de questions trop indiscretes.

M. le président. — D'une façon générale, notre situation est très simple, et vous la connaissez déjà. Nos recettes d'exploitation suffisent à faire vivre l'exploitation, mais pour faire face aux charges financières, nous n'avons que la garantie du gouvernement éthiopien que nous n'avons pas encore pu toucher jusqu'à ce jour. La situation ne s'est pas modifiée. Pour payer le coupon, nous avons dû avoir recours à certaines opérations financières très vivement critiquées, à des ouvertures de crédits ; nous sommes toujours au même point.

Un actionnaire. — Et pour payer le prochain coupon, comment fera-t-on ?

Un autre actionnaire. — Les coupons ont-ils tous été payés ?

M. le président. — ils l'ont été jusqu'ici.

M. Cahen. — On vise des nantissements qui auraient été donnés sur différentes lignes de chemins de fer.

M. le président — Il n'en a pas été donné, d'autant qu'en Éthiopie, la loi sur les hypothèques n'existe pas. Nous avons fait au mieux, nous avons donné les gages qu'on nous demandait, et cela en territoire éthiopien pour ménager les susceptibilités du gouvernement français qui prétendait que pour affecter une partie de la ligne française à des recouvrements de créance, nous avons besoin de son autorisation.

Nous avons spécifié que dans aucun cas l'exploitation ne devrait être ni entravée ni arrêtée. Par conséquent, nous avons paré aux dangers qui pouvaient résulter de l'opération que nous avons été obligés de conclure. Toutes les mesures sont prises pour assurer la vie de la Société, jusqu'à présent tout au moins, vous pouvez vous rassurer.

Quelqu'un demande-t-il encore la parole ?

M. Cahen. — Je n'ai pas fini. Je vois justement dans les résolutions qui sont à l'ordre du jour — car je ne veux pas sortir de l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire — une question nettement posée : Mesures à prendre dans l'intérêt de la Société.

M. le président. — Proposez-les.

M. Cahen. — Il est une de ces mesures sur laquelle je demande des explications très précises. À la dernière assemblée ordinaire du 26 juin, il avait été posé une question, plusieurs fois renouvelée concernant la rentrée de fonds des actionnaires débiteurs. À ce moment, le compte « actionnaires » était débiteur de 1.142.000 francs, le président du conseil a annoncé qu'une partie de cette somme, à concurrence de 142.000 francs, était rentrée.

Un actionnaire notamment a demandé si, parmi cette somme de 1.142.000 francs, des administrateurs étaient débiteurs ; il a été répondu avec la plus grande netteté par le président — j'ai ici le compte rendu de l'assemblée — qu'aucun administrateur n'était débiteur. Or, d'après les assignations qui viennent de nous être lues...

M. le président. — Quel est ce compte rendu ? De qui est-il ?

M. Cahen. — De la *Vie financière*.

M. le président. — Cela n'a rien d'officiel.

M. Cahen. — Voulez-vous me permettre de vous le lire. D'ailleurs, ne voyez dans mes paroles aucune espèce d'animosité...

M. le président. — À quoi tend votre question ? Si c'est pour soulever de nouvelles discussions...

M. Cahen. — Nous avons une question à l'ordre du jour : Mesures à prendre dans l'intérêt de la Société.

M. le président. — Tout à l'heure, quelqu'un a demandé si la Compagnie avait pris toutes les mesures judiciaires pour poursuivre le recouvrement de ce qui était dû. On vous a répondu affirmativement, toutes les instances sont produites. Maintenant, c'est au tribunal de commerce à se prononcer. Vous avez autre chose à dire ?

M. Cahen. — Ne répondez pas si cela vous fait plaisir, mais permettez-moi de continuer mes observations le plus courtoisement du monde, car je ne crois pas m'être un instant départi de la plus grande courtoisie à votre égard.

Il résulte, ou il paraît résulter, à tort ou à raison, que dans une précédente assemblée, on a déclaré qu'aucun administrateur n'était débiteur...

M. le président. — Je n'ai jamais fait cette déclaration.

M. Cahen. — Je la prends pour ce qu'elle est ; si la *Vie financière* a fait une fausse déclaration...

M. le président. — Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. On peut se tromper sans faire une fausse déclaration.

M. Cahen. — Il résulte de l'assignation lancée par un ancien administrateur de la Société, assignation dont j'ai connaissance aujourd'hui seulement, que l'administrateur-délégué était lui-même débiteur de différentes sommes puisqu'il offrait, paraît-il, 280 de ses actions non libérées à la garantie d'actions qui avaient disparu de la caisse. Je ne

prends l'incident qu'en ce qu'il peut nous éclairer ; comment se fait-il que la Société ait eu besoin de prendre des mesures pour assurer le paiement de son coupon alors qu'elle ne prend pas les mesures nécessaires pour faire payer ses propres administrateurs ?

M. le président. — Il n'y a pas d'administrateurs qui doivent à l'heure actuelle, car il y a des comptes créditeurs qui compensent des comptes débiteurs. Il y avait un administrateur débiteur de la Société, il n'est plus administrateur.

À présent, que désirez-vous savoir ?

M. Cahen. — À ce moment, il y avait des administrateurs débiteurs.

M. le président. — On n'a pas dit qu'il n'y en avait pas.

M. Cahen. — Je regrette de constater que la déclaration faite à l'assemblée ne l'a pas été avec la netteté suffisante, et qu'elle serait de nature à induire en erreur certains actionnaires.

M. le président. — Lisez donc le *Bulletin de l'Afrique française* et ma réponse à cet égard, vous verrez que ce n'est pas le langage que j'ai tenu. À un montant donné, les actionnaires devaient 6 millions, puis trois millions, puis 2 millions, à la dernière assemblée, ils devaient 1 million 150.000 francs, à l'heure actuelle ils doivent à peu près 600.000 francs. Vous voyez que peu à peu, les créances de la Compagnie se recouvrent.

On vous a expliqué dans la dernière assemblée pourquoi on n'avait pas procédé avec plus de rigueur et d'empressement : c'est parce qu'on ne serait pas arrivé à faire rentrer dans les caisses de la Compagnie les sommes considérables qui y sont rentrées depuis cette époque. Et parmi ceux qui nous ont fait un procès pour la bienveillance que nous avons montrée à leur égard, il s'en trouve un qui nous avait offert des traites qui ont été renouvelées à l'échéance, et qu'il a laissé protester. Ce devrait être le dernier à nous faire un procès et à invoquer un pareil motif. On a usé avec lui de la même bienveillance qu'avec les autres mais il s'est fâché parce que nous trouvions que laisser protester ses traites n'était pas une façon de payer la Compagnie. (*Aux voix ! Aux voix !*)

Je mets donc aux voix la résolution suivante :

« Les actionnaires, après avoir pris connaissance des assignations de MM. Berton, Guinard et Henry, protestent contre l'œuvre de destruction poursuivie par les dits actionnaires ; ils donnent au conseil le mandat formel de soutenir les intérêts de la Compagnie contre les dites demandes par tous les moyens de droit et de fait qu'ils jugeront opportun d'employer, et de faire toutes réserves en vue de rendre les demandeurs responsables du préjudice qui leur est causé. »

Quelqu'un demande-t-il la parole sur cette résolution ?

M. Cahen. — En présence de la déclaration faite à la précédente assemblée, déclaration d'après laquelle des administrateurs n'auraient pas été débiteurs alors qu'ils l'étaient...

M. le président. — Je vous ai déjà répondu. Si c'est ma parole que vous mettez en doute, en sortant de cette assemblée, venez me dire : « Je vous accuse de mentir ! »

Je répète qu'à la dernière assemblée, je n'ai jamais déclaré qu'aucun administrateur avait fini de payer ses versements comme actionnaire ; tous les actionnaires sont là pour le certifier.

Un actionnaire. — Est-ce que l'honorable actionnaire était présent à la dernière assemblée ?

M. Cahen. — Non, mais il y a un compte rendu sténographique.

M. le président. — Je n'ai jamais déclaré à la dernière assemblée que des administrateurs ne devaient pas encore comme actionnaires une partie de leurs versements.

Un actionnaire. — Il doit y avoir un compte rendu sténographique officiel de l'assemblée !

M. le président. — Je suis persuadé que le rédacteur de la *Vie financière* fait tout ce qu'il peut pour suivre des débats excessivement rapides, mais il peut se tromper, surtout

dans la dernière assemblée où il y a eu une discussion assez confuse et très rapide, et dans laquelle il a pu ne pas très bien entendre les réponses du président. Il ne faut, pas opposer au compte rendu officiel la rédaction d'un journal, si consciencieusement faite soit-elle.

M. Cahen. — Il était du devoir de l'assemblée...

M. le président. — Je ne veux pas qu'on puisse dire qu'un actionnaire ne peut pas développer ici sa pensée, mais je ne puis laisser dire qu'à la dernière assemblée j'ai déclaré que certains administrateurs avaient fini d'effectuer leurs versements comme actionnaires. Sous ces réserves, vous pouvez continuer vos observations.

M. Cahen. — Puisqu'il existe un malentendu à cet égard, cela a pu légitimer de la part de certains actionnaires un procès en revendication.

Un actionnaire. — Ils diront cela au tribunal !

Un autre actionnaire. — On ne fait pas un procès en revendication à la légère sur un compte rendu de journal !

M. le président. — Permettez-moi tout d'abord de dire que ce n'est pas là-dessus qu'on peut baser une demande en dissolution de la Société. Alors même qu'un administrateur devrait encore de l'argent comme actionnaire, il aurait certainement tort de ne pas payer, mais ce ne serait pas une raison pour dissoudre la Société. C'est peut-être une raison pour ne pas renommer ou pour révoquer cet administrateur, mais ce n'en est pas une pour jeter par terre la Société tout entière. (*Applaudissements.*)

M. le président. — Je mets aux voix la résolution que je viens de vous lire.

(MM. Cahen, 73 actions ; Richon, 20 actions ; Vasselle, 91 actions, sont opposants.)

Un actionnaire. — M. Vasselle n'est-il pas un ancien employé de la Compagnie ?

M. le président. — M. Vasselle a été en effet très longtemps employé de la Compagnie.

Un actionnaire. — C'est comme le fournisseur.

M. le président. — Ce qui est étonnant, c'est que ceux qui ont 10.000 actions ne protestent pas. Je mets maintenant aux voix la première résolution ; elle est ainsi conçue : « Les actionnaires de la Compagnie impériale des Chemins de fer éthiopiens, réunis en assemblée générale extraordinaire le 17 mai 1907, confirment au conseil les pouvoirs qui lui ont été donnés le 29 octobre 1906 dans les termes suivants : « Les actionnaires autorisent le conseil, en tant que de besoin, en ce qui concerne les deuxième et troisième sections, c'est-à-dire les lignes construites de Diré Daoua vers le Nil et faisant l'objet des articles 1, 2 et 3 de l'acte de concession, à négocier et conclure au mieux des intérêts de la Compagnie avec telles personnes ou telles sociétés qu'il avisera, tous traités ou options en vue de la mise en valeur de ces sections. »

M. Cahen. — Avant de voter sur les mesures qui engageront la Compagnie, il faut connaître celles que vous avez prises pour payer le coupon, il faut savoir si cela ne nous a pas déjà trop engagés.

M. le président — Il s'agit ici de vous redemander les pouvoirs que vous nous avez donnés le 29 octobre dernier. La question posée n'a absolument rien à voir avec la motion qui vous est proposée.

(La résolution, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité de 27.808 actions moins 478 actions et deux abstentions représentant 111 actions).

M. le président. — Quelqu'un demande-t-il la parole ?

Un actionnaire. — Sur quoi ?

M. le président — Sur ce que vous voudrez. Je ne veux pas qu'on puisse dire que nous n'avons pas donné la parole à tous ceux qui l'ont demandée.

Un actionnaire. — Quand viennent les instances demandant la dissolution de la Compagnie ?

M. le président — Le 10 juin.

Personne ne demande plus la parole ?

La séance est levée.

ANNEXE AU RAPPORT DE
M. A. GERVAIS, DÉPUTÉ,
SUR LE BUDGET DES COLONIES
(*La Politique coloniale*, 30 mai 1907)

.....
La compagnie du chemin de fer possède [à Djibouti] une jetée d'assez grande importance qu'elle a rachetée à MM. Duparchy et Vigouroux qui en avaient la concession. Cette jetée, qui s'allonge sur 800 mètres de longueur, atteint des fonds de près de 8 mètres, mais elle n'est achevée que sur 300 mètres du longueur environ, soit jusqu'aux fonds de 3 mètres.

5° Lignes télégraphiques

.....
Une ligne télégraphique, suivant la voie ferrée de Djibouti-Harrar, a été construite et est exploitée par la compagnie du chemin de fer. Cette ligne est complétée par un fil téléphonique ayant le même parcours et se prolongeant jusqu'à Addis-Ababa, soit en tout 800 kilomètres.
.....

LIQUIDATION JUDICIAIRE

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 juin 1907)

Par un jugement en date du 10 juin 1907, la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, au capital de 18 millions de francs, dont le siège social est à Paris, rue Saint-Lazare, 80, a été mise en liquidation judiciaire. M. Louis Chapuis a été nommé juge commissaire et M. Vacher, 9, rue Dupuytren, liquidateur provisoire.

LES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 16 juillet 1907)
[pâle, nb corr.]

Depuis le 10 juin 1907, la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens a été mise en état de liquidation judiciaire ²⁷. M. Chapuis, président du tribunal de commerce, en a été nommé juge-commissaire. M. Vacher en a été nommé liquidateur. Il sera assisté de deux contrôleurs, MM. Henry et Cornet. D'autre part, une instruction judiciaire a été ouverte. Elle a été confiée à M. André, juge d'instruction. L'honorable magistrat a chargé MM. Iché, Vereeeque et Faure, experts comptables, d'examiner la comptabilité de la Compagnie et de lui faire un rapport à cet égard.

²⁷ C'est le 3 juin que la Compagnie avait déposé son bilan.

Examinons, aussi sommairement que possible, l'ensemble des éléments qui constituent la question des Chemins de fer d'Éthiopie.

I

La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens a été constituée à Paris, en 1896, pour reprendre et mettre en valeur une concession accordée le 9 mars 1894 par l'empereur Ménélik à MM. Ilg et Chefneux. Comme, pour se rendre en Éthiopie, il faut, à moins d'emprunter d'autres voies étrangères, passer sur le territoire de la Côte des Somalis, pays de protectorat français, le Gouvernement français a autorisé les concessionnaires à construire un chemin de fer allant de Djibouti au Harrar. En sorte que le réseau concédé à la Compagnie actuelle comprend une ligne partant de Djibouti à Diré-Daoua (300 kilomètres environ), un embranchement de Diré-Daoua au Harrar (75 kilomètres), un prolongement de Diré-Daoua à Addis-Abeba (466 kilomètres), un autre de Addis-Abeba au Kaffa et au Nil Blanc. Actuellement, le réseau construit part de Djibouti et s'arrête à Diré-Daoua (310 km.) en plein désert. Le reste est à construire.

Le capital de la Compagnie, originairement de 2 millions de francs a été porté, par des émissions successives, à 18 millions de francs. Il est représenté par 30.000 actions de 500 fr. dont 8.000 ont été remises aux fondateurs. Il a été créé, en outre, 100 parts de fondateurs donnant droit à 45 % des bénéfices et les fondateurs devaient recevoir deux millions de francs, savoir 1 million lorsque la construction de la ligne de Harrar à Addis-Abeba serait entreprise et 1 million lorsque serait entreprise la construction de la ligne d'Addis-Abeba au Kaffa et au Nil Blanc.

Il a été créé trois séries d'obligations, toutes de 500 fr. rapportant — ou plutôt ayant dû rapporter — 3 %, c'est-à-dire 15 fr. La première série comprend 51.667 obligations émises. À la date du 30 avril 1905, 842 titres étaient amortis. Le remboursement de 124 obligations sorties au tirage de décembre 1905 est en souffrance. La deuxième série comprend 33.333 titres émis, sur lesquels 204 titres étaient amortis le 30 avril 1905 ; le remboursement de 72 titres étant également en souffrance depuis le tirage de décembre 1905. La troisième série comprend 15.500 obligations émises. Aucune d'elles n'a été remboursée. Les actions ont été admises à la cote officielle, les 18 février 1898 et 18 novembre 1901 ; les obligations 1^{re} série les 18 février 1898 et 18 novembre 1901 ; les obligations 2^e série les 25 avril 1902 et décembre 1903 ; les obligations 3^e série, les 3 février 1905 et 3 novembre 1906.

II

Nous avons dit que le premier tronçon seul avait été construit. Il part de Djibouti et va jusqu'à Diré-Daoua. La ligne a 310 kilomètres. Elle est en fort mauvais état. Des ouvrages d'art sont à peu près détruits ; le ballast manque partout. C'est environ une somme de 4 à 5 millions qu'il faudrait pour la mettre en état convenable. Le passif actions et obligations de la société représente 68 millions de francs. Hélas ! sur les 100.500 obligations émises, on peut considérer qu'il n'est pas effectivement rentré à la Compagnie 150 fr. par titre. Ceci est explicable par cette circonstance que 39.500 obligations ont été remises à titre de gratifications, décorées du nom d'indemnités ou de courtages. Elles n'ont pas produit un centime à la Compagnie. Par contre, elles ont grevé le passif social de lourdes charges d'intérêts et d'amortissements.

Avant d'aller plus loin dans l'étude de notre sujet, il faut donc émettre une considération qui ne nous fera pas perdre de vue l'intérêt des obligataires ; au contraire. Il est absolument nécessaire que l'œuvre ne tombe pas ; il faut, en d'autres termes, que les lignes concédées soient achevées. Il y va de l'influence française et son honneur est ici d'accord avec son intérêt.

Il y va aussi de l'intérêt des porteurs d'obligations. Nous ne parlons pas des obligations qui sont possédées à titre plus ou moins suspect par certains détenteurs qui les ont obtenues dans des conditions sur lesquelles il est souhaitable que la justice se

prononce. Nous parlons des obligataires à qui certains intermédiaires, et non des moindres, ont passé des titres en faisant valoir qu'il s'agissait d'une entreprise de premier ordre, que la France ne pourrait jamais abandonner. Ils ont été, soit dit en passant, singulièrement abusés. Ils croyaient, en achetant des obligations de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, subventionner une affaire française. Ils déchargeaient purement et simplement des usuriers anglais qui avaient obtenu leurs titres de la Compagnie dans des conditions les plus critiquables. C'était, pensera-t-on cependant, pour construire la ligne que ces titres avaient été remis. Au contraire ! Les titres, pour la plupart, avaient été remis à titre d'indemnité de résiliation. Les bénéficiaires de ces largesses — tous plus ou moins comparses de M. Ochs, lequel était peut-être un comparse lui-même — avaient reçu des obligations *pour ne pas construire*. Mais n'anticipons pas et poursuivons notre étude.

III

L'Angleterre, l'Italie et la France étaient représentées en Éthiopie par trois ministres : MM. Harrington, Ciccodicola et Lagarde. Ces trois ministres passaient leur temps — quand ils s'occupaient des affaires des nations qu'ils représentaient — à se jouer de bons tours auprès de l'Empereur Ménélik, mais il se produisait pour les intérêts français cette circonstance assez regrettable que M. Lagarde et M. Chefneux — ce dernier, directeur et fondateur de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens — se détestaient cordialement et se contrecarraient. M. Lagarde — duc d'Entotto — considérait que la Compagnie était, sinon son adversaire auprès de Ménélik du moins un rival d'influence.

La longue querelle de MM. Lagarde et Chefneux eut de très fâcheuses conséquences. À Paris, au Quai d'Orsay et au sein de du monde financier, la Compagnie perdait peu à peu son crédit. En Éthiopie, il en était nécessairement de même auprès de l'Empereur Ménélik que travaillaient, d'ailleurs, MM. Harrington et Ciccodicola. Mais si les choses allaient mal au point de vue diplomatique, elles allaient aussi mal au point de vue plus immédiat des intérêts des actionnaires et obligataires. L'administration de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens peut être qualifiée en trois mots : une inimaginable gabegie. Une augmentation du capital-actions a eu lieu en 1899. À ce moment, en même temps que la Compagnie néglige à dessein de réclamer à certains actionnaires influents la libération de leurs actions — laquelle libération n'est pas faite à l'heure actuelle —, elle rachète à ses administrateurs quelque chose comme 12.000 obligations de 500 francs, avec 100 fr. de bénéfice pour les vendeurs, donc 100 fr. de perte par rapport au prix pour lequel les obligations étaient sorties. C'était une perte rondelette de 600.000 francs que la Compagnie s'infligeait à elle-même, au profit de ceux-là même qui avaient à veiller à ses intérêts. Puis vient la série des opérations conclues avec M. Ochs. Cette série va consommer la britannisation de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens qui devait porter l'influence française au cœur de l'Afrique ! M. Ochs fait intervenir tour à tour la New Egyptian Cy, la New African, l'Oceana Consolidated.

Nous ne pouvons tout citer. D'ailleurs, la commission d'experts nommée par M. André, juge d'instruction, mettra tous les faits en lumière. Au surplus, si nous ne nous trompons, il existe au ministère des Colonies un rapport qui aurait été déposé en août 1906 par une commission d'enquête nommée au début de l'année 1906 par MM. Bourgeois, Poincaré et Leygues. Ce rapport sera inévitablement connu. Il ne peut avoir été destiné à sommeiller dans les cartons. Quoi qu'il en soit, indiquons ici quelques-uns des agissements des dirigeants de la Compagnie impériale.

Le 17 juillet 1900, la Compagnie des chemins de fer éthiopiens emprunte 2 millions à la New African — une création de M. Ochs — au taux d'intérêt de 6 %. Cela n'a l'air de rien, un petit emprunt à 6 %. C'est même un taux relativement modéré. Mais vous allez voir. Il y a eu la « petite commission ».

L'emprunt n'était qu'un prétexte pour cette commission. En réalité, la Compagnie n'avait pas besoin d'emprunter deux millions, car les actionnaires et obligataires lui devaient six millions qu'elle n'avait qu'à leur réclamer. Quoi qu'il en soit, la Compagnie contracta l'emprunt.

Or, la Compagnie avait traité avec un entrepreneur pour la construction de 70 kilomètres de voie ferrée ²⁸. Elle résilia avec lui moyennant une indemnité de 2.812.500 francs payables en obligations à 250 fr. d'une valeur nominale de 500 fr. Puis elle donna l'entreprise à la New African, avec un prix forfaitaire supérieur de 11.000 fr. par kilomètre. C'était un cadeau de 770.000 fr. En sorte que l'emprunt de deux millions coûtait à la Compagnie 770.000 fr., plus les 2.812.500 fr., c'est-à-dire 3.582.500 fr., plus, les intérêts à 3 %, plus encore, dans le passif obligations., les intérêts à 3 %, portant sur des obligations de 500 fr. remises pour 250 fr. à l'entrepreneur. Jeter quatre millions pour en emprunter deux, voilà qui confond l'imagination.

Ce n'est pas tout ce pendant. Ces 70 kilomètres que la Compagnie accordait à la New Egyptian avec un cadeau de 770.000 francs, elle les lui reprit le 8 février 1902, avec une indemnité de 4 millions, représentée par 1.600 obligations comptées à 250 francs, représentant elles-mêmes un capital nominal de 8 millions.

En avril 1901, la Compagnie emprunte à la même New African 1.200.000 fr. On recommence la même opération. On retire encore 60 kilomètres au même entrepreneur et on lui alloue 1.650.000 fr. en obligations de 500 fr. comptées à 250 fr. On donne ces 60 kilomètres à la New African et on les lui reprend moyennant une indemnité de 26.000 fr. par kilomètre, soit 1.560.000 fr., toujours en obligations de 500 francs décomptées à 250 fr. En sorte que cet emprunt de 1.200.000 fr. coûta les intérêts, plus 1.050.000 fr., plus 1.560.000 fr., c'est-à-dire 3.110.000 fr., plus encore les intérêts à 3 % sur le double puisque les obligations étaient comptées à 250 fr.

Ce petit jeu ruineux continua si bien que le gouvernement français s'émut. La Compagnie, privée d'argent, ne demandait pas mieux que d'en recevoir de l'État, quitte à chercher plus tard à se débarrasser de sa tutelle. Une convention fut donc signée entre la Compagnie et le protectorat de la Côte des Somalis, homologuée par la loi du 6 avril 1902. aux termes de laquelle une subvention annuelle de 500.000 fr. était accordée à la Compagnie, pendant 50 ans.

Aux termes de la convention du 6 février 1902 entre le Protectorat de la Côte française des Somalis et la Compagnie, approuvée par la loi du 6 avril 1902, il était stipulé (article 5 paragraphe 3) que la Compagnie des chemins de fer éthiopiens ne pourrait décider et contracter d'emprunts qu'avec l'approbation du ministre des colonies et après avis du ministre des finances. Il était également stipulé qu'aucune cession temporaire ou définitive, par quel que moyen que ce fût des lignes concédées ne pourrait être effectuée qu'après l'approbation préalable des ministres des colonies, des affaires étrangères, sur l'avis du ministère des finances.

De la subvention de 25 millions de francs, la Compagnie ne fit qu'une bouchée. Elle la fit escompter par des compagnies d'assurances et toucha de ce chef 11.300.000 fr. Il paraît cependant que la somme fut effectivement employée en travaux à l'exception de 750.000 fr. qui furent employés au paiement de coupons des obligations et de remboursements à certains créanciers anglais, pour des sommes sur l'importance desquelles nous sommes incomplètement fixés. La ligne de Djibouti à Diré-Daoua, terminée le 25 décembre 1902, fut livrée enfin à l'exploitation en janvier 1903. Au bilan du 30 décembre 1902, les dépenses du premier établissement ressortaient à 44.102.000 francs ; le coût kilométrique de la ligne était donc de 142.000 fr. Ce coût représente une majoration de 100 % par rapport à ce qu'il eût dû être. Les sommes effectivement dépensées ont été d'environ 30 millions. Mais en aboutissait au désert, il fallait continuer les travaux. L'argent ne tarda pas à manquer et. du côté diplomatique,

²⁸ La Société Duparchy, Vigouroux et Cie.

les choses se gâtaient. Ménélik se fâchait tout rouge. Quand nous disons « tout rouge », c'est une manière de parler.

Les diplomaties anglaise et italienne avaient « monté » le roi des rois. On avait fait entendre au Négus que la France voulait s'occuper d'un peu près de ses affaires et porter atteinte à son empire. Ménélik menaça de faire construire un chemin de fer à ses frais ; la Bank of Abyssinia lui en donnerait les moyens et il est à remarquer incidemment que les actions de la Bank of Abyssinia avaient trouvé un accueil assez empressé à la Bourse de Paris même. Disons tout de suite que l'incident est clos aujourd'hui et qu'un accord a été signé à Londres, le 13 décembre 1906 entre la France, l'Angleterre et l'Italie. Il n'y a plus de question d'Éthiopie au point de vue diplomatique. Les trois puissances se sont engagées à ne rien faire sans se concerter. La Compagnie ou celle qui lui sera substituée admettra un administrateur éthiopien, un italien, un anglais au sein de son conseil.

Donc, la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens manquait d'argent, et comme l'animal de l'Écriture qui veut retourner.... à ce que vous savez, elle voulait retourner aux usuriers. Elle négocia de nouveaux emprunts avec l'International Ethiopian Railway Trust, autre incarnation de M. Ochs.

En même temps, la Compagnie se livra à des efforts considérables en vue de l'internationalisation du chemin de fer et ceci ne laisse pas que d'étonner. Pourquoi ? se demande-t-on. Voici pourquoi.

La tutelle de l'État peut être parfois agréable — au moment où le tuteur donne de l'argent — mais elle ne va pas sans gêner le pupille. On comprend que les fautes commises par la Compagnie pouvaient peser d'un poids très lourd et l'exposer à des actes de répression. Avec des ministres qui ont mauvaise tête — cela arrive — des députés qui interpellent, des publicistes qui dévoilent, on ne sait où l'on va. L'internationalisation, c'était, pensait-elle, le salut, car c'était l'argent trouvé moins difficilement, l'État français désintéressé pécuniairement peut-être. Enfin, M. Ochs, le prêteur anglais, avait pris un pied dans l'affaire en vue de l'internationalisation du chemin de fer, sans oublier les bénéfices matériels. Il était donc naturel que l'action de M. Ochs se manifestât dans le sens de l'internationalisation. Et voilà pourquoi la Compagnie des chemins de fer éthiopiens fit faire des campagnes de presse en faveur de l'internationalisation du chemin de fer, et surprit même, à cet égard, l'appui de plusieurs chambres de commerce françaises ! Il est assez vraisemblable, soit dit en passant, que lorsque l'on saura quelles ont été les *parties prenantes* des fonds de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, on en verra de singulières.

En janvier 1905, l'International Ethiopian Railway Trust prend à option 6.000 obligations de 500 francs à 120 francs ! Et pour prix de ce service, la Compagnie lui concède l'entreprise des 466 kilomètres de Diré-Daoua à Addis-Abeba, au prix exorbitant de 125.000 fr. le kilomètre. Nous disons : exorbitant, à dessein, car la Compagnie était pleinement édifiée sur le prix normal, lequel ne devait pas être supérieur à 90.000 francs. En août 1905, nouveau scandale. La Compagnie emprunta au trust 239.000 fr. Cela, c'est le bouquet.

Le 28 août 1905, la Compagnie empruntait au Trust la somme de 239.000 fr., remboursables le 1^{er} décembre 1905 avec intérêts à 5 %. En rémunération, la Compagnie accordait jusqu'au 31 décembre audit trust une option sur 4.000 obligations de 300 fr. 3^e série à 200 fr., étant entendu que si la Compagnie des chemins de fer éthiopiens se procurait des ressources sous une autre forme, le Trust aurait droit à une indemnité proportionnelle au bénéfice qu'il aurait réalisé s'il l'avait levée. L'indemnité sera calculée, disait le traité, sur la différence entre le prix d'option et le cours auquel l'International Ethiopian Railway Trust and Construction Cy déclare vouloir profiter de cette option.

En outre, la Compagnie donnait à la Société anglaise en nantissement, son fonds de commerce, c'est-à-dire l'ensemble de l'exploitation des lignes dont elle était concessionnaire, avec ses gares, le matériel, même les objets mobiliers existant au siège social à Paris, ses créances, le montant de l'exploitation, ses droits à la dîme, ainsi que tous profits que la Compagnie pourrait ultérieurement réaliser, bref, tout ! La Compagnie s'anéantissait, s'abîmait dans le trust anglais, se faisait remplacer par lui. Le chemin de fer d'Éthiopie passait donc intégralement en des mains anglaises, le tout pour 239.000 fr. ! Ainsi voilà où était tombée cette belle entreprise française qui devait nous faire honneur en Afrique, aux yeux du monde civilisé, et profiter au monde de l'épargne française. Ceci se passait, nous l'avons dit, le 28 août 1905. Le gouvernement protesta par huissier et constitua avoué... le 10 novembre 1905.

Ici se place l'incident de la dîme.

L'empereur Ménélik avait accordé en 1894 à la Compagnie le droit de percevoir un droit de 10 % (la dîme) sur les marchandises parties de Djibouti pour aller au Harrar et vice versa, qu'elles eussent utilisé ou non la voie ferrée.

Les recettes de l'exploitation du chemin de fer de Djibouti à Diré-Daoua avaient représenté en 1903, 886.343 fr. 27. Les dépenses avaient été de 1.152.351 fr. 17. En 1904, les recettes avaient atteint 1.157.037 francs 07 ; les dépenses 1.235.469 fr. 73. En 1905, les recettes avaient atteint 1.095.084 francs ; les dépenses 1.130.628 fr. 07. À ces insuffisances, il fallait joindre les frais d'administration centrale et les charges financières des emprunts, que ne compensaient pas, bien loin de là, quelques recettes accessoires. L'exploitation creuserait donc le déficit. À fin décembre 1905, le solde débiteur du compte de profits et pertes de la Compagnie approchait de 3 millions (exactement 2.964.046 fr. 75). L'administration expliquait à ses actionnaires que si elle ne joignait pas les deux bouts, c'est qu'elle était dans l'impossibilité de percevoir la dîme à elle concédée en 1894, par le Négus Ménélik.

L'autorisation ne lui avait jamais été accordée de la percevoir en territoire français. Mais le gouvernement français ne pouvait l'accorder que si le Négus Ménélik était consentant. Or, le Négus était en difficulté avec la Compagnie et lui interdisait la perception de la dîme.

Lorsque la difficulté fut aplanie, la Compagnie perçut enfin la fameuse dîme (novembre 1906). Mais il suffisait pour échapper à ce droit que les marchandises ne partissent point de Djibouti, qu'elles partissent de Zeyla, port anglais. C'est ce qui arriva. Les caravanes de Zeyla firent concurrence au chemin de fer. Celui-ci encaissa des recettes dérisoires. Djibouti protesta contre un procédé qui la ruinait et le ministre des colonies enjoignit à la compagnie de rapporter son tarif aggravé de la dîme (février 1907). Ainsi la compagnie était perdue si elle percevait la dîme. Elle était perdue si elle ne la percevait pas. Elle était dans une impasse. On sait le reste. Elle est actuellement en état de liquidation judiciaire.

IV

Et maintenant il va falloir faire tomber certaines créances, en réduire certaines autres et poursuivre certaines responsabilités, par la voie civile — et l'autre. Pour l'avenir même de l'entreprise, plusieurs solutions peuvent être envisagées. Une Compagnie fermière aurait l'exploitation de la section construite et la continuation des lignes à construire. On peut encore envisager une autre combinaison. Une fois le capital obligations ramené à sa juste valeur, les éliminations et les réductions étant faites, ce capital obligations serait transformé en capital-actions. Puis la Compagnie procéderait à la réduction de son capital-actions actuel, en sorte que Les créanciers actuels formeraient à eux seuls la Compagnie des chemins de fer éthiopiens. Celle-ci, dûment allégée, débarrassée aussi de ses mauvais génies, pourrait obtenir ou le droit d'émettre des obligations à lots, ou une subvention nouvelle de l'État, toutes garanties étant données à Ménélik, à l'Angleterre et à l'Italie du respect de la convention de décembre 1906. La Compagnie

pourrait ainsi obtenir plus aisément des concours financiers des sociétés de crédit qui avaient quelques motifs d'éprouver de l'horreur pour tout ce qui approchait cette affaire avant sa mise en liquidation.

À côté de ces considérations, certains obligataires en envisagent d'autres. Il paraît que quelques-uns se proposent de demander des dommages et intérêts à certains banquiers qui leur auraient vendu des titres, et même à certains agents de change. À l'égard des premiers, banquiers, on invoquerait que, chargés d'effectuer le placement des titres, ils savaient dans quelle situation inextricable se trouvait la Compagnie et quelle était l'origine de la remise par elle de ces obligations, qu'il s'agissait de véritables cadeaux, ou de la contre-valeur d'emprunts usuraires attestant la condition désespérée des débiteurs. On se baserait sur l'article 1382 du Code Civil. À l'égard des agents de change, on invoquerait que l'article 85 du Code de Commerce défend à ces officiers ministériels de faire des affaires pour leur propre compte. Or, des options à un certain cours auraient été données à des agents de change. Ceux-ci auraient placé des titres à leurs clients ; mais par quel moyen ? En *levant l'option* pour eux-mêmes ou pour la charge, donc en *achetant*, puis un vendeur par eux-mêmes à la clientèle. Il y aurait eu là infraction à l'art. 85 du Code de commerce et les agents intéressés à la vente, au placement des obligations, auraient à répondre des conséquences de cette faute. Jusqu'à quel point ces deux griefs sont-ils fondés ? C'est ce qu'il est impossible de dire en ce moment. L'argument tient en droit, assurément. mais il faut tenir compte *du fait*.

Quoi qu'il en soit, une chose est certaine, c'est que l'entreprise, en si fâcheuse posture quelle soit présentement, est en situation meilleure qu'au début de l'année. Si les travaux ne reprennent pas, si l'entreprise reste immobile et inerte, l'Angleterre nous évincera et elle construira avec moins de difficulté que notre entreprise française, une ligne de Berbera à Addis-Abeba. Sans doute la convention de décembre 1906 nous donne une certaine sécurité de ce côté, puisque l'Angleterre ne peut rien entreprendre sans s'être concertée avec nous. Mais la France, il faut en convenir, ne pourra immobiliser nos voisins au delà d'un certain temps. On sait que la convention de décembre 1906 dispose que le gouvernement britannique se réserve de se servir d'une autorisation donnée par Ménélik, le 28 août 1904, pour construire un chemin de fer du Somaliland à la frontière soudanaise. Il y a donc là une menace évidente. Au surplus, l'affaire eut été bonne, si elle avait été bien dirigée. Elle reste pour la France très intéressante à la condition de trouver de l'argent. On en trouvera vraisemblablement quand la Compagnie se sera assainie, mais le travail d'assainissement, il ne faut pas se le dissimuler, sera long et difficile. En raison même de la gravité des responsabilités engagées, il sera très entravé, et la tâche des liquidateurs n'est pas une petite affaire. Elle leur demandera beaucoup de temps, des efforts d'assimilation pénibles, un certain désintéressement, et surtout du courage, beaucoup de courage. Il n'est pas permis de leur refuser le crédit que demande la réunion de toutes ces conditions.

Chemins éthiopiens
(*Gil Blas*, 20 juillet 1907)

On annonce que la Banque de l'Indo-Chine a été sollicitée par le ministre des colonies de reprendre en mains l'affaire des Chemins de fer éthiopiens. On dit que si la Banque consent à s'y intéresser, elle ne le fera qu'à la condition que cette affaire soit libre de tous engagements. La Banque a été autorisée récemment, à ouvrir une agence à Djibouti

[La question de la dîme]
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 31 juillet 1907)

[...] La concession de l'Empereur Ménélik, qui, dans son article 9, autorise la compagnie à percevoir un droit de 10 % sur les marchandises, stipule dans son article 10 que toutes les marchandises doivent passer par le chemin le fer et que le même droit doit être perçu sur toutes les frontières. C'est parce qu'elle n'a pu obtenir l'application de l'article 10 que la Compagnie a dû renoncer provisoirement à la perception de la dîme.

.....
Mais le malheur est qu'il existe une contestation à cet égard. On s'est toujours demandé, même et surtout en Angleterre, comment un monopole aussi étendu pouvait avoir été accordé par l'empereur Ménélik. Il existait une convention entre la France et l'Angleterre datant du 8 février 1888, aux termes de laquelle la route des caravanes comprise entre Zeyla (port anglais) et Harrar demeurait ouverte au commerce des nations (Art. 5). Ménélik, d'ailleurs, le 14 mai 1897, avait fait un traité avec l'Angleterre dont l'art. 3 était ainsi conçu. « La route des caravanes entre Zeyla et Harrar restera ouverte au commerce des nations comme par le passé. »

.....
LES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 31 juillet 1907)

.....
3. — Lettre de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.

Paris. 29 juillet 1907.

Monsieur le Directeur,

Nous n'avions pas jugé utile de répondre jusqu'ici aux attaques répétées de votre journal, parce qu'elles restaient vagues et tendancieuses et que nous en connaissions l'origine et le but. En raison de notre silence sans doute, vous avez cru pouvoir, dans votre numéro du 27 juillet, vous livrer à quelques précisions. C'est ainsi que vous nous accusez formellement d'avoir, lors du dépôt de notre bilan, le 3 juin dernier, tenté un détournement d'actif au profit de nos créanciers anglais. C'est là une calomnie, à laquelle nos ennemis sont obligés de donner pour base des faits travestis ou groupés avec le plus malveillant arbitraire et des documents incomplets et truqués, ou même complètement inexistantes, comme nos prétendus télégrammes à Kassapian, qui sont de pure invention, ce qui ne vous empêche pas de donner à vos lecteurs les jours et heures de leur dépôt.

Vous mêlez en outre et bien inutilement à ce débat un homme de premier ordre et à tous les points de vue irréprochable, M. Vée, notre agent principal à Djibouti, auquel jusqu'à ce jour, tous ceux qui l'ont vu à l'œuvre, amis et ennemis de la Compagnie, s'accordaient à rendre un hommage unanime et mérité.

Vous pourrez d'autant moins exciper de votre bonne foi qu'il vous eut été très facile de vous renseigner exactement, auprès de notre juge-commissaire et de notre liquidateur, sur l'attitude de la Compagnie au moment de l'incident de Diré-Daoua, et d'une façon générale, sur la gestion absolument correcte du conseil d'administration, dont le seul crime est de s'opposer énergiquement à la ruine de ses actionnaires et obligataires, au profit d'une combinaison financière puissamment appuyée, et dans laquelle nos dépouilles entreraient pour une bouchée de pain.

Nous vous prions d'insérer cette lettre, qui sera la dernière quoi que vous puissiez écrire, dans votre plus prochain numéro, à la même place et sous la même rubrique que votre article du 27 juillet, nous réservant formellement de poursuivre, dans le plus bref délai et par une autre voie, la réparation qui nous est due et de vous répondre à ce moment d'une façon aussi complète que définitive.

Veuillez agréer, Monsieur le directeur, etc.

Le Secrétaire général :

Signé. Teillard.

4. — Notre réponse à la Compagnie des Chemins de fer éthiopiens

La Compagnie connaît, dit-elle, l'origine et le but de ce qu'elle appelle nos attaques. Nous la prions de nous faire l'honneur de croire que l'origine n'est autre qu'une étude approfondie du cas de la Compagnie, rendue nécessaire par le triste sujet d'actualité qu'elle est en ce moment. Quant au but, il a toujours été déclaré ici même : l'assainissement de la situation. Nous ne voulons qu'on dépouille personne, nous venons de le dire à propos de la lettre du Trust anglais ; nous le répétons à propos de la lettre de la Compagnie française. Mais l'assainissement dans la procédure actuelle, il faut le dire nettement, c'est de la plaisanterie.

Nous avons accusé l'administration d'avoir tenté un détournement d'actif. Les faits, dit la Compagnie, sont travestis ou groupés d'après des données incomplètes et truquées. Il est pourtant certain que, dès le 2 juin 1907, un incident s'est produit en Éthiopie et qu'une tentative de mainmise a été opérée par les agents du Trust en uniforme et en casquette à initiales. Le coup de main a échoué grâce à l'énergie de M. Klobukowski, notre ministre plénipotentiaire. L'incident, le *Temps* l'a raconté, les *Débats* l'ont raconté, le *Bulletin du Comité de l'Afrique française* l'a raconté, l'*Action* aussi, et nous aussi. *Le fait en lui-même est vrai*. Premier point.

Le fait s'est accompli en vertu d'instructions données par la Compagnie à son agent, M. Vée. Ce fait est vrai ; second point.

Le coup de main avait pour cause des emprunts irréguliers et illégaux contractés les 31 août, 29 novembre, 29 décembre 1906, et il a été conclu en vertu de pouvoirs donnés le 9 février 1907 par M. Duros, vice-président du conseil d'administration. La Compagnie omit d'aviser ses représentants en Éthiopie du dépôt de son bilan quand il fut effectué. Le fait est vrai, troisième point.

Ce qui ne serait pas vrai, c'est qu'il ait été envoyé des télégrammes à M. Kassapian par la Compagnie.

En effet, les télégrammes signés Deperdussin ont dû être envoyés le 31 mai au nom du Trust ! Nous nous sommes donc trompés. Ce qui nous a induits en erreur, c'est que le pouvoir donné par M. Duros le 9 février 1907, au nom de la Compagnie, annonçait à M. Hansen que des télégrammes portant des instructions seraient signés Deperdussin. D'ailleurs, on a si souvent vu la Compagnie et le Trust marcher ensemble qu'il peut arriver de confondre l'un et l'autre sans prendre le Pirée pour un homme.

Quant à M. Vée, qui est un homme de premier ordre, au dire de nos correspondants, nous ferons remarquer que non seulement nous ne l'avons pas attaqué, mais encore que nous l'avons dégagé. Et nous en sommes très heureux. Nous l'avons mêlé au débat parce qu'il lui appartient ; mais la responsabilité des actes que nous reprochons à la Compagnie qui lui a donné ses ordres, nous n'en avons pas chargé M. Vée. Bien au contraire.

La Compagnie, qui se permet de s'en prendre à notre bonne foi — ce qui de sa part est énorme, tout simplement, et le propos nous eussions été en droit de ne pas l'insérer — nous renvoie au juge-commissaire et au liquidateur ! Est-il vraiment admissible que nous, qui avons notre dossier. — lequel nous suffit — nous allions demander à un magistrat et à un mandataire de justice de couvrir, d'ores et déjà, la Compagnie près de nous ? Il faut un manque de tact et une inconscience rares pour se targuer d'une

indulgence qui ne peut pas être acquise, et que ceux qui la professeraient — ce qui n'est pas, croyons-nous — ne pourraient, en l'état actuel, déclarer à personne.

Après la série d'agissements de la Compagnie qui ont eu pour effet sa ruine et celle de ses obligataires, est-il permis au conseil d'administration de parler d'éviter, par ses propres soins, la ruine des uns et des autres ? Nous ne nous faisons ici les serviteurs d'aucune combinaison. À chaque heure suffit sa tâche. La tâche actuelle consiste à éliminer les créanciers dont les agissements ont fait tort à la masse, et l'administration actuelle, héritière et continuatrice de sa devancière. — cela dit en faisant réserve des cas particuliers de tel ou tel administrateur dont la responsabilité personnelle peut être nulle ou simplement atténuée.

Nous avons répondu à tout, croyons-nous, sauf aux points que la Compagnie se réserve de traiter ailleurs. Ce sera pour ailleurs.

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

Quelques documents édifiants

(Cote de la Bourse et de la banque, 5 août 1907)

À la date du 29 juillet 1907, il y a quelques jours, M. Teillard, secrétaire général de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, nous a adressé une lettre — que nous avons bien voulu insérer, nonobstant son impertinence — pour nous dire au nom du conseil d'administration que la gestion du dit conseil avait été absolument correcte et qu'il — le conseil toujours — n'avait aucune part de responsabilité dans l'incident de Diré-Daoua. Nous eussions dû au surplus, d'après notre correspondant, nous renseigner auprès du juge commissaire et du liquidateur. Ceux-ci auraient pu répondre de la correction de la Compagnie.

Il y avait — avons-nous fait remarquer — dans le fait d'invoquer plus ou moins nettement de semblables témoignages une véritable inconvenance. Comment, en vertu de quoi l'honorable M. Chapuis, président du tribunal de commerce, l'honorable M. Vacher, liquidateur judiciaire, pouvaient-ils reconnaître réguliers ou exempts de reproches les agissements manifestement illégaux et scandaleux commis par le conseil d'administration de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens ?

Nous allons produire maintenant quelques documents qui vont prouver à l'évidence que les agissements du conseil d'administration, en août, en novembre, en décembre 1906, en mars 1907 et jusqu'à la cessation de paiement inclusivement — même après — n'ont pas eu la bonne foi pour excuse. Ils ont été la répétition aggravée des agissements de 1905 sur la nature desquels le conseil de 1906, héritier et continuateur du conseil de 1905, *était parfaitement édifié*.

On sait que, aux termes de la convention du 6 février 1902, approuvée par la loi du 6 avril 1902, il avait été établi que la Compagnie ne pourrait décider et contracter d'emprunts qu'avec l'approbation du ministre des Colonies, et après avis du ministre des finances. Il était également stipulé qu'aucune cession temporaire ou définitive, par quelque moyen que ce fut, des lignes concédées, ne pourrait être effectuée qu'après l'approbation des ministres des colonies et des affaires étrangères, sur l'avis du ministre des finances. Le 28 août 1905, la Compagnie contractait un emprunt au Trust en lui donnant en nantissement son fonds de commerce, c'est-à-dire l'ensemble de l'exploitation des lignes dont elle était concessionnaire, ses gares, le matériel, etc. Cela posé, on lira avec intérêt les trois lettres suivantes :

Paris, 26 août 1906.

Monsieur H. Lacarrière, administrateur délégué de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens,
80, rue Saint-Lazare, Paris.

Monsieur et cher collègue,

Je viens de lire attentivement le projet de contrat que vous vous proposez de signer avec le Trust pour assurer le prochain coupon. La question qui se pose, tout naturellement, après cette lecture, c'est de savoir le but réel visé dans cet acte.

Si on écarte, en effet, l'idée de combinaison quelconque destinée à pourvoir aux nécessités de demain, on ne pourrait voir dans ce projet d'emprunt qu'un de ces expédients tant de fois employés déjà pour faire face à une nécessité immédiate qu'on espérait devoir n'être que passagère.

Voici deux ans que nous vivons sur de semblables espérances, attendant avec une inaltérable confiance pour le lendemain même la meilleure des solutions. Aujourd'hui, nous avons le devoir de serrer les probabilités de plus près et d'envisager si l'arrangement qu'on nous propose assure au moins demain ; sinon, à quoi bon !

Or, il ne résout rien ; il ne liquide aucune des difficultés avec lesquelles nous sommes aux prises. Il se superpose à elles, en les aggravant au contraire. Nous avons successivement abandonné tous nos droits et nos prérogatives, et plusieurs fois déjà j'ai eu à faire des réserves à ce sujet ; nous nous trouvons engagés pour l'avenir au delà du légal et du possible ; aujourd'hui, on nous demande de consacrer la déchéance irrémédiable des actionnaires, sans compensation pour personne.

Qu'on me montre que mes prévisions sont fausses, seulement exagérées ; qu'on me montre le but vers lequel nous nous acheminons, je ne demande qu'à me laisser convaincre ; mais, jusque là, je croirais manquer à mon mandat en sanctionnant un acte de dépossession que je considère comme mauvais et illégal.

Illégal à l'endroit des actionnaires ; illégal à l'égard des obligataires eux-mêmes, illégal en raison des conventions avec l'État et, remarquez-le bien, fussions-nous débarrassés de toute préoccupation à ces trois points de vue, nous resterons personnellement responsables vis-à-vis des tiers créanciers dont nous aurions abandonné le gage.

Je ne veux encourir aucune responsabilité de cette nature, et ne pouvant assister au Conseil lundi, je vous adresse cette lettre, dont je requiers l'inscription au procès-verbal après lecture au conseil, pour faire connaître que je me prononce formellement contre l'acte sus-indiqué, entendant révoquer, en ce qui me concerne, tout vote intérieur dont on croirait pouvoir s'autoriser pour le consacrer.

Veillez, etc...

Signé : DE L'ENFERNA

P. S. — Pour être assuré que cette lettre vous parviendra, je vous en adresse le double, 27, rue de Londres.

Paris, 29 août 1906.

À Monsieur Lacarrière, administrateur délégué de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, à Paris.

Monsieur et cher collègue,

Nous apprenons à l'instant que, comme suite à la réunion d'hier, du Comité de notre société, vous vous proposez de passer outre au vote non acquis concernant le contrat proposé par le Trust. Il nous est impossible de laisser passer un semblable acte sans protester énergiquement contre ce que nous estimons être un acte aussi évidemment entaché d'illégalité. D'une part, en effet, le comité, composé de quatre membres,

n'avait pas qualité pour voter un contrat semblable, surtout en présence du refus, communiqué par la lettre, du cinquième membre du conseil, absent, mais qui avait connaissance du projet. Cette lettre rendait manifeste que le conseil était, en majorité, opposé à son acceptation, car les voix se sont également partagées parmi les membres présents. Une signature donnée dans ces conditions, de même qu'un extrait du procès-verbal qui doit y être annexé, serait absolument illégale avant l'approbation du dit procès-verbal. Nous croyons devoir, sans un instant de retard, vous en faire l'observation, avant qu'un acte irrémédiable place notre société dans la situation la plus fâcheusement illégale et nous fasse en courir les risques les plus graves. Nous avons le très grand regret de vous adresser notre protestation formelle contre un semblable fait, car nous tenons essentiellement à dégager notre responsabilité personnelle d'administrateurs dans cette affaire. Nous vous présentons, etc...

Signé : L'Enferna et T. Seyrig.

Paris, le 7 septembre 1905.

À Monsieur Henri Lacarrière, administrateur délégué de la
Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, Paris.

Monsieur et cher collègue,

Deux d'entre les signataires de la présente vous ont adressé, en date des 5. et 29 août, des lettres appelant votre attention sur des irrégularités qu'ils estimaient regrettables, et dont ils vous demandaient le prompt redressement.

Vous n'avez pas répondu à ces lettres et vous n'y avez pas donné suite. Une protestation que contenait la deuxième contre un acte encore à signer, n'a pas arrêté votre décision et vous avez cru pouvoir passer outre.

En présence de ce silence et de ce refus, nous jugeons nécessaire de confirmer ce que nous avons cru devoir faire et notre collègue, M. le comte de Ganay, désire se joindre à nous.

Nous vous adressons donc, par lettre recommandée, copie de nos deux précédentes, vous confirmant leur contenu. Nous vous demandons, une fois de plus, de vouloir, dans le plus bref délai possible, c'est-à-dire au moins sous huitaine : 1° réintégrer dans les caisses de la société les obligations, sauf erreur au nombre de 1.707, qui se trouvent chez vous, comme suite et fin d'une opération d'avances qui a été close le 15 juin dernier, obligations qui, depuis ce jour, devraient être rentrées ; 2° assurer la rentrée dans les caisses de la société des 600 actions qui auraient dû se trouver au nombre de celles que vous avez remises en volume après un long séjour chez vous.

Nous vous rappelons qu'un cahier entier de 500 actions n'est rentré qu'à l'état de talon de souche et que dans un autre cahier, le détachement inexplicé de 100 actions a été constaté.

Responsables comme administrateurs de la société de l'existence de ces titres, nous ne pouvons que renouveler en insistant pour obtenir la réintégration des valeurs manquantes. Nous vous prions de nous faire connaître leur restitution. Veuillez nous accuser réception de la présente lettre et agréer, monsieur et cher collègue, l'assurance de notre considération distinguée.

Signé : H. Seyrig, de l'Enferna, de Ganay.

Voilà donc, en août et septembre 1905, trois administrateurs singulièrement gênants. Ils ne veulent pas que le gage des obligataires soit détourné au profit du Trust. Ils n'admettent pas, non plus, que des titres disparaissent des caisses de la société. Ce dernier détail n'est pas moins piquant que les autres, soit dit en passant. Il va donc falloir se débarrasser de ces administrateurs.

Mais d'abord on commencera par les noyer. Une assemblée générale fut tenue le 20 novembre 1905 (son histoire est tout à fait intéressante, et nous entraînerait aujourd'hui un peu loin). Au cours de cette assemblée furent nommés administrateurs : MM. Duros, Ponsignon et Dubost, personnages sympathiques au Trust.

Le conseil était donc composé de MM. Chefneux et Ilg (en Éthiopie), Lacarrière, administrateur délégué, Baudouy (administrateur du Trust), Duros, Ponsignon, Dubost et des trois dissidents MM. de l'Enferna, Seyrig et de Ganay, noyés comme on vient de voir, en attendant mieux.

On se débarrassa de deux d'entre eux, MM. de l'Enferna et Seyrig, le plus gentiment du monde à l'assemblée générale du 22 juin 1906. Le troisième dissident, M. de Ganay, ne pouvant pas faire de l'opposition, à lui tout seul, donna sa démission. Deux administrateurs nouveaux furent nommés que le gouvernement n'a pas agréés.

Entre-temps, le gouvernement français avait protesté contre l'acte du 28 août 1905, constitué avoué, et assigné les deux compères, Compagnie impériale et Trust devant le Tribunal civil. Le Trust avait dû donner mainlevée et une transaction était intervenue (mars 1906).

Ainsi l'emprunt d'août 1905 est manifestement irrégulier. Les incidents qui se sont passés le prouvent à l'évidence. Comment va se comporter le nouveau conseil ?

Or, le nouveau conseil — celui du 22 juin 1906 — recommença l'acte du 28 août 1905 ! Cela par traités conclus les 31 août ²⁹, 29 novembre, 29 décembre 1906. Ce sont ces traités qui ont engendré la tentative de mainmise opérée par le Trust après la cessation de paiements de la Compagnie Impériale. On sait quelles en étaient les dispositions principales. Nous les avons analysées dans notre numéro du 23 juillet 1907. Nous ne les répéterons pas. Ce que nous établissons ici, c'est que le conseil en 1906 savait dans quelles conditions irrégulières il agissait. Qu'on lise maintenant cette lettre de la Compagnie au Trust.

Paris, 3 septembre 1906.

Monsieur J. F D. Bouden, secrétaire à Paris de l'International
Ethiopian Railway Trust and Construction Company Limited.
19, rue La-Fayette, Paris.

Monsieur,

Comme suite à notre convention du 31 août, nous avons l'honneur de vous faire remettre avec la présente, les trois seules expéditions complètes que nous possédons de la ligne de Diré-Daoua à Addis-Abeba, suivant bordereau ci-joint en deux exemplaires, dont veuillez nous retourner un exemplaire signé par vous pour décharge.

Dans la troisième expédition, il manque la pièce n° 1 (carte au 1/2.000.000, que nous allons rechercher et vous envoyer aussitôt que possible.

Veuillez agréer..

Signé : Lacarrière.

Nous ne nous étendrons pas sur la gravité de l'acte commis par la Compagnie. La chose est comparable, toutes proportions gardées, à l'agissement invraisemblable dans l'odieux, d'un état-major envoyant tout son plan de mobilisation à l'état-major d'une

²⁹ Dans le traité du 31 août 1906 figurait une clause savoureuse. Il était donné en nantissement — entre autres — les créances que la Compagnie possédait contre les actionnaires ci-après pour libération d'actions : Baudouy, 18.650,75 ; Chefneux, 1984.259 fr. ; [François] Deloncle [député des Basses-Alpes et de la Cochinchine], 470.625 fr. ; Dessoudeix, 151.000 fr. ; Héritiers Devès, 36.075, 55 ; Dubar, 7.500 fr. ; Dutreil, 7.500 fr. ; [Raymond] de Kergariou [neveu de Raoul Denisane], 25.000 fr. ; H. Lacarrière, 70.000 fr. ; de Langsdorff, 52.500 fr. ; Marguillon, 12.750 fr. ; Prévost, 5.000 fr. ; Remy, 2.500 fr. ; de Sinety [administrateur de la Société industrielle de Djibouti], 2.000 fr., *Teillard, secrétaire général*, 5.000 fr. ; Turge, 1.750 fr. ; total, 1.015.351 30.

puissance rivale. Le gouvernement français savait quelles visées poursuivait l'Ethiopian Trust, la Compagnie impériale elle-même le savait. L'Ethiopian Trust, au surplus, ne s'en cachait guère.

*
* *

Ainsi le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens s'est permis de nous écrire une lettre impertinente, en nous disant qu'il s'était comporté correctement lors de l'incident de Diré-Daoua, que la gestion du conseil a été correcte, et même de nous menacer.

À quel moment le conseil a-t-il été de bonne foi ?

Le conseil d'administration du 22 juin 1906, ce conseil, *qui est le conseil actuel*, et qui, pour comble, reste à la tête des affaires de la Compagnie (car la liquidation judiciaire n'a pas pour effet de le dessaisir) ignorait-il la convention du 6 février 1902 ? Non.

Ignorait-il le précédent de 1905 ? Non.

Ignorait-il que le ministre des colonies, édifié par le rapport de la commission d'enquête qu'il avait nommée, rapport déposé le 6 août 1906, avait refusé d'approuver les projets de convention sur lesquels la Compagnie avait passé outre, qui devinrent les traités des 31 août, 29 novembre et 29 décembre 1906 ? Non.

Est-ce au moment de l'incident de Diré-Daoua que la Compagnie a été de bonne foi ?

L'incident eut lieu le 2 juin. La Compagnie attendit jusqu'au 3 juin pour télégraphier à Djibouti sa suspension de paiements.

La Compagnie nous a écrit que nous pouvions nous adresser à son juge-commissaire ou à son liquidateur.

Parfaitement ! Nous nous adressons au juge-commissaire et au liquidateur, en publiant, ici même, les documents qu'on vient de lire. Voilà qui achèvera de les édifier.

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS (Cote de la Bourse et de la banque, 8 août 1907)

Nous avons terminé notre article d'hier relatif à la Compagnie des chemins de fer éthiopiens par ces mots :

« La Compagnie des chemins de fer éthiopiens, qui essaie d'intimider les journaux, n'intimidera personne et surtout pas nous. »

On se souvient, en effet, que la Compagnie des chemins de fer éthiopiens nous avait écrit, à la date du 29 juillet, qu'elle se réservait de poursuivre dans le plus bref délai et par une autre voie (que la correspondance par lettre) la réparation qui lui était due et de nous répondre à ce moment d'une façon aussi complète que définitive.

De la Compagnie elle-même, juridiquement parlant, pas de nouvelles. Celle-ci s'abstient. Mais cinq administrateurs — pas plus — nous demandent des dommages-intérêts devant le tribunal civil parce qu'ils se sentent personnellement atteints du fait que nous avons critiqué les agissements du conseil d'administration pris globalement. Ce sont MM. Duros, Ponsignon, Dubost, de la Beaumelle et Guérin. Nous n'avons jamais nommé ces deux derniers, que le gouvernement n'a pas agréés, d'ailleurs. M. Lacarrière, prudemment, s'est abstenu. M. Baudouy, qui était administrateur de la

Compagnie et du Trust, s'est abstenu de même. Les plus compromis sont donc les plus prudents, à l'exception de M. Duros, lequel est téméraire, comme on va voir dans un instant.

Occupons-nous donc un peu de nos demandeurs. Ces Messieurs trouvent mauvais d'être accusés d'avoir favorisé des créanciers, le Trust anglais. À cela, nous ne pouvons rien. Les faits sont les faits. Nous avons le droit de les présenter, de les discuter, à la condition d'en faire la preuve. Nous en fournissons les preuves ici même, et nous fournirons les preuves partout où il le faudra.

Nous allons même en fournir tout de suite. Qu'on lise ci-après le pouvoir *signé Duros* envoyé, dès le 9 février 1907, par la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, à son chef d'exploitation à Djibouti, M. Vée.

POUVOIR

Je soussigné Henri Duros, agissant au nom et comme vice-président de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, société anonyme au capital de 18 millions de francs, dont le siège social est à Paris, 80, rue Saint-Lazare.

Donne par ces présentes pouvoirs à M. V. Vée, chef d'exploitation de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, à Djibouti, côte française des Somalis.

De dresser contradictoirement, avec M. Folmer Hansen ou tout autre représentant de l'International Ethiopian Railway Trust and Construction Company Limited, le procès-verbal de prise de possession et d'inventaire des biens immobiliers et mobiliers spécialement affectés à la créance de cette société par les contrats des 29 novembre 1906 et 29 décembre 1906, conformément au modèle ci-joint, de consentir la dite prise de possession.

Étant spécifié que sur avis télégraphique émané de M. Deperdussin, les agents de la Compagnie impériale devront verser quotidiennement, entre les mains de M. Hansen, les recettes effectuées à Diré-Daoua sur son reçu, M. Hansen devant conserver ces recettes à concurrence de 60/310 des recettes totales de la ligne.

M. Hansen effectuera le reversement de l'excédent à la fin de chaque mois, d'après l'état mensuel fourni par le chef d'exploitation à Djibouti. Si les recettes d'un mois sont inférieures aux susdits 60/310, M. Hansen conservera sur les mois suivants les sommes nécessaires pour combler le déficit.

Fait à Paris, le 9 février 1907.

Bon pour pouvoirs,

Signé : Henri Duros.

D'un autre côté, le trust remettait le pouvoir suivant à son agent à Diré-Daoua, M. Folmer Hansen, remplaçant le Captain Briand England, autre agent du Trust, qui, dans les contrats précédemment énumérés avait été constitué séquestre dépositaire du gage :

The International Ethiopian Railway Trust and Construction Company Limited,
19, rue La-Fayette, à Paris.

Par la présente, nous autorisons M. Folmer Hansen à prendre possession, au nom de notre société, du gage qui nous a été consenti par la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, par les contrats passés entre nous et cette Compagnie, les 29 novembre et 29 décembre 1906 et ce au lieu et place du capitaine Briand England. Monsieur Folmer Hansen est également autorisé à recevoir la participation aux recettes fixée par les susdits contrats.

Le Secrétaire,

Signé : J. F. D. Bowden.

Tout était donc préparé, d'accord entre le conseil d'administration des Éthiopiens et le Trust Ochs, pour passer à ce dernier, à Diré-Daoua, les 60 premiers kilomètres du chemin de fer à partir de cette gare vers Djibouti et enfin les recettes afférentes à ces 60 kilomètres. Qu'on lise maintenant la lettre suivante adressée de Djibouti par M. Bernard, chef de l'exploitation, à la Direction Générale à Paris :

Djibouti, 21 juin 1907,
Direction générale Paris.

« Je reçois votre lettre personnelle du 8 juin qui m'informe de la situation de la Compagnie depuis le 1^{er} juin.

Cette lettre renferme pour moi beaucoup de points obscurs, notamment ceux-ci :

Pourquoi ne m'avez-vous avisé, que par télégramme du 3 au soir, du dépôt du bilan qui était du 1^{er}, alors que dans cet intervalle pouvait se produire et s'est produite en effet la tentative Hansen à Diré-Daoua ? Que serait-il advenu si, faute que vous ne m'ayez prévenu, elle avait réussi ?

À la date où vous m'écrivez, le bénéfice de la liquidation judiciaire ne vous a pas été accordé. Vous êtes donc en état de faillite (art. 437 du Code de commerce). Je ne comprends pas, dans ces conditions, comment les pouvoirs du conseil d'administration peuvent être restés intacts.

En admettant qu'ils le soient, au point de vue purement légal, vous ne m'expliquez pas quel avantage matériel il y a à repousser tout contrôle dans cette période provisoire et délicate, même le contrôle du Gouvernement prévu par la Convention de 1902, et quant à l'inconvénient moral considérable qu'une telle attitude peut avoir, vous m'excuserez de ne pas insister.

Il est parfaitement certain que je n'ai pas le droit d'exiger de vous aucun éclaircissement ; mais je vous renouvelle ma demande d'être relevé d'urgence de l'intérim des fonctions de chef d'exploitation dont je n'accepte pas la responsabilité dans ces conditions et que je conserve jusqu'à nouvel ordre que parce que, seul ici, je m'imagine (à tort peut-être) pouvoir être utile encore au point de vue de l'administration quotidienne.

Le chef d'exploitation p. i.
Signé : Bernard.

Nous n'affaiblirons pas les pièces qu'on vient de lire par un commentaire quelconque ; mais nous concluons.

Nous avons dit que la Compagnie, représentée par son conseil d'administration, au sein duquel les responsabilités étaient à répartir, avait, en 1906, engagé le tronçon abyssin de sa ligne au Trust anglais. Nous le répétons. Nous avons dit que cet agissement était irrégulier, spoliateur et contraire à la loi du 6 avril 1902. Nous le répétons. Nous avons dit que le conseil d'administration, en fonctions en 1906, ne pouvait ignorer le caractère irrégulier, spoliateur et illégal de cet agissement de 1906 par cette raison complémentaire que, en 1905, un agissement du même genre avait engendré la protestation de trois administrateurs, MM. de l'Enferna, Seyrig et de Ganay, et la protestation du ministre des Colonies. Nous le répétons.

Nous avons dit que la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens devait être une affaire française, et que les agissements combinés du conseil et du Trust avaient opéré une transformation radicale de cette affaire au point que le Trust anglais a le traité d'entreprise de la construction de Diré-Daoua à Addis-Abeba et conserve la haute main sur l'affaire. Nous le répétons.

Que M. Duros, vice-président de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, ne s'imagine pas, dans sa feinte candeur, qu'il nous en imposera. Ceci s'adresse, d'ailleurs, à ses acolytes qui ont fait ou laissé faire. Les uns et les autres n'ont

pas à nous demander compte des critiques nécessaires de leurs agissements. Ils en doivent compte à la justice. Ce n'est pas tout à fait la même chose.

LES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 septembre 1907)

Nous avons récemment reproduit une correspondance du *Temps* relative aux Chemins éthiopiens. Ménélik est prêt à donner la concession des travaux de la ligne de Diré-Daoua à Addis-Abeba à une société nouvelle française, « à condition qu'elle soit agréée par le gouvernement français et que les directeurs de l'ancienne société ne fassent pas partie de la nouvelle entreprise. »

On ne peut que trouver fort raisonnable la condition posée par le Négus. Ménélik est complètement fixé sur les procédés financiers des gens de la Compagnie Impériale. M. Chefneux, à ce qu'il paraît, aurait été jadis chargé par lui de recevoir le montant de l'indemnité due par l'Italie à la suite du traité de paix avec l'Éthiopie. Sur la somme, il se trouve que 2.300.000 francs vinrent à manquer. Ménélik ne put jamais en obtenir de nouvelles de M. Chefneux lui-même. Le roi des rois s'adressa alors au gouvernement français, lequel fit une enquête. Le résultat en fut singulièrement embarrassant. La somme avait servi à la souscription à diverses attractions de l'Exposition de 1900, et notamment à l'achat d'actions de la « Lune à un mètre »... On fit dire à Ménélik de patienter, que M. Chefneux devait être à même de le renseigner sur l'emploi des sommes. Ménélik ne pouvant rien obtenir, garda, par devers lui, M. Chefneux avec une sollicitude jalouse. On sait ce que parler veut dire. M. Chefneux était libre en Abyssinie, sans doute... mais, tout de même, il ne pouvait pas en sortir, le pauvre ! Et tout ce qu'on dit à son sujet maintenant, c'est qu'il est en pleine disgrâce, et que ce n'est pas lui qui a été chargé de remettre à M. Klobukowski, de la part du Négus, les insignes de l'Étoile d'Éthiopie...

Pendant ce temps-là, la Compagnie, en France, en faisait de belles, et l'on a pu lire ici même le récit des agissements stupéfiants auxquels se sont livrés ses représentants. L'épargne française a été mise à mal, on ne le sait que trop, et au regard des nègres de là-bas, comme au regard du monde civilisé, la Compagnie française, qui portait en elle un peu de ce qui constitue l'intérêt national, représente la gabegie, le scandale et l'impossibilité d'aboutir. Donc Ménélik ne veut plus entendre parler de « ces gens-là. »

Ce nègre impérial nous paraît avoir quelque bon sens, et il est tout à fait singulier que l'on constate chez nous une sorte d'hésitation à user, envers la camarilla des gens du chemin de fer d'Éthiopie, avec toute l'énergie désirable. La Compagnie dort sur le mol oreiller de la liquidation judiciaire. Les financiers et gens d'affaires qui ont plus ou moins tripoté dans cette aventure se donnent un mal énorme, non seulement pour la maintenir dans cet état qui permet de ne rien faire, non seulement pour faire passer l'éponge sur leurs agissements, mais encore en vue d'être pour quelque chose dans la reconstitution à venir.

Le *Journal des débats*, dont tout le monde connaît la modération, vient de porter, à son tour, sur les agissements de la Compagnie, un jugement sévère. Après avoir, comme il convient, rappelé l'étrange campagne en vue de l'internationalisation du chemin de fer, en sorte que les intérêts financiers *trahissaient* (sic) l'action diplomatique de la France au lieu de la servir, après avoir fait une allusion à certaines souscriptions qui s'égarèrent en route, notre confrère parle de la solution diplomatique obtenue par le concours de M. Klobukowski, envoyé extraordinaire de la France auprès du Négus, solution qui, soit dit en passant, est à connaître, car ce que l'on en sait à présent est très vague. Notre confrère dit :

Il convient donc, au point où en sont les choses, de se demander jusqu'où pourra aller le concours du Négus et ce que M. Klobukowski, qui a complètement rétabli la situation à Addis-Abeba, peut obtenir de son entière bonne volonté. Ménélik est en état de faciliter les travaux de l'infrastructure dans les régions peuplées de son empire, soit entre le cours de l'Aouache et Addis-Abeba. Il peut déléguer certaines taxes au chemin de fer, c'est-à-dire donner une forme plus modeste, mais cette fois précise et positive, à la dîme qui figurait plus ou moins clairement dans la concession de 1894, et dont la célébration aussi peu véridique qu'excessive, servit d'appât pour piquer l'épargne française. Mais des ressources financières octroyées par un pays encore inorganique comme l'Éthiopie ne se présentent pas avec une certitude et une précision qui puissent provoquer la création d'une entreprise sérieuse dans un milieu tel que le marché français. Pour qu'elles pussent le faire, il faudrait qu'elles fussent renforcées d'un aval du gouvernement français. En dehors de cet aval, la bonne volonté et les concessions du Négus risquent fort de servir seulement de base à de nouvelles duperies financières et le chemin de fer de continuer à être le prétexte de lancements mais pas l'objet d'une construction sérieuse et décidée à aboutir. Ce n'est sans doute pas le but que l'on proposait à la mission de M. Klobukowski destinée à sauvegarder l'avenir de Djibouti et le seul moyen d'influence économique qui nous reste dans un pays neuf et plein d'avenir ; mais il ne faut pas demander à la diplomatie, même la plus vigoureuse, la plus habile et la mieux payée de succès, de pousser les solutions au-delà du terrain qui est le sien.

Il nous semble que le temps presse et que la compagnie actuelle doit être vite complètement assainie. Une action vigoureuse est nécessaire. La déclaration de faillite doit mettre fin au mandat des administrateurs ; elle est le seul moyen de faire tomber les avantages consentis au Trust Ochs. Une fois assainie, on pourra transmettre une situation nette à une nouvelle société qui remettra à l'ancienne des actions d'apport ou des parts de fondateur, voire des actions et des parts à répartir suivant accords. Non assainie, hypothéquée, en quelque sorte, de conventions plus ou moins scélérates à l'égard de l'Ethiopian Trust, la Compagnie ne pourra trouver aucun concours, à moins que la nouvelle société ne consente à chausser les bottes de l'ancienne, ce qui serait recommencer les errements du passé.

Le gouvernement français a envoyé en Abyssinie un représentant, on ne saurait trop l'en féliciter. Mais si, quand celui-ci aura agi, on n'a rien fait en France, ce sera vraiment à désespérer, car nous aurons, aux yeux du monde civilisé, donné un spectacle dans lequel nous aurons reculé les limites du grotesque. On parle souvent de notre prestige à conserver auprès des peuplades du continent noir. Qu'on y prenne garde ! Allemands, Anglais, Italiens nous représentent en Afrique comme une nation désormais impuissante, ne sachant que prendre des attitudes, et rien de plus. Il ne faudrait pas justifier ces propos qui n'ont que trop germé...

THE INTERNATIONAL RAILWAY TRUST
ET
LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 octobre 1907)

À la date du 13 août 1907, la Compagnie anglaise The International Ethiopian Railway Trust and Construction limited, usant ou prétendant user du droit de réponse, conféré par la loi sur la presse, nous écrivit une longue lettre que nous avons publiée dans notre numéro du 19 août. Mais, comme nous avions, nous aussi, quelque droit de

répondre, nous avons fait suivre la lettre du Trust anglais de considérations relatives à chaque point traité par cette lettre. Le Trust s'est bien gardé depuis de souffler mot.

Quelle n'est pas notre surprise ! Un de nos confrères, la *Dépêche coloniale*, vient de reproduire la lettre du Trust anglais.... mais sans même faire mention de notre réponse. « The international Ethiopian Railway Trust and Construction Co, limited, dit-il, a adressé la lettre suivante à notre confrère la *Cote de la Bourse et de la banque* ». Suit la lettre tout au long. Et c'est tout.

C'est tout, mais ce n'est pas assez. Nous serions, nous semble-t-il, bien en droit d'exiger, le code en mains, de notre confrère, sinon qu'il publie notre réponse au Trust, du moins qu'il veuille bien mentionner que nous n'avons pas laissé comme cela, tout de go, le Trust anglais occuper nos colonnes de ses fariboles. La *Dépêche coloniale* eut pu trouver notre réponse absurde, inopérante, la discuter ou l'exécuter d'un trait de plume, si elle le pouvait, ou s'étonner que le Trust se fut tenu tranquille après l'avoir reçue ; ou mentionner seulement que nous avons répondu. Mais rien ! Rien de rien. Le vide affreux et béant ! Le Trust a adressé la lettre suivante à « notre confrère » la *Cote de la Bourse et de la banque*, en sorte que « notre confrère » la *Cote* a reçu son paquet ! Voilà, n'est-ce pas, qui démontre un égal souci de l'exactitude et de la bonne confraternité...

À certains moments, nous nous sentons l'âme évangélique, et comme nous sommes dans un de ces moments-là, nous laisserons la *Dépêche coloniale* en proie aux remords qu'elle ne peut manquer d'éprouver. D'ailleurs, ses bonnes relations avec le Trust expliquent son attitude, et comme il nous paraît évident que le dit Trust, en l'occurrence, donne quelque publicité à sa prose, nous ne pouvons résister au plaisir de corser un peu plus la réponse que nous lui avons faite.

*
* * *

Rappelons les faits, tout d'abord. La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens est concessionnaire d'un réseau allant de Djibouti à Addis-Abeba et éventuellement au Nil Blanc. La concession occupe le territoire du protectorat français de la Côte des Somalis. En territoire éthiopien, la concession émane de l'empereur Ménélik, roi des rois d'Éthiopie. La Compagnie des chemins de fer éthiopiens est, en liquidation judiciaire. Elle a été réduite à cet état lamentable par ses propres gaspillages, et les divers agissements plus que critiquables qu'elle a commis — le mot n'est pas trop fort — à l'instigation et sous la domination de créanciers anglais, intéressés à la dominer, dans un but à la fois politique et financier. Le but politique et financier des créanciers anglais, on le pressent, on le devine, mais on éprouve le besoin de le préciser pour le comprendre, pour le saisir, pour se rendre compte des causes de certains agissements de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. Quand on voit, par exemple, la Compagnie résilier des traités pour en contracter d'autres plus onéreux, quand on la voit tantôt implorer le gouvernement français, tantôt seconder des intérêts contraires aux intérêts français, quand on la voit jeter des paquets d'obligations par dessus bord sous les prétextes les plus divers et les moins légitimes, on se demande quel vent de folie a passé dans les bureaux de la rue Saint-Lazare. La raison est qu'elle a été assistée d'un mauvais génie, dont tantôt elle a subi, tantôt elle a accepté, tantôt elle a recherché les conseils et l'assistance. Voilà qui explique toute sa conduite.

La concession accordée par l'empereur Ménélik devait faire l'objet d'une entreprise française. Le chemin de fer devait, nous l'avons dit, traverser le pays du protectorat français de la Côte des Somalis pour aller au Harrar. Il y avait alors un intérêt anglais à ce qu'un embranchement fut construit du Harrar à Zeïla, port situé un peu au-dessus de Djibouti, mais en pays de protectorat anglais. Il s'agissait donc de mettre la main sur la direction même de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, d'entrer chez elle

comme actionnaire, comme créancier, comme constructeur, de dominer le conseil d'administration. Ainsi on arriverait peu à peu au but désiré qui était d'amener autant que possible les capitaux français à assurer la construction du réseau traversant le protectorat français, jusqu'en Abyssinie, le plus profondément possible. Mais une fois la ligne arrivée au cœur de l'Abyssinie, les Anglais agiraient énergiquement. L'embranchement vers Zeyla serait établi d'autorité. Qui protesterait ? La Compagnie ? Elle serait depuis longtemps française de nom, anglaise de fait.... Tel était le plan politique et financier qui se dessina presque aussitôt que fut constituée la Compagnie française, plan que, par leurs aveux ultérieurs et leur conduite, les capitalistes anglais représentés par MM. Ochs frères et les sociétés qu'ils dirigeaient, révélèrent eux-mêmes. La principale de ces sociétés fut The International Ethiopian Railway Trust and Construction, Limited.

La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens se mit pieds et poings liés dans les mains de ses créanciers anglais, tantôt en résiliant des traités de construction pour les repasser à d'autres entrepreneurs, avec perte considérable pour la Compagnie, tantôt par des emprunts ruineux.

L'histoire en est longue. Elle a été faite à diverses reprises, ici même. N'y revenons pas.

L'opinion publique et le gouvernement français s'émurent en présence d'événements qui ne tendaient à rien moins qu'à priver les capitaux français des avantages qu'ils devaient tirer de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. L'intérêt politique n'était pas moindre. Sans doute la France ne voulait pas attenter à l'indépendance de l'Abyssinie, mais elle avait intérêt à ce que son désintéressement fut imité, à ce que l'Angleterre ne se servit pas du chemin de fer pour s'assurer elle-même une domination politique. Aussi, pour conserver à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens son caractère français, le Gouvernement soumit au Parlement, qui l'approuva, une convention entre le protectorat de la Côte des Somalis et la Compagnie, garantissant à cette dernière, pendant cinquante ans, une annuité de 500.000 fr. afin de lui permettre de rembourser ses créanciers anglais et d'achever elle-même les 100 kilomètres qui restaient à construire pour atteindre Diré-Daoua, terminus de la première section. Cette annuité, capitalisée, procura à la Compagnie une somme de 11.300.000 fr. avec laquelle on désintéressa les groupes anglais et on arriva à Diré-Daoua, fin 1902, dans les délais prévus.

Mais quand les 11.300.000 fr. eurent été dépensés, il fallait de l'argent pour aller de Diré-Daoua au Harrar et à Addis-Abeba, et pour le service des obligations émises. La Compagnie recommença à négocier avec MM. Ochs frères au mépris de la convention de 1902 qui lui défendait tout emprunt sans l'autorisation du Gouvernement français. Elle inspira et subventionna, d'accord avec le Trust, une campagne de presse et de conférences en vue de l'internationalisation du chemin de fer. Elle consentit au Trust l'entreprise de construction de son réseau abyssin. Enfin, elle mit en gage, en août 1905, son réseau, ses gares et tout son matériel. Le créancier gagiste n'était autre que le Trust.

Le Gouvernement français s'émut encore. Il menaça, il envoya même du papier timbré à la Compagnie et au Trust (novembre 1905). Le Trust, alors, renonça à son gage, mais conserva tous ses autres avantages. Ceci se passait en mars 1906. La Compagnie et le Trust recommencèrent en août, en novembre, en décembre 1906 la série de leurs opérations irrégulières, cela malgré la défense expresse, formelle, du ministre des colonies. La Compagnie céda en gage le tronçon abyssin de son réseau sans plus se soucier du ministre.

À la fin de 1906, la Compagnie était mûre. Elle n'avait plus qu'à choir. Le Trust, de son côté, avait eu des malheurs. La question abyssine tenait assurément une place dans la politique anglaise, mais l'Entente cordiale avec nos voisins s'était établie, et une convention du 13 décembre 1906, signée à Londres, avait ruiné l'espérance poursuivie

officieusement par le Trust de l'internationalisation du chemin de fer. Alors, à quoi bon soutenir encore la Compagnie ? Il n'y avait qu'à la laisser tomber, sauf à tâcher de conserver les avantages acquis jusqu'alors.

Donc la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens est en liquidation judiciaire depuis le 10 juin 1907 et l'International Ethiopian Trust est singulièrement intéressé à ce que la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, qui n'est pas dans le cas de bénéficier du régime de la liquidation judiciaire, qui est entre la faillite et la position dite *in bonis*, comme le tombeau de Mahomet entre le Zénith et le Nadir, ne soit pas déclarée en faillite. Car la faillite, c'est la mise au grand jour de ses procédés, c'est la discussion au grand jour de sa créance, c'est la nullité éventuelle des avantages qu'il s'est fait consentir. Telle est la situation.

Nous l'avons exposée. C'est sur ces entrefaites que, le 13 août 1907, The International Ethiopian Railway Trust and Co limited, nous a fait l'honneur de nous écrire, et que nous lui avons fait l'honneur d'insérer sa lettre et d'y répondre.

*
* * *

Passons donc maintenant aux affirmations du Trust. La lettre du Trust disait que la Compagnie des chemins de fer éthiopiens avait obtenu, en 1902, une subvention de 25 millions parce qu'elle était digne de cette faveur (sic). Cette faveur « comportait approbation des actes accomplis et en particulier des avances faites par le Trust ». Quant aux avances faites postérieurement à la convention de 1908, elles avaient été faites « sur la volonté expresse du ministre des Colonies » qui les avaient approuvées par lettre du 1^{er} mars 1906. Le Trust ajoutait que son dernier prêt sur nantissement était un acte des plus légitimes. Suivait enfin une considération spéciale à la dîme.

Nous avons répondu sur tous ces points. Mais il en est deux sur lesquels nous avons encore quelque chose à dire puisque le Trust fait publier sa lettre par la *Dépêche coloniale*. On va voir que le concours du Trust était un concours politique et financier. On va voir que c'est pour arracher la Compagnie au Trust que le gouvernement est intervenu en 1902. On va voir si le ministre des Colonies approuvait le Trust, quand il autorisait la remise à ce dernier des obligations destinées à apurer les comptes et à assurer le service des coupons jusqu'au 1^{er} juin 1906 inclusivement. On va voir tout cela.

Nous allons nous référer à des documents officiels et à des documents émanés de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens elle-même.

Prenons d'abord le Rapport sur la convention de 1902 présenté à la Chambre des députés. Ce document émane de M. Bienvenu-Martin. Il porte le n° 3091 (session 1902. Annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 8 mars 1902). Ce rapport commence par exposer que la Compagnie s'est alliée, par des traités de constructions onéreux, à un groupe de capitalistes anglais. Nous citons (page 3) :

En présence de cette situation, le protectorat de la Côte française des Somalis et le gouvernement français ont été conduits à rechercher les moyens de faciliter à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens l'achèvement de la ligne de Djibouti à Addis-Harrar (Diré-Daoua) dans des conditions qui, sans porter atteinte au droit de souveraineté existante, assurent aux intérêts français dans ces régions, le maintien de la position qui leur a été acquise par le choix du port de Djibouti comme point de départ de la ligne, et par les stipulations de l'acte de concession primitif.

(Suit alors l'analyse de la Convention).

Et plus loin (page 7), après avoir indiqué que diverses garanties essentielles ont été prises dans la convention au profit du Protectorat, sanctionnées par la déchéance que peut prononcer le gouvernement, le Rapporteur s'exprime comme suit :

Les dispositions que nous venons de résumer constituent un ensemble de garanties qu'il a paru nécessaire d'édicter pour maintenir à l'entreprise des chemins de fer son caractère originaire et pour assurer en même temps un contrôle permanent du gouvernement sur sa gestion.

Enfin (page 8) pour montrer l'importance du chemin de Djibouti, le rapporteur dit :

C'est la route de Zeyla qui est la plus fréquentée par les caravanes. La situation sera profondément modifiée par l'établissement du chemin de fer. Les facilités de transport qu'il offrira ne tarderont pas à dériver sur Djibouti le courant d'échanges qui se dirige maintenant vers Zeyla.

Le chemin de fer est ainsi appelé à exercer dans les relations commerciales avec l'Abyssinie une action prépondérante.

Ce qui le prouve surabondamment, ce sont les efforts tentés par les sociétés anglaises qui se sont faites les bailleurs de fonds de la Compagnie concessionnaire, avec l'espoir évident de faire servir l'entreprise à des intérêts concurrents et de maintenir Zeyla, par la construction d'un embranchement aboutissant à cette ville, en possession de son trafic traditionnel.

Consultons maintenant le rapport au Sénat. Il émane de M. Charles Dupuy. (Document 197. Année 1902. Annexe au procès-verbal de la séance du 25 mars 1992).

Le rapport de M. Dupuy s'exprime comme suit (pp. 3 et 4) :

Le capital social, qui était primitivement de 8 millions, a été porté à 18 millions, dont une partie n'est pas encore entièrement libérée.

D'autre part, la Compagnie a émis 52.000 obligations de 500 fr. à 3 % qu'elle n'a trouvé à placer que dans quelques groupes de nationalités diverses, au prix moyen de 250 fr. Mais en même temps qu'elle se faisait avancer par le groupe anglais les 3 millions dont nous venons de parler, elle traitait avec ce même groupe pour la construction de 75 nouveaux kilomètres, au prix moyen de 107.000 fr. l'unité, alors que, avant ce arrangement, elle avait traité à 96.000 fr. le kilomètre avec une autre entreprise par un marché aujourd'hui résilié. Le nouvel arrangement devait donc entraîner une dépense de 7.500.000 fr., payables à l'aide de 30.000 obligations de 500 fr. arbitrées au prix de 250 fr. Le groupe anglais se voyait, en outre, consentir la faculté de demander une augmentation du capital social de la Compagnie jusqu'à concurrence de 15.000 actions nouvelles et de se faire remettre ces actions en échange des 30.000 obligations nouvelles susvisées.

C'est alors que le protectorat de la Côte des Somalis et le gouvernement français ont cherché les moyens d'affranchir les intérêts français de ces conditions périlleuses et de leur assurer les avantages résultant pour eux du choix du port de Djibouti comme point de départ de la ligne concédée.

Ce n'est pas tout.

Dans une des notes émanées de la Compagnie elle-même, qui porte la date de février 1904, note appuyant une demande au ministère des colonies de l'autoriser à l'utilisation du reliquat des fonds qu'elle s'était procurés à la suite de la convention de 1902, la Compagnie disait :

Nous ne voulons pas entrer dans l'historique des luttes de toutes sortes que la Compagnie a dû soutenir contre tout le monde, d'abord dans son sein contre l'envahissement de l'élément anglais, ensuite, au dehors, aussi bien à Addis-Abeba qu'à

Paris, contre ceux dont le premier devoir était de la défendre et qui cependant se prêtaient, inconsciemment sans doute, à faire le jeu du groupe anglais lui-même...

Et plus loin :

L'argent anglais qui, au début, n'avait semblé ne rechercher que des avantages financiers excessifs, se trouva bientôt encouragé, par les conséquences de l'échec de la mission Marchand et par l'occupation anglaise du Soudan, à augmenter ses prétentions et seconder au fur et à mesure que les difficultés croissaient à l'approche du terminus, les ambitions secrètes des hommes d'État britanniques qui l'avaient autorisé à intervenir. Les Anglais eussent donc été bientôt les maîtres de la Compagnie, si une manifestation de l'opinion publique française, soutenue par le ministère des colonies, n'avait obtenu des pouvoirs publics la convention du 6 février 1902 qui, en permettant à la Compagnie d'achever la ligne, semblait assurer définitivement son existence française.

Ainsi, voilà qui est formel.

La Compagnie est dominée politiquement par l'argent anglais et il n'est pas vrai que c'est parce qu'elle était digne d'une *faveur* que, en 1902, le gouvernement français lui a accordé une subvention. C'est pour l'affranchir de la tutelle anglaise. Ensuite, la note, émanée de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, ne l'oublions pas, montrait ce que vaut l'affirmation ingénue du Trust qu'il n'était qu'un simple capitaliste venant au secours d'une compagnie qui ne trouve pas de crédit. Examinons maintenant une autre affirmation du Trust.

Dans sa lettre du 13 août 1907, le Trust a allégué que c'était sur la volonté expresse du ministre des colonies (sic) qu'il avait avancé, à la Compagnie, les sommes nécessaires au service des coupons d'avril et d'août 1906, et pour nous le prouver, il a joint à sa lettre à nous adressée, une lettre en date du 1^{er} mars 1906, de M. Clémentel, ministre des colonies, au président de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, autorisant, en effet, cette avance.

Mais le Trust, en nous écrivant ainsi, jouait sur les apparences. Le trust avait *irrégulièrement et illégalement* consenti des avances à la Compagnie, en mai et août 1905, et s'était fait gager par tout l'avoir de la Compagnie.

En apprenant l'emprunt d'août, le gouvernement s'était fort ému. Il n'avait pas tardé à apprendre qu'il y avait des opérations antérieures tout aussi irrégulières, notamment un emprunt de 420.000 fr. du 30 mai 1905 et une vente à réméré de 6.000 obligations, du 9 janvier 1905, sans oublier un traité de construction du 9 janvier 1905. M. Clémentel, ministre des colonies, écrivit alors à la Compagnie des chemins de fer éthiopiens la lettre suivante :

Ministère des Colonies

Paris, 10 novembre 1905.

Monsieur le président,

Vous avez récemment, dans une conférence avec les services de mon département, fait connaître que votre Compagnie avait contracté auprès de tiers, antérieurement au 28 août 1905, des emprunts pour le paiement des coupons d'obligations échues avant le 1^{er} septembre dernier.

Je vous prie de m'adresser copie des conventions que votre Compagnie a passées relativement à ses emprunts. Je tiens d'ailleurs à vous faire remarquer que ces emprunts, s'ils ont été réellement contractés, ne devaient l'être, d'après l'art. 5, page 3 de la Convention du 5 février 1902, qu'avec l'approbation du ministre des Colonies.

Agréez, Monsieur le Président, etc.
Le ministre des Colonies,
Signé : Clémentel.

Enfin, le Gouvernement assigna la Compagnie et le Trust pour voir déclarer nul le gage consenti en août 1905.

C'est sur ces entrefaites qu'une transaction est intervenue et que le Trust a abandonné son gage irrégulier et spoliateur. La lettre du ministre du 1^{er} mars 1906 est une des manifestations de cette transaction. Le Trust a eu l'audace de présenter ingénument à nos lecteurs la lettre du ministre comme un acte d'approbation de ses agissements. C'est sur la volonté expresse du ministre des colonies que nous avons avancé, a-t-il dit... On voit quelle est l'audace du propos. Le Trust ne dit pas, et pour cause, que peu après, le gouvernement français désireux d'être complètement édifié sur les agissements combinés du Trust et de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, nomma une commission d'enquête, dont le rapport a été déposé en triple expédition ; une au ministère des colonies, une au ministère des finances, une au ministère des affaires étrangères.

*
* * *

Le Trust est donc démasqué. Que lui faut-il encore ? Entendre déclarer nuls les avantages qu'il a arrachés à un débiteur aux abois, qu'il dominait, dans le but qui vient d'être exposé ?

Patience. Cela viendra.

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
ET
THE INTERNATIONAL RAILWAY TRUST
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 octobre 1907)

Nous avons annoncé dans notre numéro du 22 octobre 1907 qu'une instance était pendante devant le tribunal de commerce de la Seine, à l'effet de faire transformer en faillite la liquidation de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. À cette occasion, nous avons dit que nous nous abstenions de rappeler la thèse que nous avons soutenue ici même, car il nous paraissait souverainement inconvenant de tenter d'établir une sorte d'ambiance ayant pour objet de peser sur l'esprit des juges.

Mais nous avons compté sans le Trust de MM. Ochs frères, The International Ethiopian railway Trust and Construction Limited. Voici que certaines notes paraissent dans certains journaux, lesquelles déclarent que si la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens est mise à mal, c'est... on peut le donner en mille... c'est parce qu'elle a été déclarée en liquidation judiciaire ! C'est la faute du tribunal de commerce. C'est la faute aussi du ministre des Colonies qui n'a pas voulu laisser la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens contracter de nouveaux emprunts ruineux et spoliateurs !

Nous eussions pu — si nous avions été mauvais confrères — déplorer que des journaux français se fussent montrés si légèrement accueillants aux arguments intéressés du Trust. Nous eussions pu demander quel triple bandeau leur « bouchait » les yeux, mais nous avons préféré n'en rien dire. Il y a certaines compromissions dont il vaut mieux ne pas chercher à pénétrer le mystère. Mais voici que le Trust nous écrit encore. Encore ! s'écriera-t-on. Hélas oui. La lettre du Trust est même d'une si étonnante impudence, que point n'est douteux qu'elle soit voulue.

Faut-il l'avouer ? Nous avons eu la tentation de ne pas publier la lettre du Trust, tant sa feinte ingénuité nous paraît dissimuler un plan. Nous allons faire le jeu de nos correspondants en accueillant leur factum, nous sommes-nous dit. Mais, réflexion faite, nous avons préféré les laisser dire. Que nous importe, d'ailleurs, leur secret dessein ? Mieux vaut, somme toute, que le public soit juge et se rende compte de la valeur des propos du Trust anglais que nous avons surpris *la main dans le sac*.

Voilà pourquoi, après avoir annoncé que nous n'avions plus rien à dire au sujet des Éthiopiens, la lettre que l'on va lire nous fait un devoir d'en parler encore.

Voici la lettre. On remarquera qu'elle est datée de Paris.

Paris, le 21 octobre 1907.

Monsieur,

Vous voulez bien, dans votre numéro du 7 octobre, consacrer à l'International Ethiopian Railway Trust and Construction Company Limited quatre colonnes de votre journal. Vous y développez le roman politique, diplomatique et financier des menées anglaises. Au moment où la Compagnie du chemin de fer éthiopien est en liquidation, la question ne se pose pas entre deux peuples. Il s'agit donc de savoir si cette entreprise vivra ou si ses dépouilles enrichiront les financiers qui la guettent.

Le Trust ne peut laisser insinuer qu'il ait faussé le sens de la lettre du ministre des colonies du 1^{er} mars 1906. Quand nous vous avons fait publier cette lettre, vous avez dit que vous ne l'approuviez pas, la qualité que vous prenez de champion de la France vous donnant sans doute le pouvoir d'en juger les ministres, comme vous prétendez régir ses tribunaux. Le Trust a reproduit intégralement cette lettre, ce que vous vous gardez de faire aujourd'hui en discutant sa portée, et nous avons ainsi mis vos lecteurs en état de décider eux-mêmes si c'est bien sur la volonté expresse du gouvernement que nous avons consenti les avances en question.

La lettre du ministre invitait le Trust à payer le coupon du 1^{er} mars et lui faisait une obligation d'avancer à la Compagnie 380.000 fr. pour payer celui de juin : « L'International Ethiopian Railway Trust and Construction Company Limited devra s'engager, écrivait M. Clémentel, à faire les fonds de ce coupon. »

Voilà un prêt non seulement approuvé, mais encore sollicité, imposé même par le gouvernement, qui liait de nouveau et plus étroitement le Trust aux destinées de la Compagnie.

Vous faites allusion à un rapport d'une commission d'enquête. Nous serions très heureux qu'il fût publié intégralement, mais les adversaires du Trust ne paraissent pas avoir le même désir.

Nous vous prions d'insérer cette lettre conformément à la loi et vous prions d'agréer, Monsieur, nos civilités distinguées.

Signé : Boudeu, secrétaire.

Répondons maintenant.

Et tout d'abord si nous avons développé un roman, le Trust, qui ne se fait pas faute d'écrire, qui a usé du droit de réponse et même en a abusé, pouvait rectifier nos inexactitudes. Mais nous n'avons pas exposé de roman.

Le Trust de MM. Ochs frères a passé avec la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens des contrats d'avances usuraires ; il s'est fait accorder des gages spoliateurs ; il s'est fait consentir des contrats d'entreprises de travaux ruineux pour la Compagnie, avantageux pour lui ; il a tenté, au lendemain du dépôt du bilan par la Compagnie, une mainmise sur le réseau abyssin de cette compagnie, ce qui était un acte de flibusterie. En outre, le Trust a agi dans un intérêt politique. Tout cela, nous l'avons prouvé, archiprouvé ; nous avons fourni des documents, et nous avons mis le nez de ces Messieurs du Trust dans les preuves. Et c'est après que ces faits sont établis que nos correspondants nous écrivent cette phrase monumentale : « Il s'agit de savoir si cette

entreprise vivra ou si ses dépouilles enrichiront les financiers qui la guettent ! » C'est le comble du cynisme de l'inconscience.

Les financiers dont il faut se débarrasser, ce sont précisément les financiers du Trust.

Nous prétendons, n'en déplaise au Trust, juger nos ministres en toute indépendance. Nous aspirons même au bonheur de les féliciter le jour où ils auront arraché du flanc de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens l'épine que lui ont plantée MM. Ochs brothers. Quant à prétendre régir nos tribunaux, ces Messieurs veulent rire apparemment. Laissons-les donc rire jaunâtre. Pour en revenir aux ministres, nous affirmons que le Trust se livre à un mensonge en prétendant que le prêt de 380.000 fr. a été voulu expressément et imposé par M. Clémentel. Nos correspondants feignent d'oublier que la lettre de M. Clémentel est survenue à *titre transactionnel*, qu'un procès avait été intenté par le ministre Clémentel à la Compagnie des chemins de fer éthiopiens et au Trust à la suite d'une mise en gage irrégulière et illégale consentie au Trust par la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.

Cette mise en gage irrégulière avait fait l'objet d'une protestation du gouvernement. En voici le texte :

L'an mil neuf cent cinq, le dix novembre.

À la requête de Monsieur le gouverneur du protectorat de la Côte française des Somalis, agissant au nom et pour le compte de ce protectorat, demeurant à Djibouti.

Et lequel domicile est élu à Paris en l'étude de M^e Fages, avoué près le tribunal de la Seine, demeurant à Paris, 7, rue Auber, où il entend que, sous peine de nullité tous les actes lui soient signifiés.

J'ai, Émile-Charles-Félix Benoist, huissier près le tribunal civil de la Seine, séant à Paris, y demeurant, 16, rue Turbigo, soussigné.

Signifié, dit et déclaré à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, société anonyme dont le siège social est à Paris, 80, rue Saint-Lazare, en la personne de ses directeur et administrateurs demeurant audit siège où étant et partant au concierge de la maison ainsi déclarée.

Qu'aux termes de la convention conclue le 6 février 1902 entre le protectorat de la Côte française des Somalis et la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens approuvée par la loi du 6 avril 1902 et enregistrée à Paris, bureau des actes sous seing privé le 28 juin 1902, folio 19.2103 aux droits de 3 fr. 75, il a été stipulé à l'article 5, paragraphe 3, que la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens ne pourrait décider et contracter tous emprunts qu'avec l'approbation du Ministre des Colonies, après avis du Ministre des Finances.

Que le paragraphe 8 du même article 5 dit que la cession temporaire ou définitive de tout ou partie des lignes concédées, soit par voie de vente, de fusion, d'apport, de location, d'affermage, soit par tout autre moyen, ne pourra être effectuée qu'après l'approbation préalable des ministres des colonies, des affaires étrangères, sur l'avis du ministre des finances.

Que, cependant, au mépris de ces stipulations formelles, la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens a emprunté à la date du 28 août 1905, une somme de 239.000 fr. de The International Ethiopian Railway Trust and Company Limited. ayant siège social à Londres, 34, Clementes Lane avec agence à Paris, 19, rue La-Fayette.

Qu'à la même date, cette compagnie a donné en nantissement à la dite société anglaise, son fonds de commerce, c'est-à-dire l'ensemble de l'exploitation des lignes dont elle est concessionnaire, avec tous extensions et prolongements, les objets mobiliers existant soit au siège social à Paris, soit dans la région d'exploitation matériel roulant, approvisionnements, les droits de reprises et d'indemnité qui lui appartiennent sur les objets mobiliers incorporés au sol, ses créances actives, le produit net de l'exploitation, le montant de la dîme prévue à l'acte de concession, et aux contrats

ultérieurs ainsi que tous autres profits industriels ou commerciaux que la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens pourrait réaliser.

C'est pourquoi aux mêmes requête, demeure et élection de domicile que dessus, j'ai, huissier sus[nommé] et soussigné étant et parlant comme dessus déclaré à la Compagnie sus-énoncée, c'est-à-dire à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, protesté de nullité contre ses agissements, et ses conventions sus-énoncées les sommer de rapporter dans la huitaine de ce jour la justification de l'annulation des emprunts et nantissement dont s'agit à la radiation de l'inscription du nantissement qui aurait pu être effectué en exécution de la loi du 1^{er} mars 1898, tant au tribunal de commerce de Paris, qu'en tout autre lieu où elle aurait pu être effectuée.

Lui déclarant que faute par elle de le faire dans le dit délai et celui passé, le requérant se pourvoira ainsi qu'il existe pour l'y contraindre.

Sous toutes réserves à ce qu'elle n'en ignore et je lui ai domicile étant et parlant comme dessus, laissé cette copie sous enveloppe fermée et ne portant d'autre indication d'un côté que le nom et demeure de la partie, et de l'autre le cachet de mon étude apposé sur la fermeture du pli, le tout conformément à la loi.

Cette protestation par huissier fut suivie d'une assignation. C'est à la suite de l'assignation que le Trust s'engagea à donner mainlevée de son gage irrégulier et qu'intervint la lettre de M. Clémentel du premier mars 1906.

Le Trust déclare, en terminant son impudente du 21 courant, qu'il serait heureux qu'un rapport d'une commission d'enquête nommé par le ministre des colonies fût publié. Il paraît, nous dit le Trust, que nous n'avons pas le même désir. En vérité ! C'est bien mal connaître les journalistes.

Seulement ce n'est pas à nous que le Trust doit s'adresser, c'est au ministère des colonies.

Nous joignons donc nos vœux à ceux de l'Ethiopian Railway Trust, en ajoutant que nous souhaitons d'avoir la primeur de la publication. Et nous gageons fort que nos correspondants du Trust ne demanderont pas l'insertion du rapport aux quelques journaux qui leur sont dévoués avec autant d'indépendance patriotique que de désintéressement.

LES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS (Cote de la Bourse et de la banque, 10 décembre 1907)

La solution financière de la question du Chemin de fer d'Ethiopie vient de faire un pas considérable. Trois faits caractéristiques résument nettement l'orientation de cette affaire :

1° Le gouvernement éthiopien vient de décider le transfert de la concession à une compagnie nouvelle, constituée avec l'approbation du gouvernement français Cette nouvelle compagnie achèverait la construction de la ligne jusqu'à Addis-Ababa, la capitale de Ménélik ; elle assurerait la charge de la remise en bon état des 310 kilomètres de la ligne déjà construite de Djibouti à Dirré-Daoua et l'exploitation de l'ensemble des deux lignes. Le gouvernement français est, en outre, disposé à donner son aval aux garanties nouvelles et bien définies cette fois fournies par Ménélik ;

2° À la faveur de ces garanties avalisées par la France, une annuité serait assurée à la liquidation de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens en échange de son actif ; cette annuité permettrait le paiement immédiat d'un coupon fixe mais réduit, aux obligataires, et le remboursement de leurs obligations à un prix déterminé.

3° Cette combinaison est combattue par un groupe d'actionnaires de la Compagnie actuelle en liquidation. Ce groupe est constitué au moyen des actions du Trust

International Ochs passées à des actionnaires français, par les actions de l'ancien entrepreneur général, feu M. Duparchy, et par celles qui ont appartenu aux financiers français qui avaient consenti en 1897 à suivre MM. Ochs lorsque ceux-ci ont fait irruption dans l'affaire.

Jetons maintenant un coup d'œil sur l'affaire en elle-même, puisqu'elle est en voie de reconstitution.

*
* *

Le tableau suivant montre que. bien que l'exploitation soit ouverte sur les 310 kilomètres de Djibouti à Diré-Daoua depuis le 1^{er} janvier 1903, les produits nets obtenus ont été insignifiants :

	Recettes	Dépenses	Produits nets
1903	1.174.411 94	1.152.351 17	22.059 87
1904	1 236.932 55	1 235.469 73	51.462 82
1905	1.133 818 31	1 130.628 07	3.190 21

Les résultats de l'exercice 1906 n'ont pas encore été publiés par la Compagnie : ils n'ont pas été meilleurs que les précédents et le conseil d'administration n'en a pas parlé dans son rapport à l'assemblée générale du 17 mai 1907. Dans le rapport lu par M. Suais, le directeur général, à la réunion des créanciers tenue au tribunal de commerce, après le dépôt du bilan, le 28 juin 1907, la Compagnie expose ce qui suit :

Les recettes d'exploitation nettes, c'est-à-dire non compris les transports voie maritime, caravanes, pour le compte du gouvernement éthiopien se sont élevées en janvier 1907, malgré l'obligation de la dime, à 52 000 francs, en février à 48.000i fr., en mars, à 130.000 fr , en avril, à 85.000 fr., en mai à 140.000 fr. et pour la première quinzaine de juin à 60.000 francs. Les recettes en cinq mois et demi ont donc été de 550.000 francs, correspondant à une recette annuelle de 1.200.000 francs.

.....
Les dépenses d'exploitation proprement dites s'élèvent à 1.080.000 francs. Le budget voté pour le service indigène étant de 60.000 francs, les dépenses totales de la Compagnie s'élèveront à 1.140.000 francs. La différence en recettes, soit 60.000 francs représentera les bénéfices de l'exploitation, sous déduction de l'imprévu et des dépenses spéciales qui devront être faites d'urgence pour réfection dans les voies, conséquence des inondations qui se produisent généralement en automne.

Ces prévisions faites sans prévision d'amortissement. ni de la moindre somme pour le renouvellement du matériel, déjà si fatigué, et n'aboutissant qu'à faire espérer un excédent de recettes aussi infime, confirment les résultats des quatre années d'exploitation précédentes. Il s'écoulera donc encore bien des années avant que le chemin de fer de Djibouti à Dirré-Daoua donne un produit net appréciable. De plus, cette ère de produits nets sera encore retardée par le fait suivant : une commission envoyée à Djibouti en septembre-octobre 1900 par le ministre des colonies, chargée d'évaluer le coût des réfections nécessaires pour assurer la conservation et la remise en état de la voie terrée, a estimé à 3.000.000 de francs l'importance de ces travaux. Ces réfections sont urgentes, il faudra les exécuter à bref délai, ce qui ne pourra se faire qu'avec de l'argent, auquel on devra réserver sur les excédents de recettes à venir et avant de rien distribuer aux obligataires, un intérêt important.

Et maintenant, si nous évaluons la valeur de la ligne par ses produits annuels moyens, nous arriverions à une valeur pour ainsi dire nulle. Mais cette méthode, malgré sa rigueur apparente, serait assez vicieuse. La ligne vaut pour le moins ce qu'elle coûterait à construire dans des conditions cette fois rationnelles et dans des conditions sensiblement différentes de celles du passé.

Cherchons donc quelle fut exactement la somme totale qui a été effectivement et utilement employée à constituer l'actif de la compagnie. Déduisons de cette somme les dépréciations subies par cet actif par suite d'usure et surtout de mauvais entretien. Déterminons ensuite quelle fraction exacte de cette somme a été fournie par les ayants-droit à la liquidation.

Les sommes effectivement employées à la constitution de l'actif, déduction faite des indemnités de résiliations, bénéfices forfaitaires. etc., etc.. sont les suivantes :

Pour travaux exécutés par l'entreprise générale fr. 18.446.124
Pour les travaux exécutés en régie par la Compagnie 6.522.863
Pour le mobilier de l'exploitation, le matériel roulant, le matériel naval et l'outillage des ateliers 1.683.837 ;
Pour les terrains, immeubles et jetée 901.599
Pour les approvisionnements de l'exploitation 335.104
Pour les études de Harrar à Addis-Abeba ³⁰ Mémoire
Pour la zone de terrain de 1 kilomètre de profondeur, accordée par l'empereur Ménelik à la compagnie en bordure de la ligne, du kilomètre 90 au kilomètre 310, cette bande de terrain se développant constamment en pays désertique, sauf aux environs de Dirré-Daoua, où la compagnie l'a donnée à titre de concession à des particuliers, elle ne représente aucune valeur réelle et doit être portée pour Mémoire.

Les dépenses effectivement faites pour la constitution de l'actif se montent donc au total de 27.889.527

Les dépréciations subies par cet actif sont les suivantes :

Sur la voie et les bâtiments d'après les devis d'une Commission envoyée sur place par le ministère des Colonies en septembre-octobre 1906, il faut compter un minimum de Fr. 3.000.000

Sur le matériel naval qui est presque complètement détruit, le matériel roulant et les machines-outils de l'atelier de Djibouti qui sont très usagées et en mauvais état d'entretien, il y a lieu de faire subir une dépréciation de 50 %, soit 841.548

Dans les terrains immeubles et jetée, la jetée est portée pour 375.827 fr., le complément, soit 526.372 fr., représente pour la plus grande part le prix d'achat des immeubles que la Compagnie a repris à Djibouti de l'entreprise Duparchy. Ces immeubles ont été estimés fort cher, ils ne sont nullement appropriés aux usages que la Compagnie peut en faire et sont en fort mauvais état ; ils doivent subir une dépréciation de 50 %, soit de 288.186

Le total des dépréciations se monte donc à Fr. 4.104.701

Le montant total des dépenses qui ont servi utilement à la constitution de l'actif est donc de Fr. 27.889.527

Cet actif a subi une dépréciation de 4.104.704

La différence Fr. 23.784.823

³⁰ Les études de Harrar à Addis-Abeba, qui ont coûté 280.000 fr. de dépenses effectives et utiles, ne peuvent être portées que pour mémoire, puisque les plans, profils en long, devis estimatifs et sous détails qui constituaient les documents permettant l'utilisation pratique de ces études ne sont plus dans les mains de la Compagnie. Signalons en passant que la Compagnie a porté ces études dans son bilan de 1905 pour 760.720 fr. en y faisant entrer, en outre des frais proprement dits, des frais par la campagne d'internationalisation de 1904-1905.

représente la valeur de l'actif du chemin de fer en exploitation.

Sur ces 23.784.823 fr. d'argent dépensé utilement. 9.800.000 fr. environ proviennent des fonds de la capitalisation de la subvention annuelle de 500.000 fr. accordée jusqu'en 1952 à la Compagnie aux abois le 6 avril 1902 par le gouvernement français, au moment où le Trust international allait mettre la main sur l'actif du Chemin de fer et en dépouiller les obligataires. Les créanciers de la liquidation ne peuvent évidemment prétendre à ces 9.800.000 francs versés par les contribuables français pour les sauver de la ruine et la différence entre ces 9.800.000 francs et les 23.784.823 francs représente le maximum de ce à quoi ils ont droit, soit 13.984.823 francs.

En paiement de ces 13.984.823 fr. la liquidation peut être moralement en droit de tabler sur une annuité calculée sur 75 ans à 3 1/2 %. Or son montant ressort à 529.562 fr. Il faut, toutefois, déduire de cette annuité une annuité de 115.000 fr. que la nouvelle société devra payer à Ménélik en remboursement d'une somme de 2.300.000 fr. que les enquêtes gouvernementales ont reconnu justement due par M. Chefneux, l'un des concessionnaires et administrateur de la Compagnie en liquidation dont la personnalité engage aux yeux de Ménélik toute cette compagnie elle-même.

En résumé, les obligataires et créanciers vérifiés de la Compagnie doivent pouvoir compter sur une annuité minima de 414.562 fr., qui devra leur être payée par la nouvelle société dès sa fondation et avec l'aval du Gouvernement français. Ils ne peuvent réclamer plus à l'heure actuelle, car il est évidemment inadmissible que le gouvernement français qui verse en ce moment et jusqu'en 1952 500.000 fr. par an vienne amortir à titre de garantie supplémentaire une somme qu'il a lui-même versée.

Mais, les obligataires sont fondés à demander que, lorsque les bénéfices seront suffisants pour que l'État n'ait plus à verser ces 500.000 fr., une annuité supplémentaire leur soit servie pour compléter le remboursement de leurs titres au taux où ils sont portés dans la liquidation, c'est-à-dire aux environs de 280 francs.

Nous pouvons annoncer que le principe de ce que nous venons de développer est admis par les gouvernements intéressés.

*
* *

La demande en déclaration de faillite de la Compagnie a été appelée hier au tribunal de commerce. Elle a été fixée à quinzaine pour plaidoirie.

1908 (mars) : création de la
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(Cote de la Bourse et de la banque, 7 mars 1908)

Le contrat provisoire entre le gouvernement français et la Banque de l'Indo-Chine, cette dernière représentant la nouvelle société qui a pris pour titre Chemins de fer de Djibouti à Addis-Abeba, a été signé cette semaine par les ministres compétents. Cette signature est la sanction de l'ordonnance en date du 21 janvier dernier, par laquelle M. le président du tribunal de commerce, juge-commissaire, a donné autorisation à M. Vacher, liquidateur, de transférer l'actif de l'ancienne Compagnie impériale des

chemins de fer éthiopiens à une société nouvelle, agréée par les gouvernements français et éthiopien.

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.
(*Les Annales coloniales*, 5 novembre 1908)

Les créanciers sont convoqués au tribunal de commerce de la Seine pour le 30 courant aux fins de vérification et affirmation de leurs créances.

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 5 décembre 1908)

Les actionnaires de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens se sont réunis hier 4 décembre en assemblée générale extraordinaire sous la présidence de M. Duros, administrateur de la Compagnie, assisté de MM. Moulin ³¹ et Acat. Le nombre des actions représentées était de 22.000.

Il paraît que le gouvernement français a fait signifier à M. Vacher, liquidateur de la Compagnie en liquidation judiciaire, la lettre suivante :

« Les ministres des affaires étrangères et des colonies, à M. Vacher, liquidateur de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens.

« Vu la lettre des ministres des affaires étrangères et des colonies à M. le liquidateur de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens en date du 24 décembre 1907 portant mise en demeure,

« Vu la lettre en date du 27 janvier 1908, par laquelle le liquidateur de la Compagnie a demandé à ce qu'il fût sursis à la procédure de déchéance,

« Informent le liquidateur de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, que le sursis de la procédure de déchéance, sursis demandé par la lettre ci-dessus visé, est expiré à la date de ce jour qui est le 3 décembre 1908. »

Il y avait donc urgence à délibérer. Le rapport du conseil d'administration expose donc la situation. Nous en donnons une succincte analyse.

Ce document contient une critique très vive des actes du gouvernement. M. Klobukowski est quelque peu montré comme ayant changé d'avis avec une rapidité surprenante. Avant de partir pour l'Éthiopie, chargé d'une mission par le gouvernement français, ce haut fonctionnaire était partisan de la conservation des droits de la Compagnie. Or, M. Klobukowski part et s'efforce d'obtenir du Négus la déchéance ! Mais Ménélik lui a opposé, paraît-il, une certaine résistance. Alors le gouvernement français mit en demeure M. Vacher, liquidateur, de choisir entre un décret de déchéance et une promesse de cession de l'actif de la Compagnie à une autre société, moyennant certaines compensations assez maigres. M. Vacher se fit autoriser par le juge-commissaire (20 janvier 1908), ensuite de quoi il demanda un délai au gouvernement, par une lettre du 27 janvier 1908.

C'est alors que M. Klobukowski obtint de Ménélik — en lui disant que la Compagnie avait disparu — une nouvelle concession au docteur Vitalien. Mais les termes de cette seconde concession, le conseil d'administration de la Compagnie impériale les ignore. Elle est apportée à une Compagnie nouvelle.

³¹ Probablement Philippe Moulin, de la Compagnie de l'Afrique orientale et de la Société industrielle de Djibouti, représentant la succession Duparchy.

Or, les maisons de banque qui accordent leur concours à la Compagnie nouvelle prétendent reprendre au moyen d'artifices divers (le rapport ne dit pas lesquels), les maigres compensations qui avaient été octroyées. Le gouvernement cède à leur pression. Puis, au cours d'une réunion officieuse d'actionnaires provoquée par M. Vacher, la résolution suivante aurait été prise par la majorité des actionnaires présents, représentant 25.000 titres.

Les actionnaires soussignés, pour la plupart créanciers de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, connaissance prise des conditions de la cession communiquée par le liquidateur, sont d'avis que cette cession de l'actif de la Compagnie impériale ne saurait avoir lieu.

1° Que conformément aux prescriptions de l'ordonnance du 20 janvier 1908 de M. le président du tribunal de commerce ;

2° Qu'après ou sous réserve que les documents originaux de la Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien, notamment l'approbation de ses statuts par Ménélik, la concession Vitalien et sa traduction officielle, l'approbation par Ménélik de la cession même, ainsi que le traité aux termes duquel la Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien a reçu la concession Vitalien soient au préalable communiqués et remis à la Compagnie impériale et à la condition bien entendu que l'acte de dessaisissement signé de Ménélik, postérieur à cette ordonnance, ne stipule pas d'autres conditions de rachat que celles prévues par cette ordonnance ;

3° Enfin, lesdits actionnaires estiment que si pour obtenir de la Compagnie impériale d'adhérer au principe de la concession, le gouvernement a pu invoquer l'intérêt supérieur du pays à l'heure actuelle, il ne s'agit plus que de la discussion d'intérêts privés ; et que si le gouvernement ne peut obtenir des financiers avec lesquels il est en négociations, l'acceptation des conditions ci-dessus rappelées, ils ont dès à présent la certitude qu'un groupe financier français, étranger à la Compagnie et d'une honorabilité indiscutable, est prêt à y souscrire.

Cependant, le gouvernement vient de faire connaître qu'il était prêt à prononcer la déchéance. Aux actionnaires de délibérer. Ainsi dit le rapport.

La discussion s'est ouverte. Un actionnaire s'est vivement élevé contre les procédés du gouvernement. Nous sommes invités, a-t-il dit en substance, à céder notre concession à une société nouvelle, sans savoir si réellement l'empereur Ménélik approuve le transport à cette société nouvelle. Cependant, quand avons-nous droit à 60 % dans les bénéfices de cette société nouvelle ? Après paiement d'une dette contractée personnellement par M. Chefneux, mise indûment à notre charge et après attribution de primes de gestion à la société nouvelle. Le gouvernement français a assumé d'ailleurs une responsabilité envers nous en prenant position pour nous, puis contre nous, au sujet de la question de la dîme. L'orateur conclut en déposant les projets de résolution suivants :

Première résolution

« Les actionnaires entendent maintenir et revendiquer les droits de la Société et sa concession intégrale.

« Subsidiairement et si une cession de leurs droits était indispensable, ils ne consentiraient à cette cession qu'à condition que les documents originaux de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien, notamment l'approbation des statuts par Ménélik, le texte de la concession du docteur Vitalien et sa traduction en français, l'approbation par Ménélik de la convention-mère ainsi que le traité aux termes duquel la Compagnie a reçu la concession Vitalien, soient au préalable communiqués et remis à la Compagnie impériale, et à la condition qu'elle obtienne tous les avantages prévus dans ces actes.

Deuxième résolution

« Les actionnaires décident :

« 1° Que la société présentera à ses créanciers un projet de concordat ayant pour objet la continuation de la construction à la diligence de la société ;

« 2° Et subsidiairement, la cession de l'actif social en dernier lieu, aux conditions de ladite ordonnance, avec transformation des créances en obligations à revenus variables, et au bout de trois ans, si la situation n'est pas régularisée, en actions privilégiées, la société concordataire étant autorisée à emprunter les sommes strictement nécessaires à l'exploitation et à consentir, en cas de prolongement de la ligne, une nouvelle émission. Les actionnaires nommeront une commission qui fera un rapport à une nouvelle assemblée sur le projet définitif. »

M. Vacher, liquidateur, a ensuite pris la parole. « Je crois, a-t-il fait remarquer, que vous vous trompez complètement lorsque vous estimez que vous n'avez pas le droit de vendre votre ligne ou de céder votre actif sans une autorisation de l'empereur Ménélik. C'est là une erreur : vos créanciers n'ont pas à se préoccuper de ce que pense l'empereur Ménélik, ils ont à s'occuper seulement de l'application de la loi française qui nous régit. Je souhaiterais pour éviter des difficultés qui me paraissent inutiles, que cette communication fût faite ; je crois d'ailleurs qu'elle le sera dans des conditions qui ménageront la susceptibilité très légitime du ministre des affaires étrangères et la vôtre, mais ce n'est pas une de ces questions sur lesquelles une rupture peut se produire.

« Mettons les choses au pis. Admettez que Ménélik ait édicté qu'on vous ferait donner 100 millions, croyez-vous que vous y auriez droit ? C'est très joli de dire que les nouveaux concessionnaires feront ceci ou cela, encore faut-il que ces concessionnaires veuillent bien tenir non pas leurs engagements, mais les ordres de Ménélik ; voyez sur quel terrain vous vous placeriez. »

Et M. Vacher de conclure ainsi : « N'oubliez pas que vous êtes en liquidation judiciaire et que cette remise à la tête de vos affaires ne signifie rien pour vos créanciers. Comme représentant de vos créanciers, je tiens à vous déclarer que les créanciers de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens ne vous remettront jamais à la tête de l'entreprise si vous n'apportez pas des engagements fermes ; non pas des engagements d'actionnaires défaillants, mais des engagements appuyés par l'État, engagements qui nous donnent toute sécurité, qui assurent aux créanciers qu'ils toucheront au moins quelque chose. Je crois avoir ainsi amené la question sur son véritable terrain. »

Après M. Vacher, le président du conseil d'administration a pris la parole. Après avoir dit que les propositions primitives représentaient au moins le minimum des avantages qui pouvaient être faits, que ces propositions ont été modifiées et que le gouvernement paraît avoir subi la pression des sociétés de crédit (paroles qui provoquent les protestations de M. Lavy, commissaire du gouvernement, présent en la séance), il fait toutes réserves, car il s'agit d'*intérêts privés*.

L'assemblée, sur ces paroles, a nommé une commission de neuf membres, composée de MM. Moulin, Acat, Ravault [Raveau ³²], Duros, de la Beaumelle, Dubost, [Arthur] Ponsignon, Bowden et Guérin.

Cette commission prendra ses décisions à la majorité des deux tiers des voix. Elle aura pour mission de maintenir si possible la Compagnie dans tous ses droits :

Subsidiairement, s'il ne lui paraît pas possible de faire vivre utilement la Compagnie, traiter avec qui de droit du principe d'une cession.

³² Georges Raveau : entrepreneur associé à son beau-père, Georges Soupe. Voir [encadré](#).

Il avait déjà un pied dans la maison par l'intermédiaire du marquis de l'Enferna, ancien administrateur délégué de la Société générale d'études industrielles et commerciales pour la Chine et l'Indo-Chine (affaire Soupe & Raveau).

En troisième lieu, de préparer un concordat, qui sera soumis ultérieurement aux actionnaires. L'assemblée s'est séparée après avoir pris la résolution complémentaire ci-après :

« L'assemblée extraordinaire donne pleins pouvoirs aux commissaires ; elle approuve et couvre entièrement cette commission pour tous les résultats des décisions qu'elle pourrait prendre. »

LA DÉCHÉANCE DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 9 décembre 1908)

Nos lecteurs ne seront pas étonnés d'apprendre que la Compagnie des chemins de fer éthiopiens est déclarée déchue de sa concession sur le territoire du protectorat de la côte française des Somalis. Le ministre des colonies avait, depuis le 24 décembre 1907, engagé la Compagnie à transporter ses droits à une autre société, faute de quoi elle serait déclarée déchue.

La Compagnie s'est considérée comme menacée sous condition, alors que, au contraire, elle trouvait dans le gouvernement une assistance précieuse. En effet, elle avait *encouru la déchéance*. Pour éviter d'avoir à la prononcer, le gouvernement donnait avis à la Compagnie d'avoir à transporter ses droits à une autre Compagnie qui accorderait un tantième annuel au capital obligations ainsi qu'au capital actions, bien qu'il fût entièrement perdu.

L'honorable M. Vacher, liquidateur de la Compagnie, demanda un délai. Le gouvernement le lui accorda. Le délai dura environ *un an* pendant lequel la Compagnie se garda bien d'obtempérer aux injonctions du ministre.

Le 3 décembre 1908, M. Milliès-Lacroix fit savoir au liquidateur que le délai était expiré. Les actionnaires se réunirent alors d'urgence le 4 décembre et décidèrent de maintenir leurs droits si possible et de traiter cependant du principe d'une cession. Une commission de dix membres était nommée pour aviser aux mesures à prendre. Ce n'était pas ce que demandait le gouvernement, qui se voyait *balancé*. MM. Milliès-Lacroix et Pichon soumirent donc au Président de la République le rapport et le décret que publiait ce matin le *Journal officiel*.

Monsieur le Président,

La situation financière de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens a été sans cesse en s'aggravant, au cours de ces dernières années. Bien que la convention du 6 février 1902, approuvée par la loi du 6 avril 1902, ait alloué à cette Compagnie une subvention annuelle de 500.000 fr., à l'effet de la dégager de ses embarras pécuniaires et de lui permettre d'achever la ligne jusqu'à Addis-Harrar, la Compagnie a dû, depuis lors, recourir à des emprunts répétés, en vue de faire face à ses obligations financières.

Saisi par la Compagnie de demandes d'autorisation en vue de nouveaux emprunts, mon prédécesseur, M. Georges Leygues, interdit à la Compagnie par lettres en date des 23 août et 5 septembre 1906, d'accroître le chiffre de son passif. La Compagnie crut devoir passer outre à cette interdiction et contracta de nouveaux emprunts sans avoir reçu l'approbation du ministre des Colonies après avis du ministre des Finances, contrevenant ainsi aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 5 de la convention de 1902.

En outre, la Compagnie donna en gage à son prêteur, pour garantir le remboursement des emprunts, les biens meubles et immeubles qu'elle possède à Diré-Daoua, ainsi que la ligne elle-même, sur une longueur de 60 kilomètres, partant de cette gare sur Djibouti. Or, cet engagement constitue une violation à l'article 5, paragraphe 8, de la convention de 1902.

Dans ces conditions, nous avons estimé que la Compagnie avait encouru la déchéance, par application de l'article 16, paragraphe 2, de la convention.

Si vous partagez cette manière de voir, nous vous serions reconnaissants de revêtir votre signature de projet de décret ci-joint.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le ministre des Colonies,
Milliès-Lacroix.

Le Ministre des Affaires étrangères,
S. PICHON.

Le rapport est suivi du décret suivant :

Le Président de la République française,

Sur le rapport des ministres des Affaires étrangères et des Colonies ;

Vu la convention conclue, le 6 février 1902, entre le protectorat de la Côte française des Somalis et la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, notamment l'article 5, paragraphes 5 et 8 et l'article 16, ensemble de la loi du 16 avril 1902, ayant pour objet d'approuver ladite convention.

Vu les lettres du ministre des Colonies à M. le vice-président du conseil d'administration de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens en date des 23 août 1906, 5 septembre 1906 et 14 février 1907 ;

Vu la lettre des ministres des Affaires étrangères et des Colonies à M. le vice-président du conseil d'administration de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, en date du 27 mars 1907 ;

Vu la lettre des ministres des Affaires étrangères et des Colonies à M. Vacher, liquidateur de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, en date du 24 décembre 1907 ;

Vu la lettre des ministres des Affaires étrangères et des Colonies à M. le président du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens en date du 2 janvier 1908 ;

Considérant que la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens a contrevenu aux dispositions des paragraphes 3 et 8 de l'article 5 de la convention conclue le 6 février 1902, entre le protectorat de la côte française des Somalis et la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens,

Décète :

Art. 1^{er}. — La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, en liquidation, est déchue de la concession qui a fait l'objet de la convention susvisée du 6 février 1902.

Art. 2. — Les ministres des affaires étrangères et des colonies sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié aux Journaux officiels de la métropole et de la côte française des Somalis et inséré au Bulletin des Lois et au Bulletin officiel du ministère des colonies.

Fait à Paris, le 8 décembre 1908.

A. FALLIÈRES,

Par le Président de la République :
Le ministre des affaires étrangères,

S. PICHON.

Le ministre des colonies,

MILLIÈS-LACROIX.

Chemins de fer éthiopiens
(*Le Capitaliste*, 10 décembre 1908)

Les Chemins éthiopiens cotent 11. Les actionnaires de cette société se sont réunis le 4 décembre en assemblée extraordinaire. Assistaient à cette réunion le liquidateur, M. Vacher, et M. Lavy, commissaire du gouvernement. Plus de 24.000 actions sur 36.000 étaient représentées. Le président a fait part aux actionnaires de la pression exercée par le gouvernement, tant sur le liquidateur que sur la société, pour aboutir à une cession de l'actif de la Compagnie à une nouvelle Société.

Une longue et confuse discussion s'est engagée et M. Vacher est intervenu officieusement au cours de cette discussion pour préciser la situation juridique de l'affaire et montrer aux actionnaires l'imprudence qu'il y aurait pour eux à séparer trop nettement leurs intérêts de ceux des obligataires. Il s'est montré très sceptique à l'égard de la nouvelle combinaison à laquelle le rapport fait allusion.

Les propositions de l'État et du nouveau groupe lui paraissent acceptables. D'ailleurs, le temps presse et il y a intérêt urgent pour l'actionnaire de donner tous pouvoirs à des mandataires pour traiter au nom de la Société des conditions de la cession. Il conseille donc à l'assemblée de nommer dans ce but une commission munie de pleins pouvoirs.

Après discussion et sur la menace faite par le liquidateur de refuser de faire accepter un concordat qui serait présenté par la Compagnie impériale, les actionnaires ont exigé que tous les documents relatifs à la nouvelle concession accordée par Ménélik leur fussent communiqués. Ils ont ensuite nommé une commission de neuf membres dont les résolutions devront être prises à la majorité des deux tiers. Cette commission, qui comprend MM. [Henri] Duros, Moulin, Ponsignon, Acat, Bowden, Guérin, La Beaumelle, Dubost et Raveau, a été chargée d'examiner avec le liquidateur les mesures susceptibles de mettre en valeur ou de revendiquer tous les droits de la société et, subsidiairement, d'examiner des projets de cession et de concordat, au mieux des intérêts des actionnaires. La résolution porte que l'assemblée couvre à l'avance et ratifie les décisions de la commission quelles qu'elles soient, même si elles devaient aboutir à une rupture des pourparlers ou à la déchéance.

Il faut croire que les pourparlers ont été rompus puisque le *Journal officiel* d'hier publie le rapport des ministres des colonies et des affaires étrangères sur la situation financière de la Compagnie. Ces rapports concluent à la déchéance de la concession qui a fait l'objet de la convention passée avec la Compagnie. Un décret du président de la République approuve les rapports et ordonne la déchéance de la société.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 18 janvier 1909)

Depuis le décret de déchéance, le gouvernement a poursuivi la dépossession de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens et celle-ci a opposé la plus vive résistance aux prétentions du gouvernement.

À Paris, M. Milliès-Lacroix, ministre des colonies, n'a pas pu employer la force pour se faire délivrer les archives de la société. À Djibouti, le gouverneur de la Côte des Somalis s'est emparé des bureaux du chemin de fer malgré les protestations du représentant de la Compagnie, lequel a déclaré ne céder qu'à la force et s'est refusé à signer tout procès-verbal de prise de possession. À Diré-Daoua, c'est le consul de France qui s'est emparé des bureaux et, comme à Djibouti, le représentant de la Compagnie a déclaré ne céder qu'à la force et s'est refusé à constater le matériel et les espèces prises par le gouvernement français.

L'Empereur Ménélik, par une communication écrite adressée à M. Brice, notre ministre plénipotentiaire à Addis-Abeba, a déclaré qu'il ne donnerait à la Compagnie l'invitation de remettre le chemin de fer à la compagnie nouvelle qu'après que celle-ci lui aura soumis ses statuts et aura accompli toutes les conditions prévues dans la convention accordée au docteur Vitalien.

Quoi qu'il en soit, la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, a intenté devant le Conseil d'État une action en nullité du décret de déchéance.

De son côté, le gouvernement a déposé un projet de loi tendant à faire donner par l'État français une annuité de 3.512.000 fr. pour le service des titres de la nouvelle compagnie, à laquelle annuité il faut ajouter celle de 400.000 fr. destinée aux obligataires de la Compagnie impériale dépossédée. Ces deux annuités représentent, en capital au taux de 4 %, la somme totale de cent deux millions, en chiffres ronds.

Le texte du projet de loi déposé par le gouvernement a été renvoyé à la Commission parlementaire dite des affaires extérieures, des Protectorats et des Colonies qui a déjà entendu M. Milliès-Lacroix, et qui entendra lundi le président de la Compagnie impériale et son liquidateur judiciaire. Puis elle entendra le conseil d'administration de la nouvelle compagnie qui doit recueillir la succession de la Compagnie impériale et assurer la construction du chemin de fer jusqu'à Addis-Abeba.

La question est de savoir si la Commission des affaires extérieures et la Commission du budget et les Chambres approuveront le projet de loi déposé par le gouvernement et qui a pour conséquence de grever le budget d'une somme aussi importante, et si, en outre, elles voudront préjuger de la décision du Conseil d'État sur la validité du décret de déchéance attaqué par la Compagnie impériale. La décision du Conseil d'État pourra, en effet, faire grossir encore la somme prévue dans le projet de loi.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 avril 1909)

L'assemblée qui s'est tenue le 24 courant n'a pas pu délibérer valablement, le quorum des actions n'étant pas atteint. Mais elle a délibéré tout de même ; et il s'est dit, à la réunion, des choses qui ne manquent pas d'un certain intérêt.

On sait où en est la question : aux termes d'une convention signée entre la Compagnie impériale et la Compagnie des chemins de fer de Djibouti à Addis-Abeba, convention approuvée déjà par la loi du 3 avril, la première cède son actif à la seconde moyennant le paiement d'une annuité de 610.000 fr. pendant 99 ans.

Seulement (il y a un seulement), il n'y a qu'un malheur, c'est que la concession accordée au docteur Vitalien, dont doit bénéficier la nouvelle société, serait, dit-on, annulée par le Négus.

Le gouvernement français, qui serait mis, en cette conjoncture, dans une posture assez ridicule, a essayé de contester le fait, que cependant M. Jaurès lui avait fait prévoir à temps ; des demi-aveux ont été produits dans la presse. Or, d'après les déclarations du président de la réunion tenue avant hier, il n'y aurait aucun doute. « L'annulation, a-t-il dit, est un fait absolument officiel. Nous avons reçu un télégramme officiel d'Addis-Abeba nous faisant savoir que le ministre de France ayant insisté auprès du gouvernement éthiopien pour qu'il revint sur cette déchéance, on lui a répondu que la décision était irrévocable ». Le Gouvernement est-il informé enfin ?

Tout cela est assez bizarre. Mais ce qui devient tout à fait amusant, c'est de voir quel serait, d'après le président, l'effet de tout cet imbroglio à l'égard de l'État. D'après lui, quoi qu'il arrive, l'État serait pris entre les deux sociétés auxquelles il a accordé sa garantie. Ce serait tout d'abord la Compagnie impériale qui se présenterait à lui. « Nous vous avons cédé tous nos droits et nos 90 kilomètres de lignes ; les voici. Payez-nous

notre annuité ; quant à la concession du territoire éthiopien, débrouillez-vous avec Ménélik « Puis ce serait au tour de la Compagnie des chemins de fer de Djibouti à Addis-Abeba qui dirait au gouvernement. « Vous m'avez garanti l'intérêt de mon capital. Je n'ai pas construit un mètre de voie ferrée; mais c'est la faute de Ménélik. Exécutez-vous ».

C'est à cela que se ramène, d'après le président, la situation qui serait faite au gouvernement; et si ce point de vue se vérifiait, on voit que cette situation ne serait pas seulement ridicule. Quoi qu'il en soit, la réunion, estimant que, quoi qu'il arrive, la convention devait s'exécuter à son égard, a émis un avis favorable à la ratification, en le formulant en un projet de résolution assez embrouillé ; mais il est assez difficile d'être clair dans une pareille affaire.

FAILLITES ET LIQUIDATIONS JUDICIAIRES

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens
Vérification et affirmation. Clôture du procès-verbal
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} mai 1909)

Au Tribunal de commerce de la Seine, le 7 mai 1909 à 2 heures.

FAILLITES ET LIQUIDATIONS JUDICIAIRES

Convocation pour concordat
Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 8 mai 1909)

Au tribunal de commerce de la Seine, le 21 mai 1909 à 10 heures.

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 mai 1909)

Les actionnaires de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens ont tenu hier, 18 mai, deux assemblées extraordinaires après lesquelles ils ont voté la ratification de la convention transactionnelle passée le 6 mars 1909 avec le gouvernement français, et ont donné pouvoir au conseil pour présenter à l'assemblée des créanciers du 21 mai le projet de concordat dont nous avons exposé les lignes principales. L'assemblée a, en outre, décidé qu'il n'y avait pas lieu de dissoudre la société. Dans la discussion, le liquidateur a indiqué qu'après le concordat, quand le passif, qui s'élève à 34 millions, serait réduit à 55 %, il suffirait, pour l'éteindre, d'une annuité de 570.000 fr., ce qui laisserait aux actionnaires, sur l'annuité de 610.000 fr. qui serait due pendant 99 ans à la société d'après les conventions passées avec l'État et la nouvelle société, une annuité de 40.000 fr. environ.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 juillet 1909)

Devant la première Chambre de la Cour d'appel viennent de commencer les débats relatifs au procès pendant entre la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, représentée par M. Vacher, son liquidateur et l'International Ethiopian Railway Trust.

Rappelons brièvement de quoi il s'agit. Le Trust, composé de capitalistes anglais, avait jusqu'en 1906 avancé des sommes importantes à la Compagnie avec l'autorisation du gouvernement français, dont le pouvoir de tutelle résultait de la subvention annuelle de 500.000 fr. qu'il servait à la Compagnie. En 1906, le Trust continua à faire des avances, mais malgré le refus d'autorisation, en se faisant consentir un nantissement sur une partie des lignes.

Mise en liquidation judiciaire en 1908, la Compagnie céda, comme on sait, son actif à une compagnie nouvelle, et c'est alors que le syndic de la liquidation. M. Vacher, contesta devant le tribunal de commerce la validité de la créance du Trust.

Cette validité, le tribunal de commerce l'a admise, tout en refusant cependant de reconnaître la validité des nantissements faits sans l'autorisation du gouvernement français. C'est de la seconde partie de cette décision que le Trust fait appel. M. Vacher, d'autre part, fait appel de la partie du jugement qui a validé la créance du Trust.

À M^e Edmond Seligman qui vient de plaider pour le Trust, M^e Albert Clemenceau répondra à huitaine pour M. Vacher.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

COMPAGNIE IMPÉRIALE
CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
SOCIÉTÉ ANONYME
Capital : Dix-huit Millions de Francs
SIÈGE SOCIAL A PARIS
Statuts déposés au rang des minutes de M^e REY, Notaire à Paris

DÉLÉGATION AU PORTEUR
(Deuxième Série)
N° 015.440

Faisant partie des 23.000 bons de délégation de la deuxième Série Amortissables à 130 francs.
en 98 ans portant intérêt à 3 %
sur l'annuité due par l'ÉTAT FRANÇAIS à la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Éthiopiens
en vertu de la transaction du 10 mars 1909, approuvée par la loi du 3 Avril 1909.

Coupon payable le 1^{er} Septembre de chaque année.
Paris, le 1^{er} Avril 1910

Le Liquidateur judiciaire, *[Signature]* Par Délégation de la C^e, *[Signature]*

EXTRAIT DE LA TRANSACTION DU 10 MARS 1909
La Compagnie IMPÉRIALE recevra quatre-vingt-dix-neuf annuités de six cent dix mille sept cent quarante-huit francs dix centimes (610.748 fr. 10).
Cette annuité sera payable chaque année par les soins de la Compagnie du CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI A ADDIS-ABEBBA, ou de toute autre qui serait régulièrement concessionnaire de ladite ligne; à défaut de ce paiement constaté par une mise en demeure restée sans effet pendant deux mois, le **Gouvernement de la République Française effectuera le versement des annuités directement entre les mains des représentants autorisés de la Compagnie Impériale ou de ses ayants-droit.**
Ladite annuité convertie en deux séries de titres au porteur en vertu du Concordat du 21 Mai 1909 homologué par jugement du Tribunal de Commerce de la Seine du 4 Juin 1909.

RENNECOURT, Inv. & Del.
IMPRIMERIE DE LA BANQUE ET DES COMPAGNIES D'ASSURANCES, PARIS

Coll. Serge Volper
COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
Société anonyme

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

Capital : dix-huit millions de fr.

Siège social à Paris

Statuts déposés aux minutes de M^e Rey, notaire à Paris

DÉLÉGATION AU PORTEUR
(Deuxième série)

faisant partie des 23.000 bons de délégation de la deuxième série amortissables à 130 fr.

en 98 ans et portant intérêt à 3 %
sur l'annuité due par l'État français à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens
en vertu de la transaction du 10 mars 1909, approuvée par la loi du 3 avril 1909.

Coupon payable le 1^{er} septembre de chaque année

Paris, le 1^{er} avril 1910

Le liquidateur judiciaire : Vacher
Par délégation de la Compagnie : ?

RENNECOURT, INV. & DEL.
Impr. de la Banque et des Cies d'assurances, Paris.

Chemins de fer éthiopiens (en liquidation)
(*Le Capitaliste*, 9 juin 1910)

Les Chemins éthiopiens (en liquidation) se présentent à 18. Les actionnaires se sont réunis en assemblée générale extraordinaire le 4 juin. Après avoir entendu la lecture du rapport et après quelques observations sur l'importance de la réduction du capital et sur la fixation du maximum des voix, l'assemblée a décidé la réduction du capital de 18 millions à 3.600.000 fr.

Les articles 1, 2, 5, 11, 13, 14, 15, 16, 21, 23, 25, 29, 30, 42, 46, 47, 48 ont été modifiés pour les adapter aux nécessités actuelles.

L'assemblée a décidé en outre que les comptes du dernier semestre de l'exercice 1909 à partir du vote du concordat, seront joints à ceux de l'exercice 1910 et soumis à l'approbation de l'assemblée ordinaire qui sera convoquée dans le premier semestre de 1911.

Après avoir ratifié la nomination de M. Raveau et accepté la démission du conseil actuellement en exercice, l'assemblée a nommé MM. Raveau, Acat, de la Chevrelière et de Clisson. MM. Crozier et Chabrol ont été désignés comme commissaires.

Enfin, l'assemblée a autorisé le conseil à rétrocéder ou à affermer, au mieux des intérêts de la société, la concession du lac Assal.

Compagnie Impériale des
CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

(Cote de la Bourse et de la banque, 1^{er} juillet 1911)

Les comptes d'administration contenus dans le rapport qui a été lu le 29 juin à l'assemblée générale des actionnaires ne pouvaient être que ceux de la liquidation ; et de la liquidation non encore terminée, car le conseil a expliqué qu'en raison de différents litiges, dont l'un actuellement pendant devant la cour de cassation, on ne pouvait penser encore à clôturer les opérations. La gestion s'est bornée à des opérations de caisse, le conseil recevant du liquidateur les sommes nécessaires aux dépenses courantes.

Le rapport rappelle les conditions du concordat, et il estime que, tout compte fait, les 99 annuités de 610.748 fr. 10, à verser par l'État, devraient laisser annuellement pour les actionnaires une somme de 44.419 fr. 29, pouvant être diminuée d'ailleurs par la production de 958 obligations anciennes non encore rentrées, et représentant un capital de 149.780 fr.

Après quelques observations échangées au cours de la discussion générale, notamment à propos des honoraires du liquidateur, jugés trop élevés, l'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice qui se soldent par un report à nouveau de 9.707 fr. 95.

Elle a nommé commissaires des comptes MM. Crozier et Bonnet.

LES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

(Cote de la Bourse et de la banque, 5 juillet 1911)

L'assemblée approuve les comptes et reporte à nouveau, le solde de 9.707 fr. 25.

Les actionnaires se sont réunis le 29 juin, sous la présidence de M. Razot [Raveau]. Nous extrayons du rapport quelques brefs renseignements concernant la situation actuelle de la société.

Normalement, la liquidation judiciaire aurait dû être clôturée, et la compagnie aurait dû entrer en possession de l'actif disponible non attribué à ses créanciers, aussitôt après l'homologation du concordat le 4 juin 1909.

Il n'en est rien. À la fin de l'exercice 1910, la liquidation était encore ouverte, et elle l'est encore aujourd'hui. Par conséquent, l'actif disponible réservé aux actionnaires ne peut être définitivement fixé.

Il a donc été impossible de dresser un bilan, et, à plus forte raison, d'établir un compte de profits et pertes. La gestion financière du conseil se borne donc pour le moment, à tenir un compte de recettes et de dépenses. Les premières proviennent des sommes versées par le liquidateur, et les secondes consistent à payer les charges qu'impose strictement le fonctionnement de toute société.

Pour faire face à ces charges, M. Vacher, liquidateur, a versé à la compagnie, depuis le 4 juin 1909, une somme totale de 46.525 francs ; sur cette somme, il avait été payé 36.817 fr.65 à la fin de décembre 1910, de sorte que le solde en caisse, en fin de l'exercice 1910 était de 9.707 fr. 95, somme à reporter à nouveau sur l'exercice 1911.

Cette dépense de 36.817 fr. 05, pendant cette période de 18 mois, résulte, en majeure partie, de paiements de sommes dues à l'occasion du concordat ou connexes à la liquidation. Elles ne se reproduiront pas à l'avenir.

Le conseil a, en outre, procédé à la réduction du capital de 18 millions de francs à 3.600.000 francs.

Le compte partiel des recettes et dépenses de liquidation a été déposé au greffe du tribunal au mois d'août 1910.

Les recettes se composent notamment de l'annuité de 610.748 fr. 10 encaissée le 1^{er} juillet 1909, d'un reliquat de 90.271 fr. 85 restant dû sur l'annuité de 1902 et des produits de l'exploitation depuis la mise en liquidation jusqu'à la prise de possession par l'État.

Les dépenses consistent dans les frais d'exploitation pendant cette même période, soit 290.806 fr. 95, dans le paiement des créances privilégiées et autres, 76.518 fr. 08 ; dans les frais généraux de la liquidation, 84.299 fr. 30 ; dans des indemnités provisionnelles au liquidateur fixées par ordonnance de M. le juge-commissaire, 250.000 francs.

Tels sont les éléments du compte de liquidation qui, au mois d'août 1910, laissent au crédit de la Compagnie la somme de 308.308 fr. 10.

Depuis cette époque, il a été payé à l'enregistrement la somme importante de 56.000 francs, mais le surplus, soit 250.000 francs en chiffres ronds, ne paraît devoir être grevé que des loyers dus à la succession Duparchy pour les immeubles litigieux et des honoraires qui seraient attribués au liquidateur par le juge-commissaire en complément de la somme de 250.600 francs déjà fixée par ordonnances antérieures au mois d'août 1910.

En conformité du concordat, l'annuité de 610.748 francs 10 a été employée à due concurrence, au service des intérêts et amortissements des délégations distribuées aux créanciers, dont les créances ont été affirmées, et de ce relief il devrait rester disponible pour les actionnaires annuellement, une somme de 44.419 fr. 29, représentant un capital d'environ un million et demi, capitalisé au taux de la rente.

Mais ces sommes ne sont pas encore définitivement établies, puisque 958 obligations anciennes, représentant un capital de 149.780 francs, n'ont pas été produites et qu'elles peuvent l'être, partiellement au moins, tant que la liquidation n'aura pas été clôturée.

La somme de 44.419 fr. 29 revenant aux actionnaires peut donc être diminuée suivant les nouvelles productions de ces porteurs d'obligations.

D'autre part, les 92.000 délégations 1^{re} série et les 23.000 délégations 2^e série qui avaient été créées à l'origine pour faire face aux créances affirmées ont été insuffisantes par le fait de la prolongation des délais de liquidation et la compagnie a dû acheter en Bourse 475 délégations déjà émises pour faire face aux nouvelles productions.

En résumé, les comptes se soldent au 31 décembre 1910 par une somme de 9.707 fr. 97 à reporter à nouveau sur l'exercice 1911.

Le procès avec la Société de Djibouti suit son cours et le jour où cette question sera réglée, il restera à la Compagnie le solde de l'annuité.

Quand celle-ci sera en possession de son actif, le conseil ne fera aucun acte de disposition avant d'avoir consulté les actionnaires. S'il ne voit pas d'avenir dans la compagnie, il demandera purement et simplement la liquidation ; si, au contraire, il voit un avenir avec les éléments qui lui restent, il proposera la continuation.

Suivent quelques échanges de vues au sujet des procès en cours, et des honoraires du liquidateur. L'assemblée a approuvé à l'unanimité les comptes et décidé de reporter la somme de 9.707 fr. 95 à l'exercice 1911.

Compagnie Impériale des
CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(Cote de la Bourse et de la banque, 24 décembre 1912)

L'assemblée qui s'est tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1911 et a décidé de reporter à nouveau la somme de 811 fr. 06, portée en caisse au 31 décembre dernier.

Le rapport du conseil expose d'abord que si la convocation a été aussi tardive, c'est qu'on espérait pouvoir présenter un compte définitif de la liquidation. Mais des difficultés se sont multipliées, que le rapport expose longuement.

Il rappelle les conditions du concordat :

« Aux termes de la transaction signée avec l'État, la Compagnie s'est désistée du pourvoi qu'elle avait formé au Conseil d'État contre la déchéance prononcée contre elle par le gouvernement français et elle a accepté en paiement de la cession de la ligne construite 99 annuités de 610.728 fr. Le concordat dispose que la première annuité payée le premier juillet 1909 doit être appliquée, à due concurrence, aux paiements des frais de la liquidation judiciaire et les 98 autres annuités doivent être réparties, à due concurrence, aux créanciers inscrits, étant expliqué que les créances affirmées sont réduites à 55 % de leur valeur nominale. Donc, ce qui peut rester de la première annuité de 610.728 francs après le paiement de tous les frais de liquidation revient à la Compagnie. L'apurement du compte de liquidation, quand elle sera clôturée, doit faire ressortir cette somme. En ce qui concerne les 98 autres annuités, le solde revenant à la Compagnie dépend de l'importance des créances affirmées ».

En raison de nombreux procès en cours, c'est seulement l'année prochaine pense-t-on, que l'actif social pourra être déterminé. Quant à l'application de la première annuité de 610.748 fr., elle a donné lieu à des contestations. Le 26 août 1910, tout compte fait, le liquidateur, M. Vacher, avait 308.808 fr. disponibles, déduction faite de dépenses comprenant 250.000 francs pour ses honoraires. Au mois d'août suivant, cette somme était réduite à 1.401 fr. par certaines dépenses, dont 175.000 fr. d'honoraires supplémentaires. On se rappelle que les créanciers réunis le 29 août 1911 refusèrent d'approuver les comptes et que M. Vacher renonça à ses 175.600 fr. .

Après de multiples incidents de procédure, on a fini par obtenir un projet de compte de liquidation présentant au mois de mars dernier un compte créateur de 204.931 fr.32. La Compagnie avait proposé un désistement de son instance contre le liquidateur, mais ce dernier n'en avait pas accepté les termes et le Tribunal de commerce lui avait donné raison ; la Compagnie s'est alors pourvue devant la Cour d'appel contre le jugement du Tribunal consulaire. Ajoutons, pour la compréhension de la contestation, que le projet de désistement non accepté par le liquidateur était ainsi conçu :

« M...

« Reconnaisant qu'il résulte du projet de comptes définitifs présenté par M. Vacher, en sa qualité de liquidateur de la Compagnie, etc..., que les résultats de son compte sont exacts et que les griefs relevés de ce chef contre lui dans les assignations à lui délivrées le 1^{er} septembre et le 1^{er} novembre 1911, contre les comptes provisionnels sont maintenant sans objet.

Déclare se désister purement et simplement, etc.

Il a paru au liquidateur et au tribunal que les motifs paraissaient faire allusion à une irrégularité qui aurait disparu dans la suite. D'où le litige, qui explique les retards apportés dans la liquidation.

Après approbation des comptes, MM. Acat, Moulin et Rennevier ont été nommés administrateurs jusqu'au 4 juin 1916.

MM. Crozier et Bonnet ont été nommés commissaires des comptes pour 1912.

(Le Journal des chemins de fer, 30 décembre 1913)
[Compte rendu tronqué.]

L'assemblée des actionnaires de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, qui a eu lieu hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1912 et a décidé de reporter à nouveau la somme de 23.781 13 restant en caisse au 31 décembre 1912.

Le rapport du conseil d'administration signale que l'exercice 1912 ne présente pas de modifications bien appréciables sur l'exercice précédent, mais que depuis quelques mois, il s'est produit, au contraire, d'importantes modifications.

D'abord, par un arrêt de la Cour en date du 12 juin 1913, la Compagnie franco-éthiopienne du chemin de fer de Djibouti a été déboutée de ses prétentions et condamnée aux dépens.

Ensuite, la Compagnie a transigé avec la succession Duparchy pour le paiement des loyers lui incombant. Elle a pu faire cette transaction moyennant une somme à forfait de 50.000 fr. au lieu de la somme de 65.000 fr., plus les intérêts, que réclamait la succession devant les tribunaux.

Enfin, la liquidation a été clôturée dans la réunion des créanciers qui a eu lieu le 27 courant, de sorte que les comptes de liquidation, tant à l'égard des créanciers qu'à l'égard de la Compagnie, se trouvent définitivement apurés et réglés. Il résulte de ces comptes que, tous frais et honoraires payés, il reste à la Compagnie, en chiffres ronds, la somme espèces de 170.000 fr., sur laquelle doit être imputée celle de 50.000 fr. due à la succession Duparchy.

Cependant, malgré la clôture de la liquidation, la Compagnie n'est pas encore près de rentrer en possession de son actif, car il reste pendant devant la Cour de cassation le pourvoi formé par l'International Trust contre un arrêt de la Cour d'appel, et, d'autre part, quatre nouveaux procès ont été intentés à la Compagnie. Ces procès sont relatifs : 1° à une réclamation de l'Enregistrement, qui, après avoir touché 55 % de sa créance, demande le paiement du solde de 45 %, soit 32.000 francs, comme créancier privilégié, en se basant sur un arrêt du mois de mars 1910 ; 2° à une demande en dommages-intérêts de la Société civile d'études pour l'inexécution d'un marché de travaux, marché qui lui a été cédé par l'International Trust ; 3° à une demande de paiement de 690.000 fr. présentée par M. Deloncle qui prétend avoir été le conseil de la Compagnie pendant 12 ans ; 4° à une action en paiement d'une somme de 500.000 fr. intentée par M. Chefneux qui prétend que cette somme lui est due pour une partie de ses apports. M. Chefneux réclame, en sus, le paiement d'une somme de 10.000 fr. dont il aurait fait l'avance pour payer les travaux au lieu et place de la Compagnie.

Ces divers procès mettent la Compagnie en assez fâcheuse posture.

Chemins de fer éthiopiens (en liquidation)
(Le Journal des chemins de fer, 3 janvier 1914, p. 5)

Les comptes de 1912, soumis à l'assemblée du 29 décembre dernier, ne comportent pas encore la situation active et passive de la Société ; ils sont seulement le relevé des sommes encaissées et des dépenses faites pour assurer son fonctionnement, pour poursuivre la solution des instances pendantes devant les tribunaux et pour parvenir à la clôture de la liquidation judiciaire. Les recettes de l'exercice se sont élevées à 45.812 fr. et les dépenses à 22.031 fr., laissant un excédent de caisse de 27.781 fr., qui a été reporté à nouveau.

Compagnie impériale des Chemins de fer éthiopiens
(*Les Annales coloniales*, 6 janvier 1914)

L'assemblée générale a eu lieu le 29 décembre, à 4 heures, sous la présidence de M. Raveau, président du conseil d'administration, qui a déclaré que 21.747 actions étaient présentes ou représentées, et a appelé au bureau, comme scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, MM. Moulin (10.000 actions) et Redon.

Il est donné lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale annuelle pour soumettre à votre approbation nos comptes de gestion pendant l'exercice 1912.

Ces. comptes ne comportent pas encore la situation active et passive de la société ; ils sont seulement le relevé des sommes encaissées et des dépenses faites pour assurer le fonctionnement de la société, pour poursuivre la solution des instances pendantes devant les tribunaux et pour parvenir à la clôture de la liquidation judiciaire.

À la fin de l'exercice 1911, il nous restait en caisse une somme de 811 fr. 06 que nous avons reportée à nouveau, soit 811 00

Au cours de l'exercice 1912, nous avons reçu de divers pour coupons encaissés, pour vente de mobilier, etc., etc., une somme globale de 5.001 30

Le liquidateur nous a fait deux versements de 20.000 fr. chacun, soit ensemble.
40.000 00

Total des recettes 45.812 30

Nos dépenses pendant ce même exercice de 1912 se sont élevées à 22.031 fr. 35, se décomposant de la façon suivante, savoir :

Administrateurs et commissaires des comptes	4.400 00
Frais de procès et affaires litigieuses	7.902 10
Loyer, téléphone, entretien des bureaux, personnel	3.567 05
Impôts sur titres et frais d'assemblée générale	1.532 83
Paievements divers pour sommes dues antérieurement	4.629 25
Total des dépenses	<u>22.031 23</u>
En caisse au 31 décembre 1912	23.781 13

Ces comptes, dont tous les éléments ont été soumis à la vérification de vos commissaires, ne peuvent donner lieu qu'à de courtes explications.

Si nous devons nous borner à vous entretenir sans cette réunion des faits qui se sont passés au cours de l'exercice 1912, nous ne pouvons pas constater de modifications bien appréciables sur l'exercice précédent, mais depuis quelques mois, il s'est produit, au contraire, d'importantes modifications dans notre situation.

Nous. avons d'abord la satisfaction de vous annoncer que par un arrêt de la Cour en date du 12 juin 1913, la Compagnie franco-éthiopienne du chemin de fer de Djibouti a été déboutée de toutes ses prétentions et condamnée à tous les dépens.

Cet arrêt, aujourd'hui définitif, avait une grande importance pour notre société puisqu'il s'agissait d'une somme de 700.000 francs en chiffre rond, que nous aurions été obligés de payer si nous avions perdu notre procès.

Nous avons aussi transigé avec la succession Duparchy pour le paiement des loyers incombant à notre société. Nous avons pu faire cette transaction moyennant une somme à forfait de 50.000 fr. au lieu de la somme de 65.000 francs, plus les intérêts que réclamait la succession devant les tribunaux.

Enfin, la liquidation a été clôturée dans la réunion des créanciers qui a eu lieu samedi 27 courant, de sorte que les comptes de liquidation tant à l'égard des créanciers qu'à l'égard de la Compagnie se trouvent définitivement apurés et réglés.

La clôture de la liquidation aurait dû avoir pour conséquence de mettre la Compagnie en possession de la somme de 170.984 fr. 65 espèces, solde créditeur de son compte de liquidation, et de tous les autres éléments composant son actif, mais la Compagnie est encore tenue par le procès pendant devant la Cour de cassation, dont nous vous avons entretenu dans nos précédentes réunions.

Nous vous rappelons qu'il s'agit d'un pourvoi formé par l'International Trust contre un arrêt de la Cour d'appel déboutant notre adversaire de toutes ses prétentions et le condamnant aux dépens.

D'après nos informations, la Cour de cassation rendra son arrêt dans le courant du mois de janvier prochain et nous espérons que cet arrêt confirmera les décisions des précédents juges, de sorte que, de ce chef, la Compagnie n'aurait plus, dans un bref délai, d'obstacle pour rentrer en pleine possession de ses droits.

Mais l'annonce de la clôture de la liquidation a suscité quatre nouvelles réclamations.

La première provient de l'Enregistrement qui, après avoir touché 55 % de sa créance, comme tous les autres créanciers, demande le paiement du solde de 45 %, soit 32.000 francs, comme créancier privilégié. en se basant sur un arrêt du mois de mars 1910.

La seconde provient, de la Société civile d'études, titulaire d'un marché de travaux qui lui a été cédé par l'International Trust et que notre Compagnie est dans l'impossibilité de faire exécuter. L'inexécution de ce marché entraînerait, d'après la Société Civile, des dommages et intérêts à fixer par état.

Mais il y a lieu d'observer que ce même marché a déjà été annulé à l'égard de l'International Trust par la Cour d'appel et nous ne voyons pas de quelles nouvelles raisons pourrait se prévaloir la Société civile d'études pour faire reconnaître la validité d'un marché annulé à l'égard de son cédant.

La troisième réclamation provient de M. François Deloncle.

M. Deloncle prétend qu'il a été le conseil de la Compagnie Impériale depuis son origine jusqu'à la mise en liquidation judiciaire, soit pendant 12 années, et qu'à ce titre il lui est dû 50.000 francs par an, soit au total 600.000 francs.

Sans vouloir apprécier ici le bien ou mal fondé de cette réclamation, nous vous rappelons que M. F. Deloncle est débiteur d'une somme égale pour les actions qu'il a souscrites et qu'il n'a pas encore libérées.

Enfin, la quatrième et dernière réclamation provient de M. Chefneux, l'un des fondateurs de la Compagnie avec M. Ilg.

M. Chefneux intente une action en paiement d'une somme de 500.000 francs qui lui serait due pour une partie de ses apports.

C'est la répétition de l'action intentée l'année dernière par M. Ilg, action que celui-ci a jugé prudent d'abandonner en payant tous les frais de l'instance et en nous versant, en outre, une indemnité de 1.000 francs, ainsi que nous l'avons exposé dans notre dernière assemblée générale.

M. Chefneux réclame, en sus, le paiement d'une somme de 40.000 francs dont il aurait fait l'avance pour payer des travaux au lieu et place de la Compagnie.

Il est inutile de vous dire, messieurs, que votre conseil se propose de répondre à toutes ces réclamations dont il ne faudrait pas s'exagérer l'importance.

Ces actions nous paraissent, en effet, inspirées aux requérants, soit par le désir d'obtenir des transactions plus avantageuses pour eux, soit pour se prémunir contre des

poursuites dont ils prévoyaient d'être l'objet après la clôture de la liquidation et après l'arrêt de la Cour de cassation.

Ces procès ont surtout l'inconvénient de gêner la Compagnie Impériale dans sa trésorerie et de retarder la date où elle entrera en possession de l'ensemble de son actif, mais vous pouvez compter sur notre activité pour solutionner ces litiges dans le plus bref délai, au mieux des intérêts sociaux et, s'il y avait lieu, nous vous convoquerions en assemblée générale extraordinaire au cours de l'année prochaine.

Il a été donné ensuite lecture du rapport des commissaires, qui constate la parfaite régularité des écritures et propose l'approbation des comptes.

RÉSOLUTIONS

Aucun actionnaire me demandant la parole, M. le président a mis aux voix les résolutions suivantes, qui ont été approuvées à l'unanimité :

Première résolution.

L'assemblée générale approuve, etc.

Deuxième résolution

L'assemblée générale fixe à 6.000 francs par an la rémunération pour le: conseil d'administration.

Troisième résolution

L'assemblée générale nomme comme commissaires des comptes pour vérifier les comptes de l'exercice 1913, MM. Bonnet et Crozier, avec faculté d'agir ensemble ou séparément.

La rémunération de chacun d'eux est fixée à 200 francs.



ጸሐፊ-ጽሑፍ፡ መንግሥት፡ ምድር፡ ባቡር፡

CHÉMIN DE FER ÉTHIOPIENS
COMPAGNIE IMPÉRIALE

Société anonyme constituée conformément aux statuts déposés le 7 Août 1896, chez M^r REY, notaire à Paris.

AU CAPITAL DE 8.000.000 DE FRANCS, PORTÉ A 18.000.000 DE FRANCS
Par décision de l'Assemblée générale extraordinaire des Actionnaires du 12 Décembre 1899 et divisé en 36.000 Actions de 500 Francs chacune.

SEULE SOCIÉTÉ SOCIAL A PARIS

ACTION DE CENT FRANCS
Action de Cinq Cents Francs au Porteur

N° 35,927
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE
Paris, le 14 Décembre 1899.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
DU 4 JUIN 1900
CAPITAL REÇU
A 8.000.000 francs

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
du 30 Mai 1918
CAPITAL RÉDUIT
A 8.892.000 francs

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 25289-10-99. — (Eug. Leiffel.)

Coll. Jacques Bobée
COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

Société anonyme constituée conformément aux statuts déposés le 7 août 1896 chez
M^e Rey, notaire à Paris

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

au capital de 8.000.000 de fr., porté à 18.000.000 de fr.
par décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 12 décembre
1899 et divisé en 36.000 actions de 500 fr. chacune

Siège social à Paris

ACTION DE CINQ CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée

ACTION DE CENT FRANCS

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 4 JUIN 1910 CAPITAL RÉDUIT à 8.000.000 francs
--

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 30 mai 1918 CAPITAL RÉDUIT à 3.592.000 francs
--

Un administrateur (à gauche) : L'Enferma
Un administrateur (à droite) : Denisane
Paris, le 14 décembre 1899

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. — 25289-1099. — (Encre Lorilleux.)

À LA CHAMBRE
QUESTIONS ÉCRITES
Chemins de fer éthiopiens
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} juillet 1929)

M. René Faure demande à M. le ministre des Finances pour quelles raisons le liquidateur de la Société de la Compagnie des Chemins de fer éthiopiens refuse de payer le coupon du 1^{er} septembre sur les titres de délégation, ajoutant : a) que ces titres, inscrits à la cote des agents de change de Paris et admis par la Banque de France en garantie d'avances, portent la mention suivante imprimée sur la cote officielle vis-à-vis de l'indication des cours : « Intérêt et amortissement garantis par l'annuité due par le Gouvernement français en vertu de la transaction approuvée par la loi du 3 avril 1909 » ; b) que les épargnants, en lisant cette mention, s'imaginent acheter des titres de premier ordre puisqu'ils ont la garantie de l'État ; c) qu'il semble que le crédit de l'État aurait tout à gagner à ce que le paiement des coupons et le remboursement des titres aient lieu aux époques régulières, quels que soient les démêlés d'ordre fiscal que le liquidateur peut avoir avec l'administration de l'enregistrement. (Question du 27 janvier 1929.)

Réponse. — À la suite de l'abandon pur et simple de la réclamation adressée à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, rien ne paraît s'opposer à la reprise du service des intérêts des bons de délégation remis aux obligataires de cette collectivité.

Georges-Félix Frantz,
Djibouti. Œuvre française.
Avant, pendant, après le conflit italo-éthiopien
(Les Éditions Lugdunum, 54, rue Centrale, Lyon, 1937, 200 p.)

VII
LE RAIL

[65] Il est juste de nous étendre quelque peu pour rendre hommage au rail.

Le rail, jusqu'à maintenant, n'a-t-il pas été, en effet, la raison d'être de Djibouti ?

« Le sort de Djibouti, écrivions-nous en 1930, ce n'est pas un paradoxe, tient au roulement d'une douzaine de petites locomotives. Sans ces machines, la ville n'existerait pas ; sur son emplacement, on y chasserait encore la gazelle ».

« La vapeur a créé Djibouti ».

Aussi rappellerons-nous avec émotion et fierté les étapes de cette création grandiose, qui fait honneur à notre esprit d'entreprise, à notre courage tranquille, à notre ténacité inébranlable et à notre bonne volonté.

À la suite de deux voyages entrepris en 1839 et 1841 par Rochet d'Héricourt dans les régions du Choa, voyages qui lui permirent de passer un traité avec le roi du pays, un grand nombre d'Européens vinrent en Abyssinie chercher fortune, et beaucoup s'y installèrent en qualité de colons. L'un [66] d'eux, Armand Savouré, à la pensée de l'essor commercial que pourrait prendre un jour ces contrées inexploitées, eut alors l'idée de la construction d'un chemin de fer, et, le 6 décembre 1889, après y avoir intéressé Ménélik, il écrivait au nom de ce monarque au Président Carnot pour lui

demander, ou plutôt lui proposer, une entente en vue de la création d'un chemin de fer entre la mer, le Harrar et le Choa.

Cette requête n'ayant pas eu de suite, un autre pionnier, Léon Chefneux, reprit cette idée en 1892, et forma avec diverses personnes, dont un ingénieur suisse, M. Ilg, conseiller de la Cour, et deux entrepreneurs, MM. Vigouroux et Duparchy (les mêmes qui ont donné leur nom à la jetée du Gouvernement et à la jetée du Marabout), une société privée pour la construction d'un chemin de fer. Le 9 mars 1894, l'Empereur Ménélik II accordait par contrat à M. Ilg, la concession d'un chemin de fer devant être construit en trois tronçons qui relierait Djibouti à Harrar, Harrar à Entotto, la capitale de l'Éthiopie à cette époque, et Entotto au Nil Blanc à travers le Kaffa. La construction du premier tronçon devait être entreprise dans un délai de deux ans à partir de la signature de l'acte de concession.

En association avec l'ingénieur Chefneux, le bénéficiaire fonda la « Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens » dont le siège social était à Paris. Cette société obtint par convention du 12 mars 1897, l'autorisation de construire une ligne sur le territoire du protectorat de la Côte française des Somalis pour compléter le tronçon Djibouti-Harrar.

Entre-temps, les études préliminaires ayant démontré les grosses difficultés à surmonter pour [67] atteindre Harrar, la Compagnie avait obtenu de l'Empereur Ménélik, par lettre du 5 novembre 1896, l'autorisation de fixer le terminus provisoire de ce premier tronçon au pied de la montagne de Harrar, à l'endroit qui, depuis, est devenu la cité de Diré-Daoua, fondation française.

En octobre 1897, le premier coup de pioche fut donné à Djibouti sous la direction des entrepreneurs généraux, MM. Duparchy et Vigouroux, et les travaux commencèrent à se dérouler dans un pays aride et difficile, au milieu de tribus somaliennes hostiles. Celles-ci voyaient dans le futur chemin de fer, à la fois un ennemi de leur sécurité et un concurrent sérieux pour leurs vagues entreprises de transports caravaniers.

Malgré les subventions données aux chefs, la tranquillité sur les chantiers fut fréquemment troublée. C'est ainsi, notamment, que le 22 février 1899, le chantier établi au kilomètre 62 fut assailli par des Issas. L'agent de la Compagnie, M. Cormuz, fut tué, et cinq ouvriers européens ainsi que des indigènes subirent le même sort. Ce massacre occasionna une panique parmi les travailleurs qui refusèrent de reprendre la pioche et des mesures de sécurité supplémentaires ramenèrent seules le calme dans les esprits. Les postes de la voie ferrée furent solidement armés, et, au kilomètre 56, l'Administration fit construire un fortin susceptible de défendre la région du Louré et tout le territoire avoisinant.

Dans la ville même de Djibouti, on craignait, à la suite de ce combat, une attaque des Issas. La note suivante, extraite du journal local du 4 mars 1899 (à cette époque Djibouti possédait un journal) montre cet état d'esprit :

[68] « Dans la ville de Djibouti, la population ne se sent pas en sécurité. De toutes les personnes bien renseignées sur les mœurs des Issas, il est puéril de penser que des guerriers armés de lances songent jamais à venir faire le siège de maisons construites en pierre de taille et dont les portes se ferment avec du fer. Cela n'empêche pas que chacun s'est muni d'un bon fusil et que les principaux établissements de Djibouti entretiennent des corps de garde particuliers qui veillent chaque nuit. L'Administration du protectorat a eu beau multiplier les postes de soldats entre les routes de Zeïla et d'Ambouli et organiser à l'improviste des milices avec les éléments qu'elle a pu recruter, les habitants qui ne dorment que d'un œil, sont les plus nombreux. »

Aussi, malgré le loyalisme certain des soldats de couleur, la présence d'une troupe européenne française dans ces parages paraissait nécessaire pour en imposer au besoin. C'est en mars 1899 qu'un détachement d'infanterie de marine, depuis longtemps réclamé, fut envoyé à Djibouti. Ce détachement se composait d'une soixantaine d'hommes commandés par un officier, le lieutenant Pines. La vue des troupes régulières

ranima tous les cœurs, et un grand nombre de travailleurs remontèrent aux chantiers de la ligne.

À la même époque, un aviso, l' « Étoile », ayant à bord 80 hommes dont cinq officiers, vint stationner en rade pour soutenir le détachement colonial.

Ces mesures prises, la sécurité des travailleurs dans les chantiers fut complète, et le 26 octobre 1899, M. Lagarde, qui venait d'être désigné comme ministre de France à Addis-Abeba, et M. Martineau, gouverneur de Djibouti, purent visiter les [69] travaux de la ligne de Djibouti-Harrar jusqu'à l'extrême avancement de la pose des rails.

M. Martineau désirait ainsi manifester son parfait accord avec M. Lagarde.

Ce fut vers huit heures du matin qu'eut lieu de la gare de Djibouti en construction, avec toute la solennité voulue, le départ vers les chantiers.

D'abord le voyage ne manque pas de pittoresque. La plaine d'Ambouli, que traverse le rail, offre un aspect nouveau sous la torréfaction constante du soleil. L'œil vient se reposer sur la verdure conquise, aux abords de la rivière à sec, par le labeur opiniâtre des jardiniers arabes, tandis que les lignes des plateaux où s'élèvent les divers quartiers de Djibouti s'abaissent de plus en plus au ras de l'horizon, fondus entre le bleu du ciel et le bleu de la mer.



Viaduc du Chébelé

Jusqu'au viaduc du Chébelé, le pays est aride. Les pierres noires pointillent comme un tableau d'impressionniste la vaste étendue monotone. Les volcans firent, jadis, pleuvoir dans ces parages une telle averse de basaltes que la végétation a peine à pousser. Seuls des épineux bas étalent leurs branches tourmentées, entre les tas de pierres.

Le Chébelé est un lit de torrent. Les eaux, quand il y en a — ce n'est pas souvent —, roulent entre deux escarpements taillés à pic. L'aspect brûlé de ce site étrange ne manque pas de grandeur.

Arrivé devant le pont du Chébelé, le cortège officiel descend et gagne à pied le bord opposé du précipice.

La contemplation du viaduc, superbe ouvrage d'art, donne le vertige. Les piles et les travées paraissent être le chef-d'œuvre d'une grosse araignée ayant tissé sa toile pour barrer la vallée. C'est solide, pourtant, et d'un aspect assez gracieux. L'ou-[70] verture totale du viaduc mesure 156 mètres et les grandes palées du milieu ont une hauteur de 18 mètres au-dessus des massifs de maçonnerie.

Le pont est partagé en deux, une moitié en passerelle et l'autre en fosse béante bordée de rails. La passerelle est pourvue du côté de l'abîme d'une forte balustrade où la main glisse et se cramponne nerveusement; mais le trou après le premier rail, et où l'on aperçoit l'audacieuse escalade des croisillons entre les arbalétriers, donne le vertige à qui ose le sonder d'aplomb.

Le train ayant repris ses voyageurs continue sa route jusqu'au kilomètre 32, dans une contrée plus montagneuse où les cimes se couronnent de mimosas gigantesques.

Au point terminus, un banquet est offert en l'honneur de M. Lagarde et, au champagne traditionnel, M. Martineau lève son verre pour saluer le Ministre de France et pour déclarer que cette visite officielle aux chantiers prouve combien les autorités françaises s'intéressent à cette œuvre de pénétration pacifique en Éthiopie. Puis il affirme qu'une politique d'entente réciproque se poursuivra pour activer la construction du chemin de fer.

Six mois après les travaux sont poussés jusqu'au kilomètre 52 et l'achèvement du grand pont du Holl-Holl incite le gouverneur par intérim, M. Angoulvant (qui, plus tard, deviendra gouverneur général du Congo) à inaugurer officiellement cet ouvrage d'art, le plus important de la ligne Djibouti-Harrar.

Le dimanche 22 avril 1900, le gouverneur, accompagné des fonctionnaires de la colonie, du haut personnel de l'Entreprise, des commerçants et des principaux notables indigènes, prend le train pour le Holl-Holl, cette fois, où un déjeuner de cent couverts est préparé.

[71] Malgré la chaleur d'une matinée sans brise, nous rapporte la chronique, le voyage est gai. Des Françaises qui n'ont pas craint d'affronter les rigueurs d'un climat sans adoucissements pour vivre aux côtés de leurs maris, apportent leur grâce et leur charme à cette pittoresque fête.

Après une courte halte au pont du Chébelé, le train s'arrête un peu plus longuement aux chantiers du Holl-Holl où les Issas sont accourus en foule, puis passe majestueusement sur le pont pour continuer sa marche un peu au delà.

L'inspection des derniers travaux terminée, le cortège officiel revient au Holl-Holl pour prendre part au banquet.

Au dessert, M. Jacoulet, directeur de l'Entreprise Générale, exalte les résultats et donne rendez-vous au kilomètre 110 pour y fêter le 14 juillet prochain et inaugurer la gare de Daouenlé.

M. Angoulvant, l'âme de cette féconde étape, répond par un discours où il magnifie notre œuvre civilisatrice et exprime sa foi en l'avenir.

*
* *

La prospérité de Djibouti semblait donc s'ouvrir après cette inauguration officielle du pont du Holl-Holl.

Un chemin de fer, d'ailleurs, disait au milieu d'un groupe une personnalité anglaise, finit toujours par rapporter ; une route coûte toujours. Car le premier doit être considéré non pas seulement comme un collecteur du commerce existant, mais surtout comme un créateur de trafic.

Et c'est en caressant ce rêve de prospérité que fonctionnaires et colons regagnèrent le chef-lieu, heureux de cette journée grandiose.

[72] Le 20 juin de la même année, le général Gallieni, de passage à Djibouti, en rejoignant Madagascar, tenait à voir de ses propres yeux les progrès accomplis.

Après avoir visité en détail les constructions de la Compagnie impériale et manifesté son approbation, tant pour les dispositions de la gare elle-même que pour l'atelier de réparation, le hall à machines, la belle allure et la qualité du matériel, le Général prit le train pour se rendre au viaduc du Chébelé. Il put détailler, apprécier et admirer en conscience, ce splendide ouvrage d'art, si bien qu'à son retour, il ne se lassait pas de louer les efforts magnifiques accomplis sur ce territoire désert par les ouvriers de la première heure. Et il s'y connaissait celui qui devait, 14 ans plus tard, sauver Paris à la bataille de l'Ourcq !

Enfin, un mois après, le 22 juillet, avec un décalage de quelques jours sur les pronostics, avait lieu l'inauguration de la première section des Chemins de fer éthiopiens : Djibouti-Daouenlé, 108 kilomètres.

Mais l'ère des difficultés allait s'ouvrir. Les prévisions budgétaires de la Compagnie avaient été insuffisantes, et les dépenses beaucoup plus élevées que celles escomptées l'amènèrent à faire appel à de nouveaux capitaux qui lui furent procurés par les milieux anglais, lesquels se constituèrent en un groupe portant le nom de « Ethiopian Railway Trust and Construction Co ». Puis le gouvernement français, par convention du 6 février 1902, attribua à l'entreprise une subvention de 500.000 francs par an, pendant 50 ans. Cette subvention fut capitalisée par une opération financière, ce qui permit d'achever, ou à peu près, le premier tron- [73] çon jusqu'à Diré-Daoua. L'exploitation en fut ouverte le premier janvier 1903.

Cependant l'œuvre, insuffisamment soutenue, menaçait de rester inachevée au milieu de difficultés politiques et financières. Tout un groupe d'intéressés réclamait l'internationalisation du chemin de fer, et, d'autre part, ce chemin de fer qui traversait un désert pour s'arrêter en un lieu-dit, jusque-là inhabité, sans productions autochtones, ne semblait pas à beaucoup susceptible d'un développement intéressant.

.....
