

Mise en ligne : 26 août 2019.
Dernière modification : 29 janvier 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY

(Les Archives commerciales de la France, 7 février 1894)

Lyon. — Formation. — Société anonyme- dite LE CHEMIN DE FER « LE DAHOMEY » ,
44, Malesherbes. — 6 ans. — 25.000 fr. — 13 janv. 1894.

Georges BORELLI (1838-1909),
fondateur,
administrateur-directeur général

Successeur de son père Jérôme à la tête de la maison Mante frères et Borelli,
pionnière du commerce avec le Dahomey,
vice-président de la chambre de commerce de Marseille,
créateur de la [Compagnie nationale de navigation](#) (1881),
Il était le frère aîné d'Octave Borelli (« Borelli bey »)(ci-dessous,)
et de Jules Borelli (ou « Borely »), explorateur,
compagnon de Rimbaud en Abyssinie.

Jules *Léopold* RENOUARD, président

Né le 27 janvier 1833 à Paris.
Petit-fils et fils d'Antoine-Augustin et Jules Renouard, éditeurs.
Marié à Marguerite Delamotte. Deux filles : la comtesse de Dampierre et la comtesse de Sugny.

Agent de change près la Bourse de Paris (1859-1872).
Directeur des finances de Paris (1873),
Trésorier-payeur général des Hautes-Pyrénées à Tarbes (1875),
Gouverneur (jan.-oct.1877), puis administrateur (1877-1889, 1900-1910) du
Crédit foncier de France,
Trésorier-payeur général du Calvados(1877-78), puis des Basses-Pyrénées à Pau
(1878-1889),
Sous-gouverneur de la Banque de France (1889-1898),
Administrateur et vice-président (1898), puis président (1909) de la Banque de
Paris et des Pays-Bas,
Administrateur du Paris-Orléans (1899)
de la Banque d'Outremer à Bruxelles (1899) —.avec Rafaël de Bauer, autre
représentant de la Banque de Paris et des Pays-Bas,
de la Banque hypothécaire d'Espagne (1905),
de la [Société lorraine des anciens établissements de Diétrich](#), à Lunéville (1907),
président de la [Banque d'État du Maroc](#) (1907),
administrateur de la [Banque de l'Indo-Chine](#) (1909),
.....

Chevalier (1877), puis officier (1893) de la Légion d'honneur.
Décédé le 7 mars 1910 à Paris.

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 22 janvier 1899)

.....
On ne saurait trop féliciter M. Guillain, ministre des Colonies, de l'impulsion qu'il cherche à imprimer aux grands travaux de voies ferrées dans nos colonies de la Côte occidentale d'Afrique.

Il vient... de décider l'envoi au Dahomey, d'une mission composée d'officiers du génie, en vue d'effectuer les études du tracé du chemin de fer du Dahomey.

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 25 janvier 1899)

Pour faire suite à notre information relative au chemin de fer du Dahomey nous sommes en mesure d'annoncer que le Ministre des Colonies a constitué définitivement la mission d'études. La direction de cette mission est confiée au commandant du génie Guyon, un spécialiste, apprécié par son aptitude technique comme directeur du chemin de fer du Soudan.

M. Guillain. étant déterminé à hâter la solution de cette importante question, le commandant partira par le courrier du 25 février.

INFORMATIONS
Dahomey
(*La Dépêche coloniale*, 26 janvier 1899)

Le tracé de la future ligne du chemin de fer du Dahomey partira de Kotonou, suivra le talweg de l'Ouémée, montera vers Carnotville, puis se dirigera vers Nikki, traversera le pays Baribas et aboutira à Madicali, point situé sur le Niger, au nord d'Ilo, c'est-à-dire au nord de la frontière résultant du dernier accord franco-anglais. Ce tracé aura une longueur approximative de huit cents kilomètres.

INFORMATIONS
Dahomey
(*La Dépêche coloniale*, 14 mai 1899)

Tout est tranquille au Dahomey. La mission du commandant du génie Guyon continue ses travaux d'études pour le futur chemin de fer. M. Ballot, gouverneur, était en tournée d'inspection sur la frontière du Togoland.

INFORMATIONS
Dahomey
(*La Dépêche coloniale*, 28 mai 1899)

Notre correspondant particulier du Dahomey nous avise que le gouverneur vient d'inaugurer, à Porto-Novo, une superbe avenue à laquelle on a donné le nom de M. Eugène-Étienne, en souvenir des services rendus à la colonie par l'ancien sous-secrétaire d'État, et de la sollicitude qu'il n'a cessé de lui témoigner en toutes circonstances.

Le même correspondant nous informe, en même temps, que les études du chemin de fer sont en excellente voie et s'exécutent avec une grande facilité. La mission que dirige le commandant du génie Guyon estime — affirme-t-on — que le kilomètre ne reviendra pas à plus de 30.000 francs.

INFORMATIONS
Dahomey
(*La Dépêche coloniale*, 17 décembre 1899)

M. Ballot, gouverneur du Dahomey, a été entendu, samedi, par le comité des travaux publics des colonies, au sujet du chemin de fer qui doit relier l'océan au Niger à travers le Dahomey.

Le comité a adopté, à l'unanimité, les propositions de l'honorable gouverneur et les conclusions du remarquable mémoire du commandant du génie Guyon, chef de la mission d'études du chemin de fer du Dahomey.

INFORMATIONS
(*La Dépêche coloniale*, 4 mars 1900)

M. le chef de bataillon du génie Guyon, ingénieur en chef des colonies, directeur des travaux du chemin de fer du Dahomey, partira, avec plusieurs officiers, sous-officiers et sapeurs du génie, par le paquebot de la Compagnie Fraissinet qui quittera Marseille le 25 mars.

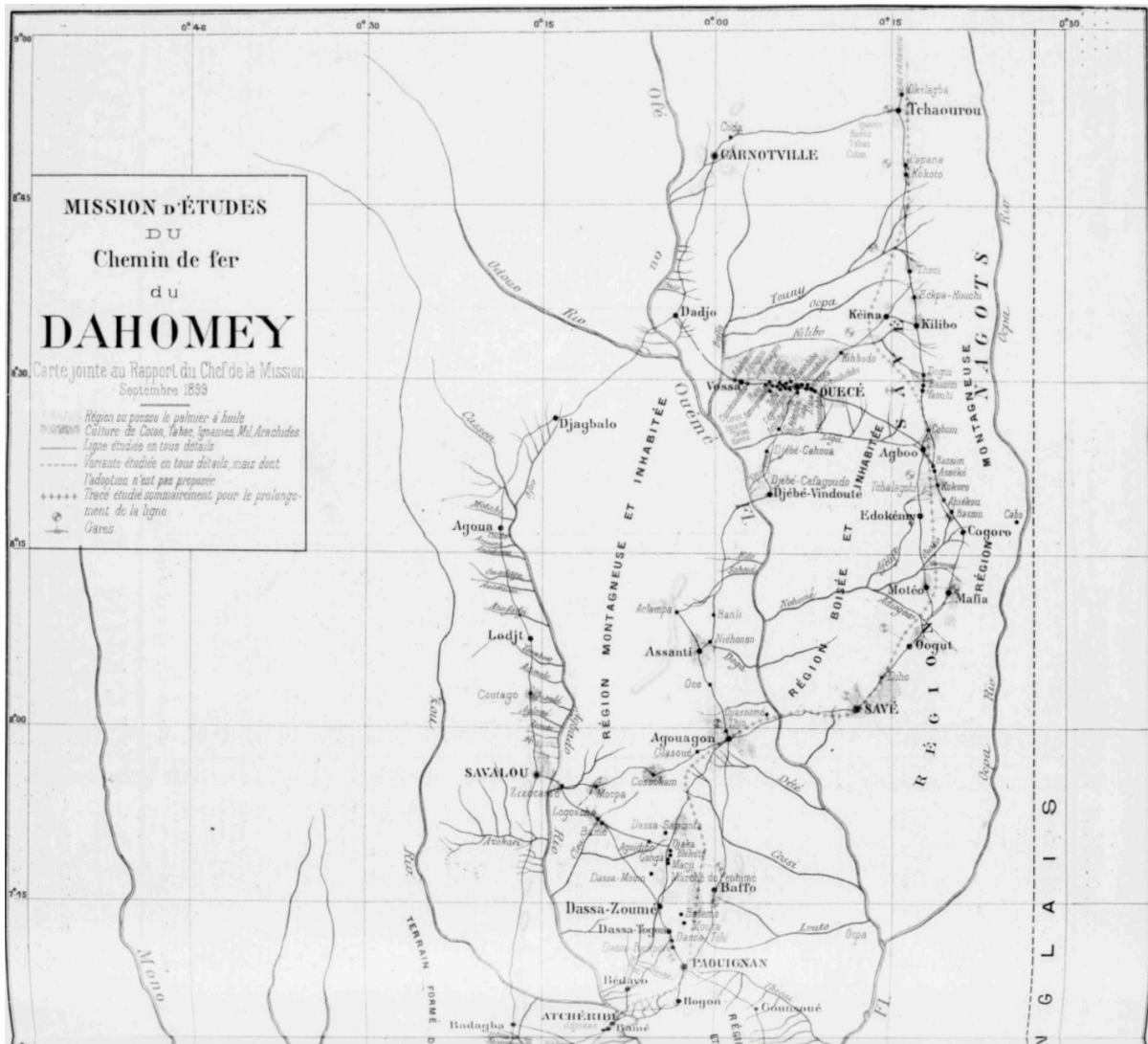
Les travaux d'infrastructure du chemin de fer du Dahomey commenceront le 1^{er} mai.

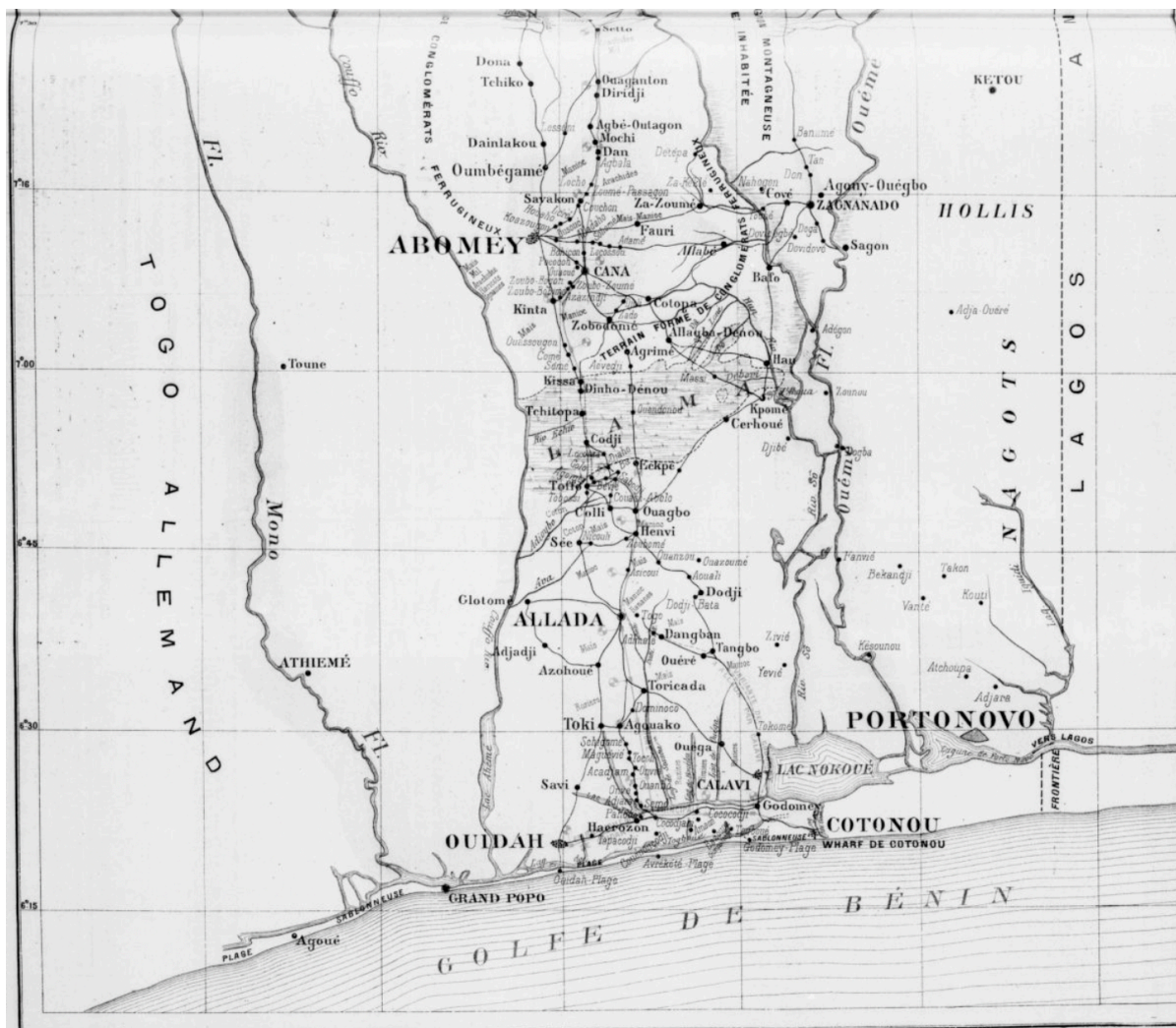
LE CHEMINS DE FER DU DAHOMEY
(La Dépêche coloniale, 15 avril 1900)

La mission d'études

La carte que nous publions d'autre part a été dressée à l'appui des études faites par la mission dirigée par le chef de bataillon du génie Guyon. Elle comprenait comme personnel technique les capitaines de génie Fillonneau et Cambier, le lieutenant Bachellery, un adjudant, cinq sergents, cinq caporaux, cinq sapeurs venant du 5^e régiment du génie.

Le docteur Faucheraud, du cadre colonial, fut adjoint à la mission. Arrivée à Cotonou le 19 mars 1899, elle avait terminé son travail le 14 septembre suivant, non sans avoir supporté de dures fatigues. L'étude de la traversée des marécages de la Lama, en pleine saison des pluies, avait été fort pénible ; il ne restait plus, à la fin des opérations, que deux officiers valides le commandant Guyon et le lieutenant Bachellery (aujourd'hui capitaine). Mais ce travail, bien et rapidement mené par la mission, aura pour résultat de permettre à bref délai de doter la colonie d'une voie de transport qui décuplera sa production.





Ce qu'exporte le Dahomey

Nous n'avons pas à apprendre à nos lecteurs que le Dahomey est un pays riche et fertile.

Il exporte annuellement plus de 30.000 tonnes d'huile et d'amandes de palme, et l'on y rencontre le karité, la kola, le caoutchouc, le café, le cacao, la vanille, le coton, le tabac, l'igname, le maïs, le miel, divers farineux, et de nombreux fruits tels que la banane, la papaye, l'ananas, le korossol, etc.

La brillante situation des finances de la colonie est donc due, non seulement à une sage et intelligente administration, mais aussi à la grande fertilité naturelle du pays.

La colonie n'a qu'une largeur de 120 à 150 kilomètres de l'est à l'ouest, tandis que elle s'enfonce de 8 à 900 kilomètres dans les terres, jusqu'au bief navigable du moyen Niger, qui s'étend lui-même sur près de mille kilomètres, entre les chutes de Zinder, en amont, et celles de Boussa, en aval.

Comme il n'existe pas de route carrossable, et pas d'autre moyen de transport que le porteur, les produits des régions situées à plus de 150 à 200 kilomètres de la mer, ne peuvent arriver à la côte ; la construction d'une voie de pénétration partant de cette côte et aboutissant au Niger, en traversant les régions les plus riches du Dahomey, s'impose donc. Cette voie ferrée, de 700 kilomètres de longueur, recueillera dans les nombreuses gares de son parcours, les riches produits du sol dahoméen, ainsi que les

bœufs, moutons, chevaux, si nombreux dans la région Nord. À son terminus, elle recevra tous les produits des rives du Niger sur un millier de kilomètres de son cours. Elle sera donc dans une situation analogue à celle du chemin de fer du Congo belge, dont on sait la brillante situation financière.

La future voie ferrée. — Son tracé.

— Sa construction.

La Côte. — La côte dahoméenne uniformément basse et sablonneuse, presque rectiligne, ne présente aucun port naturel : elle est en permanence, et même lorsque la mer est calme, balayée par des lames énormes et successives, qui, roulant sur des fonds de sable de peu de profondeur commencent à se faire sentir à 400 mètres environ du rivage et viennent successivement s'abîmer en déferlant sur la plage. À Grand-Popo, à Agoué, à Ouidah, à Ayreketé et à Godomey-Plage, des pirogues conduites par des noirs audacieux traversent cette barre pour porter marchandises et voyageurs aux bateaux qui les attendent au large, mais cette opération ne se fait pas sans danger. Souvent, les pirogues, en traversant la barre, sont dressées verticalement par la vague, et retombent la quille en l'air ; les rameurs, au mépris des requins, se précipitent à la nage, mais le chargement est perdu, et les voyageurs peu ingambes sont écrasés par la pirogue dans sa chute.

À Cotonou, il existe un wharf qui s'avance de 300 mètres environ dans la mer, et permet de traverser à pied sec et sans danger la bande houleuse dans laquelle on voit alors les vagues mugir et déferler sous ses pieds.

Cotonou est non seulement le seul port du Dahomey qui possède un appontement ; c'est aussi le seul point de la côte qui communique à l'intérieur par le lac Nokoué, avec Porto-Novo, la capitale et la plus grande ville de la Colonie, avec tout le cours de l'Ouémé, et avec le petit port de Calavi qui a une certaine importance commerciale.

La voie ferrée projetée, partant de Cotonou, va donc d'abord se diriger, à travers, les fertiles régions côtières, vers Paon, où elle rencontrera l'embranchement venant de Ouidah, qui la fera communiquer avec la lagune navigable de Grand-Popo à Ouidah, avec le lac Ahémé, le Couffo et le Mono.

L'absence de wharf à Grand et à Petit Popo ainsi qu'à Ouidah amènera certainement le commerce à emprunter la voie ferrée entre Ouidah et Cotonou au moins pour toutes les marchandises craignant l'eau, et pour les voyageurs qui ne risqueront plus ainsi d'être noyés en traversant la barre.

De Paon, la ligne se dirigera vers Allada et Toffo à travers un pays très fertile, boisé, en partie couvert de palmiers, et où de vastes cultures de café, de cacao, de vanille et de caoutchouc pourraient être établies, ainsi que cela a été fait aux environs d'Allada.

Au delà de Toffo, la ligne franchit la Lama et pénètre dans le royaume d'Abomey, qu'elle traverse en se dirigeant vers Atchéribé, point de passage choisi sur la rivière Zou. Toute cette région, très riche, fournira au chemin de fer un trafic important. En effet, la Lama, quoique peu cultivée actuellement, est susceptible de l'être au moins dans le voisinage de la voie ferrée. Quant à la province d'Abomey, on a vu plus haut que son sol est mis en valeur d'une façon très active par ses nombreux habitants, et que c'est à peine si l'on y trouve quelques points encore en friche.

Plus au nord, la ligne traverse les provinces de Paouïgnan, Agouagon, Savé, Tchaourou. Dans ces régions, si le palmier est plus rare, le terrain est éminemment propre à la culture du caoutchouc, du coton et du tabac.

Enfin, au delà de Tchaourou, les pâturages du Niger renferment de nombreux bestiaux qui seront d'un écoulement facile lorsqu'on pourra les amener à la côte.

Recette de l'exploitation. — Base de l'évaluation des recettes

Cette énumération succincte donne une idée de la valeur des pays traversés. Une étude détaillée a d'ailleurs été faite pour la partie comprise entre Cotonou et

Tchaourou, en vue de se rendre compte aussi exactement que possible de la nature et de la quantité des produits que chacune des gares fournira au chemin de fer ; dans cette étude, basé uniquement sur la production actuelle de chaque centre, on n'a pas fait entrer en ligne de compte l'augmentation de cette production qui suivra inévitablement l'établissement de la voie ferrée.

Pour passer de là à l'évaluation des recettes, il a fallu faire choix d'un tarif de transport. Il a été reconnu qu'en adoptant le chiffre de 0 fr. 40 par tonne kilométrique, les frais des transports par chemin de fer seraient très inférieurs à la moyenne des prix actuels de transport par porteurs ou pirogues. En effet, dans ces conditions, les produits de la région du Ouécé paieraient, pour arriver à la côte, le même prix que doivent supporter actuellement ceux qui viennent de la région d'Abomey. Aussi n'est-il pas nécessaire de descendre à un tarif aussi faible pour améliorer dans une très grande proportion les conditions du commerce dans la colonie : pourvu qu'on ne dépasse pas 0 fr. 70 par km on peut être certain que le chemin de fer bénéficiera du transport des produits de toutes les régions qu'il traversera.

Il s'agit ici, bien entendu, des marchandises de peu de valeur relativement à leur poids, huiles et amandes de palme, qui constituent du reste la plus grande partie du tonnage transporté. Pour les marchandises riches comme le caoutchouc, le café, etc., les tarifs pourraient être sensiblement plus élevés, le chiffre de 2 francs pourrait être choisi.

D'après les évaluations résultant de l'étude dont il est parlé ci-dessus, la recette kilométrique probable serait alors de 8 à 9.000 francs, avec le tarif de 0 fr. 40, et de 13 à 14.000 avec le tarif de 0 fr. 70. Si l'on déduit de ces chiffres les frais d'exploitation (direction, entretien, exploitation proprement dite), soit au maximum 5.000 francs par kilomètre, on peut conclure que la recette nette kilométrique, dans la région en question, sera au moins de 3.000 francs dans le premier cas, et de 8.000 francs dans le deuxième.

Dépenses de construction

Le tracé, étudié en tous détails jusqu'à Atchéribé, ne comporte que des terrassements très faibles et des ouvrages d'art de très peu d'importance, bien que les déclivités ne dépassent jamais 15 millimètres et que les rayons des courbes ne soient jamais inférieurs à 150 mètres. La ligne est donc bonne et facile à exécuter. Cependant, comme, au Dahomey, on ne peut guère recruter un grand nombre d'ouvriers sans recourir aux autorités locales, qui fournissent volontiers comme prestataires des hommes qui ne se dérangeront pas pour travailler s'ils n'y étaient invités par leurs chefs, une entreprise ou une Compagnie concessionnaire auraient éprouvé quelque difficulté à exécuter les terrassements, qui exigeront la présence simultanée d'un grand nombre d'ouvriers. Il a donc été décidé que ces terrassements seraient faits par des corvées rétribuées, fournies par les chefs indigènes, et dirigées par un service spécial organisé à cet effet dans la colonie.

On arrivera ainsi à posséder très rapidement une plate-forme qui servira tout d'abord de route et sur laquelle des voitures ou des pousse-pousse remplaceront les anciens porteurs, devenus ainsi disponibles pour le travail et la culture. Peu à peu, cette route, sur laquelle il suffira de poser des rails, puis du ballast, fera place à un chemin de fer, et les ponts provisoires à des ponts définitifs capables de porter les locomotives.

Quelle sera la dépense entraînée par cette transformation de la route en chemin de fer ? Le Comité des travaux publics des colonies a estimé le prix total de la construction à 65.000 fr. par kilomètre. Si l'on déduit de ce chiffre la valeur des terrassements, on arrive à une somme de 57.000 fr. environ pour la dépense restant à faire pour terminer la voie ferrée. Pour les 700 kilomètres qui séparent Cotonou du Niger, ce sera donc une dépense totale de 40 millions environ.

Mode de construction

La construction du chemin de fer doit se faire par les seuls moyens pécuniaires et sous la seule garantie de la colonie. On se trouve donc amené à choisir entre les deux solutions suivantes.

I. — Construction directe par la colonie, au moyen d'un emprunt gagé sur ses ressources propres ;

II. — Construction par une Compagnie concessionnaire, à laquelle on confierait également l'exploitation de la ligne au furet et à mesure de son avancement. Ces deux solutions, quoique présentant des avantages inégaux, sont toutes deux applicables, et vont être examinées successivement.

I. — Construction directe par la Colonie

La colonie, pouvant disposer annuellement d'une somme de 500.000 francs, serait en mesure de garantir sur ses ressources propres (douanes, impôt, etc.), un emprunt de 10 millions, à l'aide duquel elle pourrait construire environ 180 kilomètres de voie ferrée. On admet que l'on construirait 10 kilomètres la première, année, 30 la deuxième, 40 la troisième et 50 les suivantes. Dans ces conditions, et en appliquant le tarif de 0 fr. 70 par km., on constate facilement que les recettes fournies par la partie en exploitation seraient largement suffisantes pour gager l'emprunt complémentaire nécessaire à l'achèvement des travaux.

La ligne pourrait être complètement achevée au bout de la seizième année, et le montant total de l'emprunt n'atteindrait pas 15 millions. À partir de la onzième année, l'exploitation fournirait un excédent de recettes qui permettrait de commencer le remboursement et l'emprunt pourrait être complètement amorti au bout de la vingtième année. À partir de ce moment, la colonie disposerait de la totalité des bénéfices qui, évalués à 2.850.000 francs pour la première année d'exploitation intégrale, ne tarderaient pas à dépasser notablement cette somme.

Il est évident, au reste, qu'il ne serait pas indispensable de poursuivre l'amortissement dans un délai aussi court ; et la colonie pourrait sans danger, dès que la ligne serait en pleine exploitation, abaisser les tarifs de transport dans la mesure qui paraîtrait avantageuse au développement du commerce dans le pays.

Ce procédé, avantageux pour la colonie dans l'avenir, aurait on le voit, l'inconvénient d'exiger l'établissement, au début de l'entreprise, d'un tarif de transport relativement élevé.

II. — Construction par une Compagnie concessionnaire

Ce procédé est incontestablement préférable au précédent, d'une part parce qu'il n'engage en rien les ressources de la colonie, d'autre part, parce que, au moyen du système des concessions territoriales, et par la possibilité qu'il offre d'imposer un tarif de transport plus réduit, il assure la mise en valeur du pays concurremment avec la construction du chemin de fer qui doit permettre cette mise en valeur.

En effet, ainsi qu'on va le voir plus loin, le tarif imposé pourrait être de 0 fr. 40, éminemment favorable à l'extension des transports jusqu'à une grande distance de la côte.

Pour couvrir les frais de la construction, la Compagnie concessionnaire devra, ainsi qu'on l'a vu, contracter un emprunt de 40 millions environ. Pour tenir compte de ce que les premières années d'exploitation seront moins productives il faut que la Compagnie soit assurée d'une recette annuelle de 6 % environ du capital, soit 2.400.000 francs. Or, avec le tarif de 0 fr. 40, on a vu qu'il ne faut pas compter, au moins au début, sur une recette de plus de 1.400.000 francs, chiffre destiné, il est vrai, à augmenter beaucoup par la suite.

La recette complémentaire de un million sera fournie à la Compagnie, non pas sous forme onéreuse de garantie d'intérêts, mais sous celle de concessions territoriales.

Quelques explications sont nécessaires à ce sujet.

Concessions territoriales

Dans la plupart de nos colonies d'Afrique, de nombreuses sociétés commerciales ont récemment demandé et obtenu la concession de vastes étendues de terrains, en vue d'en exploiter des richesses naturelles ou d'y faire de la culture. Au Dahomey, on n'a accordé que fort peu de concessions, d'abord à cause de la faible étendue relative du pays et de la grande densité de sa population, mais aussi parce qu'on a cru devoir réserver la question et la lier intimement à celle du chemin de fer.

Il y a donc lieu d'examiner s'il serait en effet possible à la Compagnie de couvrir en partie ses frais de construction par l'exploitation des terrains qui lui seraient concédés.

Ainsi qu'on l'a vu, la principale source de richesse agricole du pays est le palmier à huile. Laissons donc de côté tout d'abord les cultures plus riches, caoutchouc, café, cacao, qui pourraient prospérer en maints endroits, en particulier dans la province d'Allada, pour ne considérer que le palmier.

Le palmier est très abondant dans toute la région Sud ; toutefois, il n'est pas possible, sans amener le dépeuplement du pays, de donner en concession les terrains de palmiers qui entourent les villages. Les concessions doivent porter sur les terrains non cultivés actuellement, c'est-à-dire, en grande majorité, des parties boisées, qu'il faudra mettre en valeur. Le défrichement se fait d'ailleurs très simplement en coupant les arbres au mois de novembre ; ils se dessèchent rapidement pendant la saison chaude, de décembre à février. Au mois de mars, on y met le feu, et au commencement de la saison des pluies, c'est-à-dire en avril ou mai, on y repique de petits palmiers qui, au bout de 7 ans, sont arrivés à maturité. Le défrichement coûte environ 100 fr. l'hectare et, en pleine production, les palmiers rapportent facilement de trois à quatre cents francs par hectare.

On trouvera dans la région côtière, entre Cotonou et Godomey, et surtout dans la province d'Allada, de grandes surfaces concédables éminemment propres à la culture du palmier. La Lama en fournira également, et même dans la province d'Abomey, pourtant très bien cultivée, on trouvera plusieurs centaines d'hectares concédables dans la région de Kinta et Cana, puis dans les environs de Dan, dans toute la partie nord de ce village, et enfin sur les bords de l'Ouémé et du Mono. Des surfaces plus considérables peuvent en outre être concédées dans les régions de Paouignan, Savé, Tchaourou. Beaucoup de ces territoires sont cultivables en palmiers, tous le sont en caoutchouc, coton et tabac. Leur valeur est évidemment moindre que celle des terres à palmiers de la côte, mais elle est loin d'être négligeable, et, en réunissant les terres à palmiers du Sud qui peuvent être concédées, avec une surface convenable de terres choisies au nord de Dan, on arrivera facilement, ainsi qu'on va le voir, à former un ensemble dont la culture produira le revenu nécessaire pour constituer le complément de la garantie d'intérêts.

Enfin, d'immenses surfaces peuvent être concédées dans le Haut-Dahomey du 9^e au 14^e de latitude nord.

La 1^{re} catégorie de terrains, choisis au sud de Dan, comprendrait donc des terres cultivables en palmiers, pouvant rapporter après mise en valeur de 3 à 400 francs l'hectare. En admettant même que, pour des raisons quelconques, eu particulier le manque de soin dans l'exploitation, le produit net ne soit que de 200 fr., il suffirait d'environ 50 kilomètres carrés pour fournir chaque année le million nécessaire. On peut faire mieux, et doubler au moins cette surface, en la portant à une moyenne de 25 hectares par kilomètre de la ligne complète jusqu'au Niger, soit 175 kilomètres carrés, ce qui mettrait la Compagnie dans une situation très brillante.

Les terrains de la deuxième catégorie, au nord de Dan, ont moins de valeur, mais les surfaces disponibles sont beaucoup plus grandes. Il est parfaitement possible de concéder dans cette région, au fur et à mesure de l'avancement de la voie ferrée, un ou deux kilomètres carrés par kilomètre de ligne exploité. Les recettes provenant de l'exploitation de cette deuxième catégorie de terrains seront nécessairement très

variables : ceux qui peuvent produire le palmier ou qui renferment des lianes à caoutchouc et à gutta, produiront beaucoup ; les autres, dans lesquels on pourra faire de la culture de coton et de tabac, donneront moins de bénéfice net. En moyenne, on admettra qu'un hectare produise seulement 20 francs de recette nette quatre ans après son défrichement, qui ne coûtera certainement pas plus de 50 francs l'hectare ¹.

Dans ces conditions, si, par kilomètre de ligne exploitée, la Compagnie reçoit 25 hectares de terrain au sud de Dan et 200 hectares au nord de ce village, la recette correspondante après la mise en valeur, sera de 7.750 fr., soit, pour toute la ligne jusqu'au Niger, 5 millions 1/2, qui, ajoutés aux recettes de l'exploitation, portant le bénéfice annuel à 7 millions, pour une mise de fonds totale de 40 millions : peu d'entreprises, même coloniales, peuvent assurer un rendement semblable (plus de 17 %).

Il est bien entendu, d'ailleurs, que les terrains à mettre en valeur et qui, comme ceux destinés à la culture du palmier, ne donneront leur complet rendement que sept ans après le défrichement, seraient mis, dès le début, à la disposition de la Compagnie, afin qu'elle puisse y faire travailler dès le commencement de la construction de la ligne et bénéficier des recettes sept ou huit ans après.

LE CHEMIN DE FER DU DAHOMEY (*La Dépêche coloniale*, 24 avril 1900)

Le correspondant de Londres du *Manchester Guardian* écrit à son journal :

Les Français paraissent décidés à ne pas demeurer en retard sur nous en matière de constructions de chemins de fer en Afrique occidentale. Des projets considérables sont, soit en voie d'élaboration, soit en voie d'exécution, à la Côte d'Ivoire, au Soudan occidental et en Guinée ; et aujourd'hui, d'après un supplément illustré publié par cet organe parisien d'initiative « enterprising » qui a nom la *Dépêche coloniale*, on étudie un chemin de fer pour le Dahomey. Cette ligne partirait de Kotonou, où les Français ont déjà construit un wharf, long de 400 yards, et son point terminus extrême serait au Niger, quelque part aux environs de Carimama. La ligne, qui aura une longueur totale de bien près de 500 milles, est estimée devoir coûter 45 millions de francs, soit environ 2 millions de livres St. Mais, comme la plupart des évaluations concernant les voies ferrées des contrées tropicales, celle-ci sera probablement jugée comme étant considérablement au-dessous de la réalité.

Le fait qu'un chemin de fer partant de Kotonou, le port rival de Lagos, soit projeté par les Français en vue d'attirer les produits du riche hinterland de la boucle du Niger, et ensuite ceux-mêmes du nord du Niger, devrait être un argument suffisant pour décider le Colonial Office à ne pas arrêter à Ifadan la construction du chemin de fer de Lagos. Il se refuse quant à présent à prolonger la ligne au delà de ce point. Liverpool et Manchester pensent qu'elle devrait être étendue jusqu'au Niger. C'est là aussi, croyons-nous, l'avis des fonctionnaires impériaux du Haut-Niger.

LE MARCHÉ DES VALEURS COLONIALES (*La Dépêche coloniale*, 2 décembre 1900)

¹ Ce délai de quatre ans a été admis comme moyenne ; en effet, les parties où on se livrera à l'exploitation des arbres existants caoutchouc et gutta ou à l'élevage des bestiaux, rapporteront presque immédiatement ; celles où l'on cultivera du tabac, au bout d'un an ; au contraire, celles où l'on plantera des palmiers, au bout de sept ans seulement.

Les renseignements sur la richesse agricole et forestière de la concession sont fort encourageants. Un des ingénieurs belges de la mission du chemin de fer du Dahomey, M. Middagh, récemment revenu en Europe, disait que c'était sur la concession de la Compagnie de l'Ouémé-Dahomey qu'il avait vu le plus de caoutchouc et que c'était certainement la région la plus riche du Dahomey.

Dahomey
(*La Dépêche coloniale*, 13 février 1901)

Les travaux du chemin de fer. sous l'impulsion du directeur. M. le commandant Guyon, se poursuivent très activement. La pose de la voie par la Compagnie concessionnaire va commencer très incessamment.

LA LUTTE ÉCONOMIQUE SUR LE NIGER
(*La Dépêche coloniale*, 10 mai 1901)

Nous avons, depuis quelque temps, attiré l'attention sur l'importance de la lutte économique qui s'engage actuellement entre la France et l'Angleterre pour la possession des marchés intérieurs de l'Afrique occidentale. Ardent fut, en 1897 et 1898, le combat entre Français et Anglais pour la conquête de l'hinterland et des territoires de la boucle du Niger ; tous les coloniaux ont encore présents à la mémoire les incidents de cette glorieuse campagne de deux ans, pendant laquelle nos officiers et nos administrateurs, habilement dirigés par le gouverneur du Dahomey, réussirent, à force de prudence, de vaillance et d'énergie, à repousser nos voisins hors des territoires que nous revendiquions en toute justice. La période de conquête est à peine terminée que déjà s'engage très vive la lutte commerciale et que la colonie du Dahomey, qui fit jadis tous les frais de la conquête de l'hinterland, surprend de nouveau nos adversaires par la construction rapide d'un chemin de fer de pénétration qui, encore une fois, nous amènera la victoire sur le terrain économique.

La presse anglaise suit de très près ce nouveau et puissant effort de la jeune colonie ; un journal colonial d'outre-Manche, la *West Africa*, consacre à l'étude de cette question un article très documenté que nous croyons devoir mettre en entier sous les yeux de nos lecteurs pour pouvoir le discuter complètement.

Voici l'article de la *West Africa* :

« Dans le récent article que nous avons publié, article dû à la plume de notre collaborateur E. D. M., et traitant du développement commercial du Dahomey, le passage suivant est à retenir : « Nous devons espérer que l'extension du chemin de fer jusqu'à Ibadan sera suivie d'un prompt accroissement dans la prospérité de la colonie, et nous devons aussi ne pas oublier que les Français sont en train de construire une ligne qui les amènera à Abomey et, par la suite, au Niger. »

Cet avertissement reçoit une abondante confirmation dans une série d'articles suggestifs que vient de publier notre confrère la *Dépêche coloniale* qui, quelquefois, tient ses informations de source officielle.

Ces articles, qui ont pour sujet principal le chemin de fer du Dahomey, méritent d'être lus avec la plus sérieuse attention.

D'après la *Dépêche coloniale*, le chemin de fer, qui fut commencé le 1^{er} mai 1900, fait de rapides progrès et bien qu'aucun rail n'ait encore été posé, les travaux

préliminaires de tranchées et de remblais sont terminés et le terrain est prêt à recevoir les rails sur une longueur de 60 milles (108 kilomètres environ). En fait, nous croyons notre confrère mal informé quand il dit qu'il n'a pas encore été posé de rails.

Quoi qu'il en soit, nous savons qu'au cours des deux derniers mois, de gros chargements de rails et de traverses ont été faits à Anvers et à Bordeaux, à destination de Cotonou.

La *Dépêche coloniale* estime que, dans trois ans, le chemin de fer atteindra Parakou, à 170 milles (307 kilomètres environ) de la côte. Parakou est situé au-dessus du 9^e degré parallèle et Ibadan au-dessus du 7^e seulement. Somme toute, le chemin de fer français va en ligne droite de Cotonou à Parakou, tandis qu'il n'y a qu'à jeter les yeux sur une carte pour voir que la ligne du Lagos s'infléchit vers l'est après avoir atteint Abeokouta pour se rendre à Ibadan, point extrême atteint par la ligne britannique, situé à 50 milles (90 kilomètres environ) de la côte, bien que le chemin de fer ait une longueur de 90 milles (163 kilomètres environ).

Basant la discussion sur cette circonstance — que nous pensons être une argumentation fallacieuse, — la *Dépêche coloniale* en tire cette affirmation que, non seulement le chemin de fer du Dahomey est appelé à accaparer l'important commerce qui se fait par caravanes entre le nord du Sokoto, d'un côté, et Ilocrin, Nikki et Salaga, d'un autre côté, mais aussi qu'il est appelé à drainer, dans une large proportion, par suite de sa position avantageuse, le trafic commercial des régions qui paraissent appelées dans l'avenir à donner du fret au chemin de fer du Lagos. Lorsqu'un souhait est émis par la personne intéressée, la langue prophétique est souvent exagérée. Notre confrère parisien oublie de dire que si le chemin de fer du Dahomey pourra atteindre Parakou en trois ans, celui du Lagos pourra atteindre le Niger dans le même laps de temps et accaparer ainsi le trafic commercial du Noupé et du Sokoto central et méridional, ce que le chemin de fer du Dahomey ne pourra jamais faire.

On pourra alléguer, à l'encontre de cette opinion, la circonstance que, d'usage immémorial, les routes des caravanes du Sokoto au Kolo et les marchés de l'intérieur du Niger où se rendent les marchandises européennes, sont situés dans la partie nord du Sokoto. Ceci est vrai. Mais ce que notre confrère oublie de dire, c'est que le commerce crée des routes et inversement est créé lui-même par de nouveaux moyens de communication et que, tout routinier que l'Africain puisse être, son commerce, au cas même où il ne se déplacerait pas de lui-même, est attiré par les chemins de fer, comme le papillon par la lumière d'une lampe.

De plus, si la ligne britannique était prolongée à travers le Niger dans la direction du Kano, elle accaparerait probablement le commerce du Sokoto. La différence existant entre les deux systèmes de chemins de fer, le français et le nôtre, tels qu'ils sont en construction dans l'Ouest africain, peut être brièvement exposée ainsi :

La ligne française est construite et conçue avec l'idée de conserver et d'améliorer les artères du commerce existant depuis des siècles ; la nôtre vise à créer de nouveaux débouchés pour le commerce qui n'existaient pas précédemment.

Cette différence est due aux positions géographiques respectives des deux puissances dans l'Afrique occidentale.

L'avenir seul dira qui de l'une ou de l'autre puissance triomphera. Nous pensons quand même que l'Afrique occidentale est assez vaste pour les deux, mais nous confessons que le doute est grand sur ce point.

Une chose qui est certaine, c'est que chaque année qui s'écoule fait faire un pas de plus vers la grande lutte anglo-française pour la possession des marchés intérieurs de l'Afrique occidentale. »

Nous relèverons d'abord une erreur de détail ; il est inexact que des chargements complets de rails et de traverses soient déjà partis d'Europe à destination de Cotonou. Pas une tonne n'a encore été embarquée ; mais les chargements sont prêts et les

entrepreneurs de la construction, MM. Planche ² et Peyroche, n'attendent pour les mettre en route que l'approbation ministérielle réglant quelques points de détail. Cette légère inexactitude rectifiée, nous pouvons entrer dans le vif de la discussion.

Le journal anglais pose très nettement la question : il s'agit bien de la grande lutte anglo-française qui va s'engager pour la possession des marchés intérieurs de l'Afrique occidentale, les Anglais ayant pour point d'appui dans cette bataille économique le chemin de fer Lagos-Ibadan, les Français le chemin de fer de pénétration du Dahomey. Que valent ces deux instruments de combat ? Laquelle des deux nations arrivera le plus vite le plus loin possible ? Toute la question est là.

Les travaux de construction du chemin de fer de Lagos ont commencé en 1895 ; nos voisins ont fait en six ans 90 milles (163 kilomètres environ), soit un avancement moyen de 27 kilomètres par an. Les terrassiers du Dahomey ont donné le premier coup de pioche le 1^{er} mai 1900: aujourd'hui les travaux de terrassement sont terminés sur une longueur de 60 milles (108 kilomètres) et prêts à recevoir les rails ; de plus, le travail est divisé : la colonie exécute les travaux d'infrastructure, une société concessionnaire, les travaux de superstructure. On peut donc compter, maintenant que la première avance nécessaire a été prise par les travaux de terrassement, sur un avancement de 100 kilomètres par an ; mettons 80 kilomètres livrés à l'exploitation. Nous allons donc, au Dahomey, trois fois plus vite que les Anglais au Lagos.

Le chemin de fer anglais est construit au moyen de subventions annuelles versées par l'Angleterre ; au Dahomey, les travaux sont faits en dehors de tout concours financier de la France, la colonie pouvant affecter sur ses propres ressources une somme annuelle d'un million aux travaux d'infrastructure, la Compagnie concessionnaire couvrant le reste de la dépense. C'est donc une somme annuelle de cinq millions dont la colonie dispose jusqu'à complet achèvement des travaux ; au milieu des embarras financiers dans lesquels se débat actuellement l'Angleterre par suite de la guerre du Transvaal, il est peu probable que le parlement anglais puisse consentir, pour une longue période, pareil sacrifice annuel à sa colonie de Lagos.

Comme le dit fort justement la West Africa, la ligne française est construite et conçue avec l'idée de conserver et d'améliorer les artères d'un commerce existant depuis des siècles ; la ligne anglaise, au contraire, vise à créer de nouveaux débouchés pour le commerce qui n'existaient pas précédemment. Cela veut dire que la ligne du Dahomey traversera dès l'origine un pays fertile, où le commerce existe déjà et n'attend que la construction de la voie ferrée pour prendre son développement normal ; il en résulte que le chemin de fer français pourra être mis en exploitation par tronçons successifs de cinquante kilomètres, que ces sections vivront du commerce du pays traversé et donneront dès le début des bénéfices qui seront, par application du cahier des charges, partagés entre les actionnaires et la colonie. Celle-ci encaissera donc, au fur et à mesure de l'avancement de l'exploitation, des bénéfices croissants qu'elle consacra à prolonger la voie ferrée commencée ; de son côté, la Société concessionnaire ayant ses derrières assurés, distribuant des dividendes pour les parties exploitées, aura les coudées franches pour continuer à aller de l'avant.

La ligne anglaise, au contraire, ne pourra, telle qu'elle est conçue, avoir une certaine valeur de pénétration commerciale que lorsque son objectif indiqué, le Kano, sera atteint, et pour cela, il lui faudra franchir le Niger et être prolongée au delà du 10^e degré, c'est-à-dire sur 350 kilomètres environ. J'ignore le prix exact de revient du kilomètre pour la partie Lagos-Ibadan ; mais en comptant 90.000 francs le kilomètre, prix minimum, pour le prolongement au delà d'Ibadan, c'est une dépense de 31 millions. Et ce capital considérable n'aura été dépensé utilement pour l'œuvre de pénétration poursuivie que si la prédiction du journal anglais se réalise, c'est-à-dire si

² Gilbert Planche (1866-1924) : fondateur en 1905 de la Compagnie minière du Congo français. Voir [encadré](#).

l'arrivée de la locomotive dans le Noupé provoque un déplacement général du commerce du Sokoto, actuellement concentré dans le Nord de cette région, et l'abandon par les caravanes des routes qu'elles suivent depuis un temps immémorial pour atteindre le Niger. Nous verrons plus loin que ce résultat est plus que problématique ; mais, en attendant, nous pouvons déjà poser cette première conclusion qu'au point de vue de la combinaison financière et de ses résultats, le chemin de fer français a très nettement l'avantage sur le chemin de fer anglais.

Comme le constate la *West Africa*, la ligne anglaise, après avoir marché droit au nord de Lagos à Abéokouta, s'infléchit brusquement vers l'est pour atteindre Ibadan. Cette déviation est préjudiciable, en somme, aux intérêts anglais, puisque Ibadan se trouvant à 90 kilomètres de la côte, nos voisins ont dû construire 163 kilomètres de voie ferrée pour se porter en avant de 90 kilomètres seulement ; elle n'a pas été motivée par des raisons topographiques et par l'existence d'obstacles naturels, mais par des circonstances politiques, dont l'examen va éclairer la question d'un jour nouveau.

Le cours du Niger est coupé par deux séries de chutes et de rapides, opposant à la navigation commerciale un obstacle infranchissable : les rapides de Labezenga, au 15^e degré, et les rapides de Boussa au 10^e degré ; de telle sorte que le fleuve, à partir du 15^e degré, est coupé en deux biefs, le bief central de Labezenga à Boussa ; le bief inférieur de Boussa à l'embouchure. Le bief central est de beaucoup le plus important et c'est vers lui que convergent les routes suivies par les caravanes venant des marchés intérieurs ; elles atteignent le Niger en deux points principaux : Say, pour les caravanes venant du Nord, Gaya ou Ilo pour les caravanes venant du Sud. Il fallait, donc pour accaparer à coup sûr le commerce de ces caravanes et par suite celui des marchés qu'elles alimentent, atteindre le plus rapidement possible le bief central du Niger, aux environs d'Ilo, au point de passage des caravanes, et, par conséquent, pousser franchement la voie ferrée de pénétration dans la direction Sud-Nord.

Quand furent commencés les travaux de la ligne de Lagos, en 1895, les frontières entre la colonie française et la colonie anglaise n'étaient diplomatiquement fixées que de l'Océan au 9^e degré ; nous venions à peine d'obtenir la pacification du bas pays par la prise d'Abomey, tandis que les Anglais, établis depuis plus de cinquante ans dans le Lagos, revendiquaient énergiquement tout notre hinterland, le Gourma, le Borgou et le pays barba, émettant ainsi la prétention de nous clôturer à hauteur du 9^e degré en nous interdisant tout accès sur le bief central du Niger. Sans s'arrêter à ces prétentions, le gouvernement français décida l'occupation effective des points contestés et le gouverneur du Dahomey, devançant de beaucoup les Anglais par une marche rapide sur le fleuve, installa une ligne de postes français allant de Badjibo sur le Niger à Parakou, en passant par Kayouia et Nikki. Nous coupions ainsi les communications entre la colonie de Lagos et l'hinterland ; nous fermions la route au chemin de fer de pénétration que les Anglais venaient de commencer, en leur interdisant l'accès du Niger au-dessus de Poussa, unique objectif et but réel de la voie ferrée en construction.

Le danger de notre manœuvre n'échappa point aux commerçants anglais, et notamment à la chambre de commerce de Liverpool qui, en septembre 1897, écrivait à lord Salisbury :

« Votre Seigneurie comprendra comment, étant donné la valeur du commerce de Lagos et son développement rapide, ainsi que les espérances fondées dans l'avenir des chemins de fer du Lagos, le Comité est anxieux de savoir quelle attitude le gouvernement de Sa Majesté a cru devoir prendre à l'égard des réclamations françaises sur le Borgou et les stations du Niger déjà nommées. (Badjibo et Boussa).

Le Comité suggère avec respect que les plus grands efforts devraient être faits afin de préserver à Lagos ses propres hinterlands et le commerce libre dans les pays situés au delà. »

Il ressort nettement de cette déclaration que l'intention formelle des Anglais en commençant le chemin de fer de Lagos en 1895, était bien d'atteindre le Niger au

dessus de Boussa, et d'accaparer le commerce des pays situés au delà ; que les belles espérances fondées sur le chemin de fer de Lagos devaient s'évanouir, si les Français n'étaient pas énergiquement maintenus en dessous du 9^e degré ; et que c'était vers ce but que devaient tendre tous les efforts de la diplomatie anglaise.

Les diplomates britanniques durent cependant s'incliner devant les faits accomplis ; les commissaires des deux nations réunis à Paris signèrent, le 14 juin 1898, une convention fixant définitivement les frontières jusqu'au lac Tchad. Si nous n'avions pas complète satisfaction, le but principal poursuivi par le gouvernement français était atteint : nous conservions un large accès sur le bief central du Niger.

Comprenant qu'ils étaient battus, nos voisins ne se firent pas d'illusions ; la locomotive venait d'arriver à Abéokouta ; au lieu de continuer leur marche en avant directement au Nord, qui les aurait conduits à s'engager sans nul profit dans la région montagneuse de Boussa, serrés entre le Niger et la nouvelle frontière française, ils résolurent d'obliquer à l'Est sur Ibadan : ils décidèrent en même temps de prendre pour objectif Géba, situé sur le Niger, mais au-dessous des rapides de Boussa et de s'en tenir par suite à l'exploitation du bief inférieur, partie du fleuve qui nous était complètement inutile et que nous n'avions jamais eu l'intention de revendiquer.

Il semble bien résulter de l'exposé qui précède, qu'en 1895, les Anglais étaient convaincus que le seul moyen pratique d'accaparer le commerce des marchés de l'intérieur de l'Afrique occidentale était la construction d'une voie ferrée partant d'un port sur l'Océan et aboutissant au Niger, au-dessus des rapides de Boussa, et que c'est bien pour réaliser ce programme de pénétration commerciale que furent commencés les travaux de la ligne de Lagos. Plus habiles, profitant de nos droits, nous avons éloigné les Anglais de la partie centrale du Niger, nous les avons refoulés en dessous de Boussa, vers l'embouchure du fleuve, et nous reprenons pour notre compte, en construisant le chemin de fer du Dahomey, le plan d'expansion coloniale qu'ils avaient projeté. Nous sommes donc bien en droit de fonder sur l'œuvre entreprise au Dahomey des espérances aussi brillantes que celles que les Anglais caressaient pour la ligne de Lagos, avant d'être contraints, par les traités, de reporter son tracé vers l'Est.

Nous reconnaissons volontiers avec le journal anglais que la ligne de Lagos contribuera puissamment au développement du commerce *local* de la colonie : il en sera de même, d'ailleurs, pour la ligne du Dahomey. Mais là n'est pas la véritable question ; le point important est de savoir laquelle des deux lignes rivales, une fois terminée, aura le plus d'action sur les marchés de l'intérieur. Je viens d'examiner quelques raisons qui militent en faveur du projet français, en insistant surtout sur ce fait que nous ne faisons que reprendre un plan que les Anglais trouvaient excellent de réaliser pour leur propre compte et que nous l'exécutons avec i des procédés de travail plus rapides et des moyens financiers plus puissants et plus sûrs. Je terminerai par un dernier argument.

Quand la voie anglaise, telle que la conçoit le journal anglais, sera terminée, la tête de ligne sera dans le Sokoto méridional à 450 kilomètres de l'océan ; de l'aveu même de la feuille anglaise, nos voisins devront alors chercher à créer de nouveaux débouchés et à attirer à eux le commerce de l'intérieur dont les marchés importants sont situés dans le nord du Sokoto et vers le lac Tchad. Quand la ligne française sera sur le Niger, à Karimama, à 000 kilomètres de l'Océan, elle aura atteint le bief central du fleuve, navigable sur une longueur de 400 kilomètres dans la direction du Nord-Ouest. C'est donc une voie commerciale de mille kilomètres qui nous sera ouverte, contre les 500 kilomètres de la voie anglaise, avec cette circonstance très favorable que la ligne vers son point central, coupera des courants commerciaux bien établis ; nous n'aurons donc pas à créer, à organiser de toutes pièces, mais simplement à augmenter, à consolider et à fortifier ce qui existe déjà.

Nous pensons donc que dans la partie qui s'engage pour la possession des marchés de l'intérieur, la France tient tous les atouts dans son jeu ; nous n'en voulons pour dernière preuve que la conclusion un peu mélancolique du journal anglais :

« L'avenir seul dira qui de l'une ou de l'autre puissance triomphera. Nous pensons quand même que l'Afrique occidentale est assez vaste pour les deux ; mais nous confessons que le doute est grand sur ce point. »

Généralement, en effet, et c'est un trait distinctif du caractère anglo-saxon, hardi et tenace, quand les Anglais escomptent un succès, je ne dirai pas certain, mais seulement probable, ils n'ont pas l'habitude de se montrer aussi prudents, aussi conciliants. Ce n'est que contraints et forcés, redoutant un échec, qu'ils se résignent à admettre qu'il peut y avoir encore, en un coin de l'Afrique, place pour deux au soleil.

En résumé, nous avons battu les Anglais sur le Niger au moment de la conquête militaire ; dans la lutte commerciale qui s'engage maintenant sur les deux rives du grand fleuve, nous sommes admirablement placés pour les battre de nouveau, en construisant des chemins de fer qui, entre nos mains, ne seront pas une arme de guerre, mais un instrument de civilisation aussi profitable à nos sujets noirs qu'aux négociants de notre pays.

Philippot.

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 11 mai 1901)

Le ministre des colonies vient d'approuver les statuts de la Société pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Dahomey.

LES CHEMINS DE FER AUX COLONIES

(*Paris-Capital*, 26 juin 1901)

Il vient d'être formé, sous la dénomination de Compagnie française du Dahomey, une société au capital de huit millions de francs, divisé en trente-deux mille actions de 250 francs chacune. L'objet de la nouvelle société est. la construction de la superstructure et l'exploitation d'un chemin de fer au Dahomey, entre Kotonou, et Tchaourou par ou près Pahou, Allada, Toffo. Alchérlbé, Paouïgnan, Agonagou, Savé, Kémo, avec embranchement de Pahou à Ouidah, et éventuellement d'une ligne partant de Tchaourou et aboutissant au Niger entre Karithana [?], et Madékali ; la prise en concession, l'acquisition de tous chemins de fer et tramways au Dahomey dans les autres territoires de la côte occidentale d'Afrique. etc.

Le siège de la société est à Paris, 5, rue d'Antin. Le fondateur de la société est M. Borelli, vice-président de la chambre de commerce de Marseille.

LE CHEMIN DE FER DU DAHOMEY

(*La Dépêche coloniale*, 29 juin 1901)

M. le sénateur Goutand se propose de poser à M. le ministre des colonies une question au sujet du chemin de fer du Dahomey : les intérêts des usines françaises n'auraient pas, dit-on, été sauvegardés.

Lorsque fut discuté le cahier des charges du chemin de fer du Dahomey, en février et mars 1900, aucune usine de France n'était en mesure de fournir une seule tonne de fer. et aucune d'elles ne pouvait prévoir l'époque à laquelle elle pourrait faire face à des commandes importantes.

Le ministre fut donc dans la nécessité de ne pas imposer aux concessionnaires l'obligation de faire leur commande dans des usines françaises, à l'exclusion des usines étrangères. D'ailleurs la colonie fait sur ses propres ressources, sans le secours de l'État, un chemin de fer important, dont l'objectif principal est d'assurer notre marche en avant sur la région de Zinder et du Tchad ; il fallait donc laisser aux concessionnaires une latitude assez grande pour que les sommes dont pouvait disposer la colonie, ne fussent pas dépassées.

Néanmoins, le ministre, soucieux des intérêts de l'industrie française, obtint des entrepreneurs généraux que le marché pour les fournitures nécessaires à l'établissement des 200 premiers kilomètres serait d'abord proposé aux usines françaises.

Ceux-ci, MM. Peyroche et Planche, ont tenu leur promesse, et il sera facile au ministre de le démontrer, avec l'appui de documents irréfutables.

Nous nous proposons, d'ailleurs, de revenir sur la question qui intéresse au premier chef les grands travaux publics à exécuter dans les colonies.

J.-P. T.

LE CHEMIN DE FER DU DAHOMEY
DEVANT LE SÉNAT
(*La Dépêche coloniale*, 4 juillet 1901)

Le Syndicat général des métallurgistes a fait poser à la tribune du Sénat, par l'organe de M. le sénateur Goutand, une question à M. le ministre des colonies au sujet de la concession du chemin de fer du Dahomey et de la fourniture des rails nécessaires à la construction de la première section de la ligne, de Cotonou à Paouignan, sur 290 kilomètres de longueur.

Le syndicat se plaignait de ce que le cahier des charges établi par le ministère des colonies eût laissé aux entrepreneurs la faculté d'acheter à l'étranger une partie du matériel nécessaire ; pour le Dahomey comme pour ailleurs, le syndicat des métallurgistes désire que, dorénavant, tous les contrats de travaux rédigés par le ministère des colonies ou par celui des travaux publics imposent aux entrepreneurs l'obligation étroite de prendre leurs fournitures dans les usines françaises. Or, comme les métallurgistes français sont syndiqués en un puissant consortium, qu'ils sont sur le point de constituer un trust comme en Allemagne et en Amérique, la question posée par M. Goutand n'avait pas pour objet de défendre les ouvriers français qui chôment actuellement, paraît-il, mais d'assurer à la coalition des métallurgistes le monopole de toutes les fournitures à faire en France et dans les colonies.

Dans sa réponse à M. le sénateur Goutand, M. le ministre des colonies, tout en protestant de sa sollicitude pour les usines françaises, a fait nettement comprendre qu'il avait la garde d'intérêts tout aussi recommandables que ceux du consortium des métallurgistes, et qu'il avait pour devoir de protéger aussi les finances des colonies et l'avenir de ceux qui engagent des capitaux considérables dans des entreprises pleines d'aléa et de dangers et pour lesquelles le Parlement français refuse systématiquement son concours.

Dans l'affaire du Dahomey, il s'agit de la construction d'un chemin de fer de pénétration, nécessaire au développement commercial de la colonie, mais indispensable à la France pour assurer le ravitaillement de nos nouvelles possessions du Soudan et de la rive droite du Niger. Le Parlement ne veut, sous aucun prétexte, faire un sacrifice d'argent, garantir une subvention, et le gouvernement, qui a cependant besoin urgent de son chemin de fer, laisse à la colonie et au ministre le soin de s'arranger comme il leur convient, mais sous la condition absolue qu'aucune nouvelle charge ne sera inscrite au budget de la métropole.

Les droits d'entrée sont en France de soixante francs par tonne de fer ; de telle sorte que si une décision accordait aux usines françaises le monopole des fournitures à faire dans les colonies, ces usines auraient la faculté, dont elles profitent toujours d'ailleurs, de rendre aux entrepreneurs la tonne de rails à un prix de soixante francs supérieur aux cours des usines étrangères.

Le chemin de fer du Dahomey doit avoir un développement de 700 kilomètres : il faut 100 tonnes de fer par kilomètre, c'est donc une dépense minimum supplémentaire de quatre millions deux cents mille francs que les prétentions du consortium imposeraient aux finances de la colonie encore naissante et qui ne peut d'aucune façon compter sur le concours financier de la mère patrie. On comprend facilement que M. le ministre des colonies ait hésité à faire largesse de pareille somme au consortium des métallurgistes, au détriment des finances de la colonie.

Pour les chemins de fer de Madagascar, dont la dépense est imputée sur l'emprunt de soixante millions garanti par l'État, le ministre des colonies avait cru devoir insérer dans le cahier des charges la double condition de la provenance française pour les matériaux et du pavillon français pour le transport de ces matériaux.

La commission de la Chambre, dont le rapporteur était M. Argeliès, repoussa cette clause restrictive, craignant que la colonie de Madagascar ne fût placée dans l'alternative ou d'éprouver de très longs retards de livraison ou de subir des prix dépassant de beaucoup les évaluations rationnelles ; elle rédigea comme il suit l'article 5 de la loi de concession :

« Tout le matériel destiné à l'exploitation de la ligne et tous les matériaux nécessaires aux constructions devront être autant que possible d'origine française et devront être transportés sous pavillon français. »

Le Sénat ne pouvait logiquement exiger de la colonie du Dahomey, qui travaille sur ses propres ressources avec un budget annuel de deux millions six cent mille francs des sacrifices que la Chambre trouvait imprudent de demander à la colonie de Madagascar, largement subventionnée par la métropole et dont les travaux sont de plus garantis par l'État français.

Pour le chemin de fer du Yunnan, la provenance française des matériaux a été maintenue ; mais cette concession faite au consortium coûte à la colonie une subvention de douze millions cinq cent mille francs, que le budget de l'Indo-Chine peut heureusement supporter ; il n'en est pas de même pour le Dahomey, qui ne date que de 1894.

Il est exact enfin que les entrepreneurs du Dahomey se sont tout d'abord adressés aux usines françaises et leur ont offert leurs commandes : celles-ci n'ont pas répondu du tout ou ont répondu par des refus ; et c'est alors que les entrepreneurs, MM. Peyroche et Planche, ont dû s'adresser à l'industrie étrangère pour faire face à leurs engagements.

M. le ministre des colonies n'a pas eu de peine à le démontrer à son contradicteur, comme en témoigne l'extrait suivant du Journal officiel :

Je ne voudrais pas que le Sénat crût que je je suis insensible à la crise très grave que traverse aujourd'hui en France la métallurgie, et je fais volontiers cette déclaration que je m'emploierai, autant que cela dépendra de moi, à en atténuer la gravité ; aussi n'ai-je

pas opposé une fin de non-recevoir aux réclamations dont j'ai été saisi par le syndicat général des métallurgistes.

Comme c'était mon devoir, je me suis immédiatement entremis entre ce puissant consortium et les entrepreneurs du chemin de fer qui nous occupe.

Ces messieurs m'ont déclaré, d'abord, qu'au moment de faire leurs commandes, ils s'étaient vainement adressés aux principales maisons françaises et que celles-ci, ou ne leur avaient pas répondu du tout ou leur avaient répondu par des refus.

Et il semble, messieurs, en effet, si j'en juge par les documents qu'ils m'ont remis et que j'ai là dans mon dossier, il semble que leur dire soit exact et qu'aucun reproche sur ce point ne puisse leur être fait.

En outre, avec une bonne volonté que je me plais à reconnaître, ils se sont engagés vis-à-vis de moi à réserver autant que possible, à l'industrie française, ce qui leur reste de commandes de rails à faire — et c'est le lot le plus important — et autant que possible aussi, le matériel roulant.

Et comme, d'autre part, j'ai rencontré chez les représentants du syndicat la même bonne volonté et qu'ils se sont engagés aussi vis-à-vis de moi à tenir compte dans leurs offres éventuelles des conditions générales du marché, des prix à l'étranger et aussi des intérêts si respectables de la colonie du Dahomey, j'espère, messieurs, qu'une entente pourra être prochainement établie entre tous les intérêts en jeu. (Très bien ! très bien !)

En somme, des intérêts fort respectables, mais diamétralement opposés, étaient en présence : ceux du consortium des métallurgistes, représentés par M. le sénateur Goutand, ceux de la colonie et des constructeurs français, défendus par M. le ministre ; celui-ci a démontré que toutes les raisons étaient de son côté, et que si le puissant syndicat veut, au lieu de s'adjuger un monopole et dicter ses conditions, discuter des propositions raisonnables, il trouvera, chez les entrepreneurs du Dahomey, des hommes, désireux avant tout, d'avantager, dans les limites du possible, l'industrie de leur pays.

Jean-Paul Trouillet.

Compagnie française de chemins de fer au Dahomey
Constitution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 juillet 1901)

Aux termes d'un acte reçu par M^e Fouchy, notaire à Paris, le 21 mars 1901, M. Georges-André-Marie Borelli, négociant, demeurant à Marseille, 25, rue Nicolas, a établi les statuts d'une société anonyme régie par les lois des 24 juillet 1867 et 1^{er} août 1893.

La société a pour objet : La construction de la superstructure et l'exploitation d'un chemin de fer au Dahomey, entre Kotonou et Tchaourou, par ou près Pahou, Allada, Toffo, Atchéribé, Paouïgnan, Agonagou, Savé, Kémo, avec embranchement de Pahou à Ouidah, et éventuellement d'une ligne partant de Tchaourou et aboutissant au Niger entre Karimana, et Madékali, dont la concession sera apportée ci-après ; La prise en concession, l'acquisition et la vente, la construction et exploitation de tous chemins de fer et tramways au Dahomey et dans les autres territoires de la côte occidentale d'Afrique ; La vente, la location, l'affermage, l'apport contre titres ou contre espèces, à toutes sociétés ou particuliers, la mise en valeur et l'exploitation des territoires à elle concédés, des permis d'exploration, de recherches et d'exploitations minières ou autres obtenues ou à obtenir par elle ; L'exécution et l'exploitation de tous travaux publics, tels que chemins de fer, routes, canaux, ponts, ports, jetées, appontements, quais, bassins de navigation, docks-warrants (magasins généraux) et autres établissements ;

L'organisation de services de navigation maritime ou fluviale ; La création de toutes sociétés destinées à réaliser les objets ci-dessus indiqués, et généralement toutes opérations financières, industrielles, commerciales et agricoles, utiles ou nécessaires à l'objet social.

La société prend la dénomination de Compagnie française de Chemins de fer au Dahomey.

Son siège social est à Paris, 5, rue d'Antin.

La durée de la société est fixée à 75 années.

M. Georges Borelli fait apport à la société de la concession, de la superstructure et de l'exploitation d'un chemin de fer au Dahomey, concession qui lui a été accordée par décret du 26 juin 1900.

Le capital social est fixé à 8 millions de francs, divisé en 32.000 actions de 250 francs chacune, entièrement souscrites et libérées du quart. Il est créé 16.000 parts bénéficiaires attribuées aux premiers souscripteurs du capital.

Sur les bénéfices nets annuels il est prélevé : 5 % pour la réserve légale ; la somme suffisante pour payer aux actionnaires 5 % d'intérêt sur le montant libéré des actions ; la somme nécessaire pour former un fonds d'amortissement des actions. L'excédent des bénéfices sera reparti : 10 % au conseil d'administration ; 15 % aux actions non amorties et aux actions de jouissance ; 15 % aux parts bénéficiaires.

Ont été nommés administrateurs :

MM. Georges-Alexis Bougère ³ ;

Georges Borelli ;

Octave Borelli-Bey ⁴ ;

Calixte Carraby ⁵ ;

Louis Goffin ⁶ ;

Henri Lebœuf ⁷ ;

André Lebon ⁸ ;

Louis Mante ⁹ ;

³ Georges-Alexis Bougère (1867-1913) : de la maison veuve Bougère et fils, banquiers à Angers. Administrateur de la Société centrale du Syndicat des banques de province (1905), des Établissements Keller-Leleux (1907), de la Banque franco-américaine... Ses deux frères étaient députés du Maine-et-Loire.

⁴ Octave Borelli (Borelly Bey)(Marseille, 1849-Paris, 1911) : chevalier de la Légion d'honneur comme juriconsulte du gouvernement égyptien (1883). Avocat conseil des ministères des finances, de l'intérieur et du conseil des ministres en Égypte. Administrateur des Sucrieries et de la raffinerie d'Égypte (retraite en 1900), de la Compagnie coloniale du Dahomey (1902-1904) et de la Cie industrielle des pétroles (1904-1911).

⁵ Calixte Carraby (Paris, 1843-Paris, 1926) : successivement directeur du Crédit lyonnais à Saint-Petersbourg, administrateur de la Banque de dépôts et comptes courants (ou Banque Donon)(1891), puis du Comptoir national d'escompte (1892) qu'il représenta dans de nombreuses affaires.

⁶ Louis Goffin, Bruxelles : administrateur du Chemin de fer du Congo.

⁷ Henri Le Bœuf (et non *Lebœuf*), de Bruxelles : administrateur de la Grande Chaudronnerie d'Anvers, des Cales d'Anvers et des Magasins généraux du Congo.

⁸ André Lebon (1859-1938) : ancien député des Deux-Sèvres, ancien ministre du commerce et des colonies. À l'aube d'une grande carrière dans les affaires comme président du Crédit foncier et agricole d'Algérie et des Messageries maritimes (mars et juin 1902). Voir [encadré](#).

⁹ Louis Mante (1857-1939) : fils de Victor Régis et Rose Mante. Frère cadet de Théodore. Marié avec Juliette Rostand, fille d'Eugène Rostand (Société marseillaise de crédit, Société immobilière marseillaise, Grands Travaux de Marseille, Docks et entrepôts de Marseille), sœur d'Edmond (dramaturge), Jean (biologiste) et Jeanne (M^{me} Pierre de Margerie). Enfants : Gérard (marié à Suzy Proust), Andrée (M^{me} Jean Rostand), Régine (M^{me} Jean de Valon), Odette. Associé de Mante frères et Borelli. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 23 décembre 1899) : installation de nombreux comptoirs à la Côte occidentale d'Afrique et à Madagascar. Services rendus pendant la campagne du Dahomey (1894-1896). Administrateur de la Navigation mixte, de la Cie coloniale du Dahomey (1902-1904), de la Cie industrielle des pétroles (1904), de la Société des charbons, cokes et briquettes, à Marseille, des Rizeries de la Méditerranée (Éts Pellas frères)(1910)...

Théodore Mante ¹⁰ ;
Jules-Léopold Renouard ;
Victor Thiébault [Thiébaut ¹¹] ;
Albert Thys ¹² ;
Lucien Villars ¹³.
Petites Affiches, 20/6/1901.

Dahomey
(*La Dépêche coloniale*, 13 juillet 1901)

Le commandant Guyon, directeur des travaux du chemin de fer au Dahomey, travaille activement aux premiers nivellements et à la construction des ouvrages d'art sur une longueur de 350 kilomètres. Quand ces travaux, qui sont exécutés aux frais de la colonie, seront finis, la ligne sera livrée au syndicat national du Dahomey, qui fera la superstructure, achèvera la ligne et la mettra en fonctionnement. On croit que le transit, sera lucratif, à cause des admirables forêts de caoutchouc et de bois précieux que la ligne traversera de Porto-Novo à Abomey.

LE CHEMIN DE FER DU DAHOMEY
(*La Dépêche coloniale*, 23 juillet 1901)

On commence à se préoccuper très vivement du retard inexplicable apporté par la Compagnie concessionnaire à commencer les travaux de superstructure qui lui incombent par application du décret de concession portant la date du 26 juin 1900.

La colonie, qui a pris à sa charge les travaux d'infrastructure, a organisé ses chantiers depuis le mois de mai de l'année dernière ; grâce à l'activité déployée par le directeur des travaux, M. le commandant du génie Guyon, la plate-forme est construite et prête à recevoir les rails sur une longueur de 60 kilomètres ; les ponts métalliques ont été adjugés le 14 mai 1900 et doivent être débarqués à Cotonou fin octobre. Mais il est à craindre que les travaux si habilement dirigés par le service du génie militaire ne soient brusquement arrêtés par les hésitations apportées par la Société à mettre la main à l'œuvre. Celle-ci n'a, en effet, pris encore aucune mesure pour commencer son installation à Cotonou et organiser les ateliers indispensables sur ce point important, tête de la ligne Cotonou-Niger, et où doit être débarqué en quelques mois tout le matériel fixe et roulant nécessaire aux 200 premiers kilomètres.

Ces tergiversations lèsent de nombreux intérêts et menacent de compromettre les résultats que l'on attendait de la construction du chemin de fer du Dahomey, ligne à la fois stratégique et commerciale, nécessaire à la colonie pour atteindre son plein

¹⁰ Théodore Mante (Marseille, ca 1853-Marseille, 1941) : fils naturel de Victor Régis, armateur. Marié en 1888 avec Marthe Burckardt († 1929). Chef de la maison Mante frères et Borelli de Régis aîné, de Marseille. Administrateur de sociétés. Notamment président de la Compagnie de Navigation mixte (1894-1916) et de la Compagnie industrielle des pétroles (1904). Voir [encadré](#).

¹¹ Victor Thiébaut (1848-1909) : fondateur d'art à Paris, administrateur (1884), puis président (1894) de la Compagnie française des mines du Laurium. Voir [encadré](#).

Sans doute représente-t-il ici le Comptoir national d'escompte dont il fut administrateur (1889), puis vice-président (1902). En outre administrateur des Tramways-Sud (1901).

¹² Albert Thys : administrateur délégué de la Banque d'Outremer, Bruxelles.

¹³ Lucien Villars (1843-1926) : directeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas. Qu'il quitta en 1904 pour la Banque de l'Union parisienne.

développement, indispensable à la France pour assurer son action dans l'immense empire africain qu'elle s'est constitué au Soudan et au lac Tchad.

Des lettres nombreuses que nous recevons de la colonie, du sentiment unanime exprimé par de hautes personnalités qui, dès le début de l'affaire, ont donné aux premiers demandeurs en concession l'appui de leur autorité et soutenu leur initiative hardie, parce qu'elle devait être très profitable à l'influence et au commerce français, il résulte l'impression très nette que les lenteurs que nous signalons sont calculées et n'ont pour but que de couvrir des intérêts particuliers et de masquer d'anciennes convoitises.

Le but poursuivi serait de décourager par de longs retards, qui ruinent sourdement le crédit et la confiance, tous ceux qui ont pensé faire au Dahomey une œuvre française, d'utilité générale et destinée à augmenter la puissance d'action de tous les intéressés, colons et négociants, anciens ou futurs.

Le résultat que l'on veut atteindre — quiconque a vécu au Dahomey depuis quelques années le sait pertinemment —, c'est la résurrection d'un ancien projet tombé sous l'énergique opposition qu'y fit le gouverneur d'alors de la colonie, c'est la réalisation de cette pensée que ceux — moins nombreux ils seront, plus profitable leur sera la combinaison — qui détiendront tous les terrains de la colonie et tous les moyens de transport, détiendront la colonie elle-même.

Tout le monde connaît cet ancien projet, et, en deux mots, nous allons le rappeler. En 1897, M. G. Borelli, qui possédait de nombreux comptoirs au Dahomey, demanda et obtint la concession d'une voie étroite de 0 m. 60 à construire entre Ouidah et Abomey, sur une longueur de 100 kilomètres environ. Il recevait, en échange des 3 ou 4 millions qu'il promettait de dépenser, la concession de huit cent soixante-quinze mille (875.000) hectares de terres, c'est-à-dire les deux tiers environ des terrains fertiles du Bas-Dahomey, plantés de palmiers et de caoutchouc, d'un rendement moyen de 300 francs à l'hectare. Il avait, en outre, la faculté de fermer tous les chemins construits sur les terrains concédés, en y prélevant un droit de passage.

Cette conception, à coup sûr très habile et très fertile en bénéfices à venir, n'avait pas déplu au ministre qui dirigeait à cette époque les colonies et qui était, croyons-nous, M. André Lebon. Il n'y voyait, sans doute, qu'une bonne affaire pour le Dahomey et fut surpris, probablement, de la tempête de protestations que souleva le projet Borelli de la part de l'autorité locale et des négociants établis au Dahomey, tant et si bien que la petite combinaison échoua piteusement.

Nous ne parlons ici que de choses que nous connaissons bien, et dont nous possédons les éléments qu'il nous serait très facile de placer sous les yeux de nos lecteurs, ce que nous ferons, si besoin est. Et alors nous craignons que, sous une autre forme, nous ne nous retrouvions, en 1901, en présence des tentatives avortées de 1897, parce que nous y retrouvons les mêmes personnages, les mêmes appétits qui, en quatre ans, ont seulement pris un peu plus d'ampleur.

Nous souhaitons nous tromper, mais voici sur quoi nous établissons notre opinion.

Quand, en 1899, le gouvernement français décida la construction du chemin de fer de pénétration de Cotonou au Niger, des spécialistes et, parmi eux des entrepreneurs de travaux publics d'une honorabilité incontestable, MM. Peyroche et Planche, proposèrent d'exécuter les travaux aux conditions imposées par le service des travaux publics des colonies. M. G. Borelli, qui faisait depuis quarante ans du commerce d'échanges à la Côte occidentale d'Afrique, offrit également ses services ; mais, instruit par l'échec retentissant de 1897, il prenait en même temps l'engagement moral de liquider toutes les maisons de commerce qu'il possédait au Dahomey et déclarait vouloir, par pur désintéressement, consacrer les dernières années de son existence à la réussite de l'œuvre considérable que la France allait entreprendre ; il demandait simplement à grouper autour de lui tous les hommes d'action qui, par leurs capacités techniques ou leur puissance financière, pouvaient assurer la réussite finale.

M. le ministre des colonies accepta cette combinaison qui ne présentait que des avantages pour les intérêts généraux du pays : des traités furent passés entre M. G. Borelli et ses futurs collaborateurs qui, avec la plus entière bonne foi, s'écartèrent pour laisser à M. G. Borelli la satisfaction toute morale, qu'il réclamait avec insistance, de figurer seul en nom dans le décret de concession.

Muni de ce document, M. G. Borelli organisa son conseil d'administration, dans lequel nous retrouvons certaines figures et notamment M. André Lebon, ancien ministre des colonies, et prit le titre d'administrateur-directeur général ; aujourd'hui, estimant sa situation inexpugnable, comptant que la majorité du conseil d'administration lui est acquise, il découvre brusquement ses batteries, entendant rester seul maître, et tente tout d'abord d'exécuter ceux dont la présence le gênerait le plus, MM. Planche et Peyroche.

Sans trop insister aujourd'hui sur les résultats fort regrettables qu'amènerait sûrement le maintien de l'attitude agressive prise par M. Borelli en violation de tout droit et de toute justice, contre les entrepreneurs du chemin de fer du Dahomey, nous ferons simplement remarquer que l'intervention immédiate de M. le ministre des colonies et du conseil d'administration de la Société française des chemins de fer au Dahomey s'impose à des titres différents, mais également justifiés.

Les conventions morales et écrites, dont M. G. Borelli paraît décidé à faire si facilement bon marché, ont été conclues d'accord avec M. le ministre des colonies, sous son inspiration directe, avec l'appui de hautes personnalités qui sont prêtes à prendre position dans ce débat et à défendre le bon droit. Nous avons eu trop souvent à rendre hommage à la profonde loyauté de l'honorable M. Decrais pour supposer un seul instant qu'il hésite à prendre en mains la défense de travailleurs honorables contre des hommes qui estiment pouvoir maintenir au-dessus de la justice par la seule puissance de leurs millions.

Quant au conseil d'administration de la Société, il compte dans son sein des hommes d'une parfaite honorabilité dont la bonne foi ne s'accommodera pas, nous l'espérons, des habiletés si profondes qu'elles soient dont on voudrait envelopper les décisions qu'on lui demande. Il recherchera pourquoi on veut faire naître un courant défavorable contre les entrepreneurs, qui n'étant pas représentés dans le conseil ne peuvent se défendre, il voudra savoir si l'on ne dénature pas les faits pour lui arracher une décision inique, qui le placerait devant un fait accompli sur lequel il serait impossible de revenir. On ne peut admettre que, dans un débat aussi important, le conseil juge sur les simples déclarations de son administrateur général et refuse d'écouter les explications des intéressés. Il suffira de signaler le piège pour qu'on l'évite ; les membres du conseil comprendront que la défense qu'ils refuseraient d'entendre serait nécessairement portée dans une autre enceinte et ils ne tiendront vraisemblablement pas à ce que, dans les débats qui s'ouvriraient, le bon renom des établissements financiers que plusieurs d'entre eux dirigent, soit mis en discussion.

Toutes les tentatives de conciliation loyalement faites par MM. Peyroche et Planche, non moins loyalement acceptées par plusieurs membres du conseil d'administration, ont échoué devant l'obstination de M. G. Borelli. La parole est aujourd'hui au président du conseil d'administration et à M. le ministre des colonies.

A. de Berques.

LÉGION D'HONNEUR
(*La Dépêche coloniale*, 31 juillet 1901)

Au grade d'officier

M. Boutteville (Henri), ingénieur en chef des ponts et chaussées, inspecteur général des travaux publics des colonies.

Attaché depuis de longues années comme ingénieur en chef adjoint à la direction des travaux publics des colonies, M. Boutteville fut, au Pavillon de Flore, le dévoué collaborateur de M. l'inspecteur général Bricka ; à la mort de ce dernier, sa connaissance approfondie des affaires techniques des colonies lui valut de succéder tout jeune encore au chef éminent qui venait de disparaître.

On doit à M. Boutteville la réorganisation du service des travaux publics des colonies et des études remarquables sur les chemins de fer du Soudan et de la Côte occidentale d'Afrique ; pour le chemin de fer du Dahomey notamment, M. Boutteville a rédigé un cahier des charges qui restera comme modèle-type et qui marque une ère nouvelle dans la construction des chemins de fer coloniaux.

Très bienveillant, défenseur énergique de ses subordonnés, M. Boutteville a conquis l'estime et l'affection du nombreux personnel qu'il dirige ; nous joignons nos félicitations à celles qui ne manqueront pas de lui parvenir.

Colonies et Protectorats
DAHOMÉY
La concession du chemin de fer
(*Le Journal des débats*, 31 août 1901)

Le Journal officiel publie, ce matin 30 août, un décret portant concession de la construction de la superstructure et de l'exploitation d'un chemin de fer au Dahomey, suivi d'un arrêté autorisant le concessionnaire, M. Georges Borelli, à se substituer une société anonyme dite « Compagnie française de chemins de fer au Dahomey ».

La ligne ainsi concédée sera construite entre Kotonou et Tchaourou, par ou près Pahou, Allada, Toffo, Atchéribé, Paouïgnan, Agouagon, Savé, Kémo, avec embranchement de Pahou à Ouidah. Elle aura 1 mètre de largeur. La colonie s'engage, entre autres conditions, à livrer au concessionnaire l'infrastructure de la ligne de Kotonou à Tchaourou. Le concessionnaire exécutera la superstructure, fournira le matériel roulant, le matériel fixe, le mobilier, et exploitera le chemin de fer à ses frais, risques et périls.

Pour indemniser les concessionnaires des travaux et dépenses qu'il s'engage ainsi à faire, il lui est accordé : 1° dans certaines conditions et pendant un certain délai 2.000 fr. par kilomètre exploité ; 2° des territoires sur lesquels il aura tout droit de jouissance et d'exploitation : a) 15.000 hectares dans la région comprise entre Kotonou et Dan ; b) 80.000 hectares dans la partie parallèle 7°45' ; c) 300.000 hectares environ entre les parallèles 7°45' et 9° ; 3° le droit, à titre gratuit, de rechercher et d'exploiter les mines dans les territoires concédés ; 4° le droit d'installer et d'exploiter sur la partie de la côte comprise entre la frontière ouest du Dahomey et un point situé à 20 kilomètres à l'ouest de Kotonoo, des ports, appontements, docks, etc., utiles à l'exploitation du chemin de fer.

La colonie s'est réservée une part dans les bénéfices nets de la compagnie, laquelle reçoit la concession pour soixante-quinze ans ; mais le gouvernement s'est réservé la faculté, à toute époque, après l'expiration d'un délai de dix ans après l'ouverture de la totalité de la ligne et, en tous cas, à partir du 1^{er} janvier 1930, de racheter la concession du chemin de fer. Le rachat sera décidé par décret rendu en Conseil d'État, le concessionnaire entendu.

Colonies et protectorats
DAHOMÉY
Le chemin de fer
(*Le Journal des débats*, 16 novembre 1901)

Nous avons souvent rendu compte de la marche des travaux du chemin de fer. Les premiers travaux d'armement de la ligne vont commencer, car le gouvernement vient de mettre à la disposition de la Compagnie les cinquante premiers kilomètres de la plate-forme, entre Cotonou et Paou, via Whida. La remise de la deuxième section de 50 kilomètres Paou-Abomey suivra.

L'entreprise a été exécutée à la tâche, dans des conditions de rapidité remarquable, grâce au concours de la population indigène des districts que la voie traverse. À certains moments, le commandant Guyon, directeur des travaux, avait sous ses ordres jusqu'à 5.000 travailleurs.

Aux dernières nouvelles de Cotonou, la construction des terrassements de la troisième section, Abomey-Paouignan, était attaquée., et la brigade d'études, sous les ordres du capitaine du génie Labachellerie, opérait entre Paouignan et Save.

M. Borelli, administrateur-directeur de la société, vient, avec un ingénieur de la compagnie, de s'embarquer pour le Dahomey, afin de prendre sur place les mesures d'ensemble que comportent la mise en train, la construction et la réception du matériel.

Compagnie française des chemins de fer au Dahomey.
(Société d'études coloniales de Belgique,
Recueil des sociétés coloniales et maritimes, 1902, p. 501)

Siège social : Paris, 5, rue d'Antin.

Adresse télégraphique : Ghezo, Paris. N° du Téléphone : 4813

Administrateurs : MM. Renouard, Léopold, président, 48, avenue Bugeaud, Paris ; Thiébaud, Victor [CNEP], vice-président, 33, rue de Naples, Paris ; Borelli, Georges, directeur général, 25, rue Nicolas, Marseille ; Borelli, Octave, 152, avenue des Champs-Élysées, Paris ; Bougère, à Angers ; Carraby, Callixte [CNEP], 114, avenue de Wagram, Paris ; Goffin, 432, avenue Louise, Bruxelles ; Lebeuf, 13, rue Brederodre, Bruxelles ; Lebon, André, 2, rue de Tournon, Paris ; Mante, Théodore, 103, rue de La-Boétie, Paris ; Mante, Louis ; 7, rue de l'Arsenal, Marseille ; Thys, (Colonel), 13, rue Prederode, Bruxelles ; Vagliano, Marseille ; Villars, Lucien, 5, avenue de l'Alma, Paris.

Objet : La construction de la superstructure et l'exploitation d'une voie ferrée au Dahomey de Kotonou à Tchaourou, avec embranchement de Pahou à Ouidah. La plate-forme de la voie comme celle des stations sera faite par les soins de la colonie du Dahomey. La compagnie reçoit une subvention annuelle de 2.000 fr. par kilomètre de voie exploité ; elle reçoit en outre des concessions de terrains d'environ 300.000 hectares, répartis en trois lots diversement situés.

Capital : Huit millions de francs en 32000 actions de 250 fr.

Date de l'assemblée générale : 30 juin.

Date du bilan : 31 décembre.

1902 (mars) : création de la [Compagnie coloniale du Dahomey](#)

Chemin de fer au Dahomey
(*La Dépêche coloniale*, 19 mars 1902)

Nous lisons dans le *Moniteur des Colonies* :

Dans la *Finance coloniale* du 8 février, nous avons signalé le différend survenu entre la Compagnie des Chemins de fer au Dahomey et ses entrepreneurs, MM. Planche et Peyroche. La Compagnie émettait la prétention d'exiger de ces messieurs un cautionnement de 800.000 francs, alors que pour l'ensemble de ses obligations, très complexes, le cautionnement que l'État lui a imposé est de 300.000 franc seulement.

Le litige, comme nous l'avons dit, a été soumis à l'appréciation du Tribunal de commerce de la Seine.

Le jugement du tribunal a été rendu à l'audience du 12 mars. Il déclare que le contrat intervenu entre elle et MM. Peyroche et Planche étant commutatif, ne saurait être résilié dans aucun cas et il reconnaît comme bonnes et valables les cautions solidaires fournies par les entrepreneurs. Il ordonne en outre que, dans le mois qui suivra la signification du jugement, ceux-ci devront être mis en possession de leur entreprise *sous peine d'une astreinte de 3.000 francs par jour de retard* et il commet enfin un arbitre pour fixer l'importance des dommages subis par Planche et Peyroche. La Compagnie est de plus condamnée à tous les dépens.

Compagnie française de chemins de fer au Dahomey
Appel de fonds
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 avril 1902)

Par décision en date du 17 avril 1902, le conseil d'administration de la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey a décidé l'appel du deuxième quart, soit 62 fr. 50 par action. Le versement de cette somme devra être effectué au plus tard le 6 mai prochain, à la caisse de la Compagnie, rue d'Antin, 5, à Paris, ou rue Nicolas, 4, à Marseille. — *Affiches Parisiennes*, 19/4/1902.

[ACCORD ENTRE LA COMPAGNIE ET SES ENTREPRENEURS]
(*La Dépêche coloniale*, 7 mai 1902)

Nous apprenons avec plaisir que les difficultés pendantes entre la Compagnie française de chemin de fer au Dahomey et ses entrepreneurs généraux, MM. Peyroche et Planche, viennent d'être réglées accablement à la satisfaction des deux parties.

Cet accord est d'un bon augure pour la marche rapide des travaux qui souffraient du défaut d'entente existant entre leurs dirigeants.

Comme on le sait, le chemin de fer en question part de Cotonou, pour se diriger vers le Niger par Alladah-Toffo-Abomey-Paouïgnan-Tchaourou, etc., etc.

À l'heure actuelle, la plate-forme de la voie est exécutée sur 150 kilomètres de longueur. La plate-forme est définitivement reçue entre Cotonou et Toffo, environ 95 kilomètres. La pose de la voie définitive a été commencée à Cotonou et se trouve au kilomètre 15. À la fin de 1902, la ligne sera livrée à l'exploitation jusqu'à Toffo, et les entrepreneurs assurent que, fin 1903, la locomotive sifflera au delà du kilomètre 200, vers Paouïgnan.

Si toutes ces prévisions se réalisent (et l'autorité de ceux qui nous renseignent en travaillant à cette grande œuvre nous autorise à y croire), le chemin de fer du Dahomey

sera le chemin de fer colonial type, tant pour la rapidité de son établissement, que pour la modicité de son coût kilométrique.

Nous reviendrons, du reste, sur ce sujet, et avec d'autant plus de satisfaction, que l'entreprise dont nous parlons prouvera une fois de plus que nos concurrents étrangers, que l'on nous oppose trop souvent, ne nous sont nullement supérieurs dans les œuvres de la colonisation.

De plus, nous consacrerons prochainement un numéro de la *Dépêche coloniale Illustrée* aux importants travaux entrepris, et en bonne voie d'exécution, dans notre colonie du Dahomey.

(*Les Archives commerciales de la France*, 28 mai 1902)

Paris. — Formation. — Société en nom collectif BRISSOT, PEYROCHE et G. PLANCHE*, travaux de superstructure de chemin de fer au Dahomey. 1, Parrot. — 900.000 fr. — 17 mai 1902. — *Petites Affiches*.

Le Dahomey décrit par un de ses colonisateurs
par G. Baguenault de Puchesse
(*Le Journal des débats*, 19 juin 1902)

Hier soir, à la Société de géographie commerciale, devant une nombreuse assistance, M. G. Borelli a fait une intéressante conférence sur notre empire africain et, particulièrement, sur le Dahomey. Une carte très suggestive indiquait à grands traits les possessions françaises du continent noir, qui comprennent le tiers de l'Afrique, 9 à 10 millions de kilomètres carrés : un espace aussi grand que l'Europe entière. Dans un exposé simple et d'une clarté parfaite, le conférencier a démontré la nécessité, pour cet immense territoire, d'avoir un centre d'occupation qui soit facilement ravitaillé par la mère patrie et mis en rapide communication avec elle. Construire dans ce but le chemin de fer transsaharien, c'est une entreprise coûteuse et difficile mais relier ce point central avec la côte occidentale est beaucoup plus aisé, le sol de ces contrées étant absolument plat, ne nécessitant que peu de travaux d'art et offrant une voie sûre et de construction prompte. C'est ce qu'une compagnie française, que dirige M. Borelli, a fait au Dahomey et ce chemin de fer, qu'on va bientôt inaugurer, rejoindra au bout de 700 kilomètres le Niger navigable, traversant du Nord au Sud notre royaume dahoméen et formant une des premières lignes de ce qui sera demain l'Union africaine occidentale. Mais que produit ce pays d'un accès si commode ? Il donne du tabac, du café, du coton surtout en abondance. Il est habité par une population de mœurs douces, très reconnaissante aux Européens de son émancipation, respectant l'autorité et se peuplant d'autant mieux que l'amour maternel et l'amour filial sont les grandes qualités de la race. L'orateur a parlé avec émotion de ces négrillons, qu'il aime comme ses élèves et dont il a fait le portrait le plus séduisant. Les animaux domestiques semblent rivaliser de docilité avec l'homme ; il n'y a point, au Dahomey, de bêtes dangereuses, et M. Borelli a fait justice de la légende des serpents dont les derniers ont été la proie facile de nos soldats vainqueurs. Quant au climat, il n'est malsain que dans la zone des marais et, dès qu'on prend la peine d'habiter sur les hauteurs, à quelque distance de la côte, la fièvre paludéenne n'est plus à craindre. M. G. Borelli, qui est vice-président de la Chambre de commerce de Marseille, observe qu'il serait tout aussi pernicieux d'habiter la Camargue. Plus dangereuse est la température, qui, à peu près égale dans le milieu du jour et ne dépassant pas 30 à 32 degrés, est très variable le matin, le soir et surtout les nuits. Bref,

l'orateur est un enthousiaste du Dahomey et il a donné, si simplement les raisons de sa confiance que l'auditoire n'hésiterait pas à monter dans son chemin de fer s'il était d'accès aussi facile que le Métropolitain et qu'en attendant, il lui fait une ovation que complètent les paroles de félicitation méritée du président de la séance, M. Octave Noël, un colonial, lui aussi, et un économiste, que séduit l'expansion africaine de la France.

Il n'y a plus aujourd'hui de bonne conférence sans projections. Une trentaine de vues du Dahomey ont passé rapidement sous les yeux du public choisi, qui est toujours impressionné par la végétation luxuriante de ces régions et qui sourit aux costumes peu variés pourtant de ces populations auxquelles le luxe sera longtemps étranger, mais qui a un aspect de bonne humeur, répondant à la sympathie que ne lui ménage pas M. Borelli.

Il faut remercier ce bienfaiteur du Dahomey qui sait si bien parler de ce qu'il a vu et qui dit si peu ce qu'il a fait. Son exemple devrait être suivi par tous ceux qui s'occupent de notre nouvel empire colonial. Ces pays, si rapprochés par les moyens nouveaux de communications, n'ont qu'un défaut pour la France, c'est de n'y être point connus.

LE CHEMIN DE FER DE PÉNÉTRATION DU DAHOMEY (*La Dépêche coloniale*, 11 juillet 1902)

La situation fâcheuse du commerce, qui, malgré tous les obstacles, prenait cependant un accroissement remarquable, ne pouvait laisser indifférent le gouvernement de la colonie. Dès qu'il eut assuré les débouchés du Dahomey sur le Niger, M. le gouverneur Ballot se préoccupa de remédier à cette situation. Portant d'abord son attention sur la région centrale, la plus riche mais la moins favorisée au point de vue des transports, il reconnut la nécessité de construire une voie ferrée se dirigeant du Sud au Nord et coupant le bas pays en deux parties à peu près égales.

La tâche était ardue. Il fallait d'abord donner aux bureaux techniques du Pavillon de Flore la certitude que la construction d'une voie ferrée de un mètre de longueur coûterait moins cher au Dahomey qu'en France. Il fallait ensuite convaincre les bureaux compétents des vérités suivantes, qui sont évidentes pour qui connaît le pays :

1° En raison des difficultés actuelles de transport, le commerce n'étend réellement son action que sur une bande de terrain de cinquante kilomètres de profondeur moyenne sur cent kilomètres environ de largeur, soit cinq mille kilomètres carrés.

2° Pour les mêmes raisons, la totalité des produits du sol ne peut être exploitée ; les deux cinquièmes au maximum peuvent arriver jusqu'aux factoreries du littoral.

3° L'ouverture du chemin de fer de pénétration permettra au commerce de s'étendre sur un territoire de dix-huit mille kilomètres carrés, aussi riche et aussi peuplé que le littoral ; elle permettra en outre l'exploitation complète de tous les produits du sol.

Sur l'ordre du gouverneur, le service local des travaux publics fut chargé de réunir les premiers éléments de la question et de grouper tous les renseignements propres à élucider les points qui pouvaient paraître obscurs en France. De nombreux rapports furent adressés au ministère ; et le 18 mars 1899, une mission, sous les ordres du commandant du génie Guyon, envoyée par M. Guillain, ministre des colonies, débarquait à Cotonou et commençait immédiatement les études sur le terrain. Elle rentra en France le 23 octobre de la même année après avoir étudié le tracé définitif jusqu'à Atcheribé sur 180 kilomètres et fait la reconnaissance du terrain jusqu'à Tchaourou.

Dès le début on envisageait le chemin de fer du Dahomey comme une simple voie d'exploitation, longue de 200 kilomètres environ, seul moyen pratique de développer le commerce cantonné sur le littoral. Mais les événements qui venaient de se produire

dans la boucle du Niger firent tout de suite envisager la question sous un point de vue bien plus haut.

En effet, les conventions passées entre la France, l'Angleterre et l'Allemagne, nous laissent les communications libres entre la Méditerranée et l'Océan par l'Algérie, le Soudan et le Dahomey. De plus, la reconnaissance hydrographique du Niger faite par le lieutenant de vaisseau Hourst, démontre que le grand fleuve est divisé en trois biefs navigables : le bief supérieur, celui de Tombouctou, aura son débouché par le chemin de fer du Soudan, reliant le Niger au Sénégal navigable ; le bief inférieur appartient à l'Angleterre ; le bief central, le plus important, ne peut être desservi que par une voie ferrée partant du littoral du Dahomey.

La voie ferrée en construction ne doit donc pas être envisagée comme un simple chemin de fer d'intérêt local, destiné simplement à mettre en valeur les terrains fertiles du Bas-Dahomey, mais bien comme la première amorce d'une ligne de pénétration directe vers le centre de l'Afrique.

Le chemin de fer du Dahomey présente donc deux caractères bien distincts : dans le bas pays, c'est une voie d'exploitation, traversant des pays riches, qu'elle mettra en valeur ; dans le haut pays, dont les ressources ne sont pas négligeables, la voie ferrée prend plus spécialement le caractère d'une voie de pénétration, à la fois commerciale et stratégique, destinée à assurer la prépondérance militaire et commerciale de la France dans le centre de l'Afrique, devant, suivant l'expression du gouverneur anglais de Lagos, sir Mac Gregor, assurer la jonction de l'Océan et de la Méditerranée à travers le Soudan.

La ligne part du wharf de Cotonou, se dirige vers l'Ouest pour franchir la lagune à Pahou ; elle remonte ensuite directement vers le Nord, traverse dans toute sa longueur le plateau d'Allada, en se tenant à égale distance du Couffo et de la rivière de So. Elle franchit ensuite la dépression marécageuse de la Lama, remonte les pentes sud du plateau d'Abomey, redescend pour franchir sur un pont métallique le Zou, affluent de l'Ouémé, et atteint à Paouignan les plateaux qui se prolongent jusqu'à Parakou. Sa longueur est de 210 kilomètres ; Ouidah sera relié à la ligne, à Pahou, par un embranchement de 14 kilomètres.

Le tracé étudié et le coût de la ligne fixé par les études du commandant Guyon, il fallait étudier les moyens financiers d'exécution.

La caisse de réserve de la colonie dispose annuellement de 900.000 francs à 1 million ; avec cette annuité, on pouvait exécuter les travaux d'infrastructure, ouvrages d'art compris. Ils furent confiés au service du génie, qui les exécute en régie.

Les travaux de superstructure et la fourniture du matériel roulant, évalués à 40.000 francs le kilomètre, exigeaient un capital de 8.400.000 francs. La colonie ne pouvait le réaliser qu'en contractant un emprunt : c'était une voie dangereuse dans laquelle son gouverneur ne voulait pas l'engager.

La colonie pouvait disposer de terrains importants et fertiles, qui pouvaient servir à payer le capital cherché somme la ligne traverse des pays riches, que son exploitation doit donner de beaux dividendes, la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey n'hésite pas à se charger des travaux de superstructure en échange d'une concession territoriale de 295.000 hectares.

Les conditions principales sont les suivantes :

1) La Compagnie reçoit une subvention fixe annuelle de 2.000 francs par kilomètre de ligne exploitée, pendant six ans à dater de la mise en exploitation, c'est-à-dire pendant une période de temps plus que suffisante pour mettre le pays en complète exploitation ;

2) Si les recettes brutes sont supérieures à 6.000 francs par kilomètre, la colonie perçoit une part dans les bénéfices qui, calculée suivant une progression déterminée, varie entre le tiers et la moitié du revenu net.

Cette combinaison toute nouvelle avait pour avantages immédiats :

1° De réserver l'avenir et de n'exiger de la colonie qu'un effort annuel exactement proportionné à ses ressources disponibles et prenant fin avec l'achèvement des travaux ;

2° De rassurer les capitaux engagés dans l'entreprise, en supprimant tous les aléas inhérents, en pays tropicaux aux travaux de construction proprement dits ; d'obliger les capitalistes prenant part à l'affaire, à mener de front la construction du chemin de fer et la mise en valeur des terrains concédés, les deux opérations se complétant l'une par l'autre ; de grouper enfin dans une action commune banquiers, négociants et constructeurs, c'est-à-dire des hommes représentant par leur spécialité tous les éléments d'expansion coloniale d'une nation ;

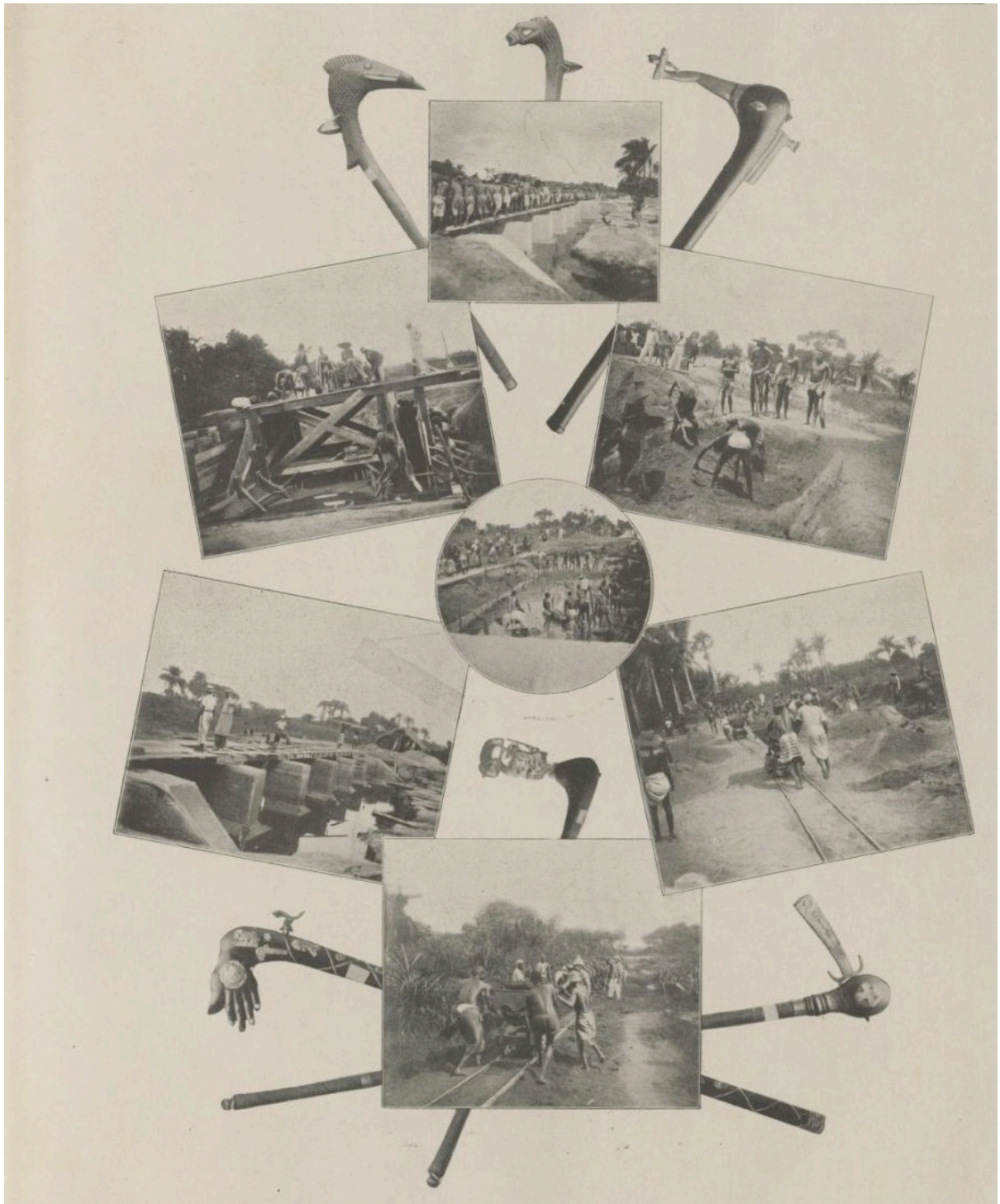
3° De faire converger vers le même but les efforts de la colonie et des concessionnaires réunis dans un intérêt commun, chacun ayant avantage à atteindre le plus rapidement possible la recette brute de six mille francs par kilomètre.

Dans son étude, le commandant Guyon avait déterminé le trafic de la ligne et son rendement probable. Le calcul a été repris sur place par une mission spéciale envoyée au Dahomey. Les résultats ont été identiques : les capitaux engagés donneront dès le début un rendement de 12 %.

Les travaux sont activement poussés ; le service du génie a livré à la Compagnie concessionnaire 132 kilomètres de plate-forme entièrement achevés, terrassements réglés et ouvrages d'art construits : la pose des rails est rapidement menée et les premières installations, ateliers et gares, commencent à sortir de terre à Cotonou. Un différend très grave, qui avait surgi entre la Compagnie française du chemin de fer au Dahomey et les entrepreneurs généraux, MM. Peyroche, Planche et Brissot, vient d'être réglé à l'amiable, les travaux ne subiront donc aucune interruption, et il est à peu près certain que dans dix-huit mois, les 200 premiers kilomètres seront livrés à l'exploitation, débarrassant les noirs de la corvée odieuse du portage, et rendant aux travaux de culture et de récolte plus d'un million de journées actuellement employées aux travaux de transports.

M. le gouverneur Ballot, rentré en France, en juillet 1899, pour rétablir sa santé et en même temps surveiller à Paris la mise au point définitive de l'entreprise, laissa la direction de la colonie à son dévoué collaborateur M. Pascal, secrétaire général du Dahomey. Avec l'aide du commandant Guyon, M. Pascal organisa rapidement la mise en train des travaux d'infrastructure incombant à la colonie ; les premiers chantiers commencèrent le travail de terrassement le mai 1900. Un an plus tard, M. Pascal, nommé gouverneur de Mayotte, passa ses pouvoirs à M. Liotard, ancien lieutenant-gouverneur de l'Oubanghi, que des explorations heureusement menées venaient de mettre en évidence, et qui recevait en récompense le gouvernement important du Dahomey.

Paul Masson.



Les travaux du chemin de fer
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 août 1902, p. 2)

LE CHEMIN DE FER DE COTONOU
RÉPONSE À UNE LETTRE DU DAHOMEY
(*La Dépêche coloniale*, 31 août 1902)

Un de nos confrères coloniaux publie une lettre du Dahomey, datée de juillet 1902, relative au chemin de fer de cette colonie, en faisant remarquer que son correspondant, qui paraît bien renseigné, fait entendre un tout autre son de cloche que les communications de la Compagnie concessionnaire du chemin de fer.

Notre confrère aurait pu ajouter que le cri d'alarme, poussé par son correspondant, est la seule note franchement discordante que l'on puisse relever dans les nombreux articles publiés sur cette question par la presse française et étrangère, notamment par les Anglais, les plus directement intéressés dans l'affaire. Ceux-ci considèrent, en effet, et toutes les études publiées en Angleterre sur le railway du Dahomey en font foi, la construction de cette voie ferrée comme un coup dangereux pour le commerce du Lagos, mortel pour l'influence anglaise sur le Niger et les régions du Tchad.

De la discussion jaillit la lumière ; mais il faut encore qu'une discussion technique soit appuyée par des arguments et des chiffres, et il ne suffit pas, pour jeter le discrédit sur une œuvre aussi considérable que celle entreprise au Dahomey, d'apporter de simples affirmations et de poser en principe « que la construction d'une ligne ferrée dans cette région est un véritable *bluff*, lequel se trouvera très coûteux pour la colonie ».

Le correspondant du Dahomey affirme que l'affaire engagée est mauvaise pour tout le monde : pour la colonie d'abord, qui s'est imprudemment engagée dans des dépenses considérables ; pour la Compagnie ensuite qui ne réalisera jamais les recettes qu'elle a primitivement escomptées. Examinons ces deux points particuliers.

En ce qui concerne la colonie, il faut distinguer entre la période de construction et la période d'exploitation. Pour la première, le correspondant base ses critiques sur l'article du cahier des charges qui laisse à la colonie les travaux d'infrastructure, à la Compagnie ceux de superstructure. Pour tenir ses engagements et exécuter les travaux qui lui incombent, la colonie ne contracte pas d'emprunt et, par suite, ne compromet pas l'avenir par des dépenses imprudentes ; mais elle consacre aux travaux du chemin de fer l'excédent annuel de ses recettes, en moyenne huit cent mille francs. C'est ainsi, comme le signale le correspondant, qu'une somme d'égale importance a été inscrite au budget de 1902 pour solder les dépenses afférentes à la construction pendant le même exercice. La colonie ne s'engage que dans les limites exactes de ses ressources annuelles, pour la période d'exécution seulement, et cette dépense disparaîtra naturellement du budget dès que les travaux de construction seront terminés.

Dans toutes nos possessions, colons et négociants demandent à cor et à cri que l'administration applique sans réserve aux travaux publics toutes les économies dont elle peut disposer, qu'elle contracte même des emprunts quand elle n'a pas de ressources immédiatement disponibles. Mon contradicteur pourrait-il me signaler au Dahomey un travail qui fût plus urgent à exécuter que le chemin de fer de pénétration ? Peut-il blâmer l'administration d'avoir consacré à ce travail indispensable les économies budgétaires qui, improductives, allaient annuellement grossir sa caisse de réserve ?

Pour la période d'exploitation, le correspondant critique l'article du décret de concession qui accorde à la Compagnie concessionnaire une subvention fixe de 2.000 francs par kilomètre de ligne exploité, pendant une période de huit ans. Cette clause était nécessaire pour rassurer les capitaux considérables que l'initiative privée allait engager dans l'affaire, au bas mot *dix millions*. Par contre, si la recette brute kilométrique atteint 6.000 francs, subvention non comprise, la colonie encaisse une part des bénéfices, qui va graduellement du tiers à la moitié du revenu net. La question

unique, pour juger l'économie de la convention, est donc de savoir si, logiquement, on peut espérer atteindre la recette brute de 6.000 francs par kilomètre.

Sans entrer dans de longs détails techniques, qui ne peuvent trouver place dans cette réponse, je citerai un argument topique. Le mouvement commercial moyen du Dahomey est de *quarante-cinq mille tonnes*. En supposant que la moitié seule de ce trafic, soit vingt-deux mille tonnes, et mon contradicteur reconnaîtra que je me tiens bien au-dessous de la réalité, emprunte la voie ferrée, en faisant les calculs que comportent ces données basées sur les statistiques officielles, on verra que la recette indiquée sera dès ce moment atteinte. Pour qu'elle ne soit pas dépassée, il faudrait admettre, ce qui serait une hérésie économique, que la construction d'une voie ferré longue de deux cents kilomètres dans un pays neuf n'amènera pas une augmentation du trafic, alors surtout qu'il est démontré que dans le Bas-Dahomey la matière première, les produits ne sont, en raison des difficultés de transport, exploités que dans la proportion des deux cinquièmes.

Ces calculs ont été établis par des spécialistes et notamment par le commandant du génie Guyon, absolument désintéressé dans l'affaire ; je renvoie mon contradicteur et mes lecteurs, qui voudraient se documenter, au compte rendu officiel, publié en 1899, de la mission technique remplie au Dahomey par cet officier supérieur. Ils y trouveront, avec des tableaux donnant, pour une période de vingt-cinq ans, la situation financière de la Compagnie, la preuve que, l'œuvre achevée, les capitaux engagés donneront un rendement de 17 %, soit un bénéfice annuel de sept millions, dont la colonie encaissera la moitié.

En supposant même que tout le monde, sauf mon contradicteur, se soit trompé, gouverneur, inspecteur général des travaux publics, le commandant Guyon, et les spécialistes qui ont repris les calculs, pour le compte des capitalistes engagés ; en supposant que la recette de 6.000 francs par kilomètre ne soit jamais atteinte, la colonie aurait à payer une annuité de quatre cent mille francs pendant huit ans. Elle aurait en échange une ligne ferrée de deux cents kilomètres en pleine exploitation ayant exigé pour frais de premier établissement une dépense de quatorze millions. Même dans ces conditions, l'opération serait encore avantageuse pour la colonie.

Le correspondant du Dahomey prétend que nous n'avons rien à faire dans le haut pays, où on ne trouvera ni minéraux précieux, ni production, ni commerce. Pour les deux premiers points, je renvoie mon contradicteur aux études spéciales déjà publiées, notamment en ce qui concerne le karité et le coton. Pour le commerce, je cite textuellement ce qu'il écrit :

Peut-être espère-t-on arrêter sur la ligne toutes les caravanes du Niger. Ce serait là un mauvais calcul. Comment les intéressés peuvent-ils ignorer que la perception de l'impôt a presque complètement ruiné le Haut-Dahomey ? Les caravanes qui, il y a quelques mois encore, venaient assez nombreuses s'y ravitailler ont presque subitement changé leur itinéraire. Celles qui continuent à suivre l'ancienne route se font de plus en plus rares.

Donc, de l'aveu même de mon contradicteur, les caravanes venant du Niger font avec le Haut-Dahomey un commerce important, et s'il baisse momentanément, si les caravanes s'écartent du chemin jusqu'alors parcouru, il faut en faire remonter la responsabilité à la mauvaise administration de la colonie.

Je suis sur ce point entièrement d'accord avec mon contradicteur. L'ancien gouverneur du Dahomey avait organisé, en 1899, l'impôt indigène dans le haut pays avec tous les ménagements nécessaires ; mais depuis ces deux dernières années, par suite du manque de surveillance, des imprudences ont été commises par des fonctionnaires désireux de grossir le plus possible le rendement de l'impôt dans leur cercle, le prélèvement de l'impôt en nature a surtout frappé les populations qui se livrent à l'élevage du bétail. Le mal est très facile à réparer, car il résulte surtout d'un excès de zèle ; il aurait suffi pour cela que le gouverneur du Dahomey se décidât à

abandonner le littoral où, solitaire, il se confine dans sa résidence de Porto-Novo, pour parcourir le pays, étudier les abus et les réformer sur place.

Mais là où je me sépare entièrement du correspondant du Dahomey, c'est lorsqu'il écrit sur le même sujet la phrase suivante :

Le marché de Djougou a perdu son importance et le caravansérail n'abrite plus que la bande d'exacteurs qui s'y est enrichie en percevant des droits de douane énormes autant qu'illicites.

Les fonctionnaires visés, traités de concussionnaires, sont ceux qui se sont succédé depuis deux ans dans le poste de Djougou. Je n'ai pas à leur dicter leur conduite ; mais ils relèveront certainement l'insulte et obligeront le correspondant, qui a jugé bon de garder l'anonymat, à faire la preuve des accusations qu'il porte. Je les connais et suis tranquille de ce côté ; il suffira de leur signaler l'accusation, pour qu'ils la relèvent et exigent une rétractation nécessaire.

Il est difficile de contenter tout le monde et son père; mon contradicteur semble être encore sous l'influence de la mauvaise impression que, dès son début, la Compagnie du chemin de fer a produite dans le pays. L'élément étranger paraissait y dominer, comme influence et comme direction, au détriment des Français. On craignait la formation, comme dans une colonie étrangère voisine, d'une Compagnie à monopole, accaparant tout le pays ; et l'attitude publiquement prise par le gouverneur semblait devoir justifier ces craintes. Depuis, sur les ordres ou les conseils reçus de France, ce haut fonctionnaire a dû se ressaisir et juger plus sainement la situation, et il faut espérer que l'avenir prouvera que les appréhensions du début n'étaient pas justifiées.

Le correspondant, qui écrit du Dahomey, a le tort grave de porter contre des fonctionnaires des accusations que j'estime injustifiées ; il me paraît cependant être de bonne foi. Je suis prêt à discuter avec lui la question du chemin de fer, s'il veut la placer sur son véritable terrain, et j'ai la certitude de le convaincre que l'œuvre entreprise au Dahomey ménagera tous les intérêts, qu'elle permettra la mise en valeur du pays par tous, grands ou petits, quelle était absolument nécessaire pour assurer le développement normal de la colonie et la prépondérance de la France sur tous les territoires du Niger.

Paul Masson.

*
* . *

Une dépêche de Liverpool résume ainsi les nouvelles apportées du Dahomey par le dernier courrier anglais :

« Les Français poussent énergiquement, au Dahomey, leur chemin de fer dans la direction du Haut-Niger. Cette ligne qui court parallèlement à la frontière du Lagos leur permettra de faire dériver au Dahomey le commerce intérieur.

« La ligne part du port de Cotonou. Elle est déjà fort avancée. Plusieurs milliers de tonnes de rails belges expédiés d'Anvers ont déjà été débarqués à Cotonou, où les Français ont établi une jetée mobile qui s'étend au delà de la limite du ressac. Il est question d'amener 40.000 tonnes de rails.

« Un millier de tonnes ont été apportées précédemment à bord du navire Sangara. »

LE CHEMIN DE FER DU DAHOMEY
(*La Dépêche coloniale*, 25 octobre 1902)

(De notre correspondant particulier)

Porto-Novo, 26 septembre 1902.

La ligne ferrée est ouverte à l'exploitation depuis le 4 septembre, de Cotonou à Attogou, sur une longueur de 65 kilomètres ; la voie est en outre posée d'Attogou à Toffo, c'est-à-dire sur une distance de 22 kilomètres au nord d'Attogou, jusqu'à l'entrée de la Lama. La Compagnie va procéder dans quelques jours à l'établissement de l'embranchement de Pahou à Ouidah, c'est-à-dire au commencement d'octobre, de telle façon que la seconde section pourra être mise en exploitation au début de novembre. À ce moment, nous aurons la circulation assurée sur une longueur de rail de 87 kilomètres, de Cotonou à Toffo, avec un embranchement de 14 kilomètres de Pahou à Ouidah.

On dit que la Compagnie et les entrepreneurs vont s'entendre pour hâter la pose de la voie de Toffo à Abomey. Les travaux d'infrastructure ont été fort difficiles dans la Lama, vaste dépression marécageuse que la voie a dû traverser sur une longueur de 14 à 15 kilomètres. Mais le commandant Guyon a vaincu toutes les difficultés et la pose rapide des rails de Toffo dans la direction d'Abomey lui permettra de mener rapidement à bien les derniers travaux de rechargement avec les matériaux qu'il puisera à Toffo et que les wagons lui apporteront au bout du rail.

Plusieurs ponts solidement assis ménagent, de distance en distance, sur toute la chaussée qui traverse la Lama, les ouvertures nécessaires à l'écoulement des eaux qui transforment les marais, à l'époque des pluies, en un lac immense qui se déverse lentement dans le Zou et dans le Couffo.

De l'autre côté de la Lama, c'est-à-dire sur la rive Nord, la voie est presque terminée jusqu'à Atchéribé, au delà d'Abomey. Il ne reste plus que quelques rechargements faciles à effectuer puisque les matériaux se trouvent en bordure de la voie.

On attend impatiemment la venue des entrepreneurs qui se sont chargés de la pose de la voie à partir de Toffo. Si, comme il est certain, ils hâtent leurs opérations, il n'est pas douteux que le chemin de fer atteigne Abomey dans les premiers mois de 1903.

La colonie ne ménage pas les sacrifices pour activer les travaux ; un arrêté vient de prélever 150.000 francs sur les réserves, qui seront appliquées aux dépenses de l'infrastructure dans l'Extrême-Sud.

L'exploitation qui a été ouverte au commencement de ce mois est encore un peu embryonnaire ; toutes les gares ne sont pas encore achevées, tout le matériel n'est pas encore arrivé, mais les constructions s'élèvent chaque jour, et les wagons, les locomotives arrivent par chaque courrier.

Telle qu'elle est, l'exploitation suffit aux besoins actuels et constitue déjà un appréciable bienfait pour le pays. Ainsi les commerçants qui n'avaient pas de succursales au Nord de la Lama envisagent maintenant la possibilité d'en établir. L'un d'eux, particulièrement actif, M. Sandemont, a déjà une maison de commerce ouverte à Abomey et il vient de se rendre à Paouïgnan pour y installer un comptoir. Il devance ainsi le chemin de fer, conduite habile d'ailleurs qui lui permettra d'avoir déjà acquis une grosse et fructueuse clientèle dans la population indigène de cette région quand la locomotive y parviendra.

On peut se demander si le chemin de fer constitue une bonne affaire ?

À mon avis, sans aucun doute, oui. Les débuts ne seront assurément pas aussi rémunérateurs que le sera l'avenir : aussi la Compagnie qui l'a étudié jouira-t-elle, pendant les huit premières années, d'une subvention annuelle de 2.000 francs par kilomètre.

La Compagnie a mis en vigueur pour commencer les tarifs maxima prévus à la convention, mais c'est là certainement une disposition provisoire et qui reste subordonnée aux nécessités que démontrera la pratique. Avant peu, ces tarifs seront certainement abaissés et la Compagnie s'en trouvera fort bien, ainsi qu'une expérience récemment faite par le chemin de fer du Congo belge l'a récemment démontré.

Bien que l'exploitation d'un parcours restreint soit toujours onéreuse, le chemin de fer a eu, jusqu'à ce jour, des clients en nombre suffisant pour rassurer la Compagnie sur l'avenir réservé à son industrie.

Grâce au profil que présente le pays, où la voie en palier est la règle, les frais d'exploitation peuvent être réduits à fort peu de chose, du moins en ce qui concerne le combustible et les frais d'entretien de la voie. Si la Compagnie est assez sage pour ne pas s'imposer un état-major coûteux et pour recourir, le plus possible, à un personnel indigène qui s'éduque parfaitement, l'exploitation, même définitive, c'est-à-dire faite dans les conditions et sous les obligations prévues au cahier des charges, ne dépassera pas 4.000 francs le kilomètre par an.

Ce sont là des conditions exceptionnelles que favorisent d'autres heureuses circonstances, parmi lesquelles je citerai l'aptitude des indigènes à la production de l'huile de palme et surtout à saisir l'intérêt qu'ils ont au transport facile de leurs produits. Il suffit, pour s'en rendre compte, de parcourir le pays.

Que la Compagnie se borne à prélever une petite part des produits de la portion du sol qui lui a été accordé en concession et tout ira bien.

Mais le chemin de fer du Dahomey n'est point seulement une exploitation industrielle : c'est une œuvre de haut intérêt colonial qui, dans l'avenir, pourra peut-être prendre le caractère d'une œuvre d'intérêt national.

Mais ceci demanderait de plus amples développements. Si j'en ai le temps, je tâcherai de compléter par ce même courrier cette première lettre avec d'autres renseignements sur la colonie elle-même.

Albert Ramot.

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 4 décembre 1902)

La Compagnie des chemins de fer du Dahomey a demandé à la Compagnie du Nord un ingénieur pour prendre la direction de l'exploitation des soixante-cinq premiers kilomètres provisoirement ouverts au public et des travaux de parachèvement à exécuter sur cette première section de Cotonou à Attogou.

M. Maisonneuve, ingénieur à la résidence de Cambrai, a accepté les propositions faites ; il s'embarquera pour le Dahomey par le prochain courrier.

La population de la colonie verra avec une vive satisfaction un ingénieur français prendre la direction du service à Cotonou, en attendant que le passage difficile de la Lama soit terminé et que les entrepreneurs, MM. Planche, Peyroche et Brissot, puissent prendre possession du tronçon qu'ils doivent tout d'abord construire, de Toffo à Paouignan, sur une longueur de cent vingt kilomètres.

LE CHEMIN DE FER DU DAHOMEY

LE RAPPORT DU COMMANDANT GUYON

(*La Dépêche coloniale*, 10 décembre 1902)

La *Revue Coloniale* termine dans son dernier numéro la publication d'un rapport fort intéressant du commandant du génie Guyon, sur la construction du chemin de fer du Dahomey, dont il dirige les travaux en qualité d'ingénieur des colonies. Cette étude a été d'autant plus remarquable que, jusqu'ici, l'administration coloniale s'était montrée fort avare de détails sur cette entreprise importante. Quelques renseignements

intéressants nous étaient seulement parvenus par la presse anglaise et notamment par la *West Africa*, qui s'intéresse tout particulièrement au railway du Dahomey. Cette réserve exagérée des bureaux de l'Afrique ne s'expliquait guère, car il s'agit d'un travail remarquable, mené avec une extraordinaire habileté. Si on accorde peu de crédit à ma compétence, je me retrancherai derrière l'opinion d'un membre du Parlement anglais qui, tout dernièrement, constatait à la tribune, que les Français construisaient, en Afrique occidentale, leurs chemins de fer plus rapidement et plus économiquement que les Anglais, et qui engageait M. Chamberlain à examiner la possibilité d'introduire dans les colonies anglaises les moyens d'exécution et financiers employés au Dahomey.

On sait que les travaux de construction sont divisés en deux parties : l'infrastructure, incombant à la colonie ; la superstructure, y compris la fourniture du matériel roulant, à la charge d'une Compagnie concessionnaire.

Le commandant Guyon constate que les prévisions ne seront point dépassées , l'infrastructure coûtera deux millions six cent mille francs, la superstructure environ onze millions, pour une longueur de deux cent cinq kilomètres. Ce qui met le prix de revient kilométrique à *soixante-six mille* francs environ. Cette constatation est de la plus haute importance ; elle prouve qu'en Afrique, dans le pays des sauvages, on peut construire un chemin de fer à voie de un mètre, à *vingt mille francs* au moins le kilomètre meilleur marché que les prix moyens obtenus en France.

Quand, en 1897, l'administration locale du Dahomey essaya de démontrer à l'administration supérieure la nécessité de construire un chemin de fer pour mettre en valeur les terrains fertiles du Bas-Dahomey, les bureaux objectèrent le chiffre de la dépense qui serait des plus considérables. On répondit du Dahomey que le prix du kilomètre serait environ de *soixante-cinq mille francs*. Les bureaux techniques jetèrent les hauts cris ; et l'inspecteur général des travaux publics des colonies, professeur du cours de construction des chemins de fer à l'École des ponts et chaussées, démontra dans un volumineux rapport que la dépense atteindrait au minimum *cent mille francs* le kilomètre. Il basait ses calculs sur les prix moyens obtenus en France.

Il ne fallut, pour vaincre cette résistance, motivée par l'ignorance absolue du pays et de ses ressources, rien moins que la haute autorité et l'énergie tenace du gouverneur Ballot. Les événements lui donnent aujourd'hui raison d'éclatante façon : ce qui prouve, une fois de plus, qu'il ne faut jamais enserrer, quand il s'agit de colonies nouvelles, les questions coloniales dans des formules techniques, vérifiées en France et déduites de l'expérience, surtout quand elles sont maniées par des hommes de haute valeur, mais qui ont le vice capital de ne pas connaître le pays auquel ils les appliquent.

La tâche attribuée au service du génie, dirigé par le commandant Guyon, quoique correspondant à peine au cinquième de la dépense totale, était cependant de beaucoup la plus difficile. Il fallait organiser des chantiers importants, mettre en œuvre une armée de quatre ou cinq mille travailleurs, dociles et soumis, mais absolument étrangers à nos méthodes de travail, assurer le campement et le ravitaillement de tout ce monde imprévoyant.

En des pages attachantes, écrites d'un style entraînant et qui coupent agréablement l'aridité des détails techniques, le commandant nous dépeint les difficultés du début, la roublardise naïve des chefs, les chantiers envahis par des bandes de musiciens exécutant un tam-tam enragé, dix musiciens étant nécessaires pour soutenir et encourager un travailleur. Il nous raconte la déception générale, quand vint le jour du premier paiement, les hommes travaillant à la tâche et ne recevant que dix centimes par journée de travail ; la difficulté de faire comprendre aux noirs que la colonie entendait payer du cube et non de la musique ; et enfin la raison agissant progressivement sur ces grands enfants, qui comprirent que, sans supprimer radicalement le tam-tam, institution nationale, il serait bon de ramener à des limites raisonnables la proportion entre les travailleurs et les musiciens. À partir de ce jour, dit le commandant Guyon, le

rendement alla constamment en s'élevant jusqu'à environ 0 mètre cube 800 par homme présent sur le chantier.

D'une façon générale, le rendement journalier moyen d'un terrassier a été de 0 mètre cube 600 ; le salaire moyen, 0 fr.40 par jour ; le prix de revient d'un mètre cube de terrassement un peu inférieur à un franc, y compris les frais généraux forcément élevés dans une entreprise de cette nature. Ce sont là des chiffres certains, qu'il est important de retenir pour apprécier la valeur de la main-d'œuvre indigène au Dahomey.

On sait que, dans la colonie voisine de Lagos, les Anglais construisent aussi une ligne de chemin de fer, de direction parallèle à celle du Dahomey, que les deux lignes ont le même objectif politique et commercial. Par suite, une certaine émulation, une sorte de rivalité s'est créée entre les coloniaux des deux pays sur ce point spécial, le succès définitif devant aller à celle des deux nations qui ira le plus vite le plus loin possible.

Les travaux de la ligne anglaise ont été commencés en 1895. Elle atteint aujourd'hui Ibadan en passant par Abéokouta ; sa longueur est de 163 kilomètres. La vitesse de construction a été d'environ 27 kilomètres par an.

La ligne du Dahomey a été commencée le 1^{er} mai 1900. Elle est en exploitation régulière sur 65 kilomètres Les terrassements sont aux trois quarts terminés ; à moins d'incidents improbables, la locomotive arrivera à Paouïgnan vers le milieu de 1904 parcourant 205 kilomètres. Nous aurons donc marché à 50 kilomètres par an.

Le commandant Guyon détient donc, et de loin, le record de la vitesse, comme il détient déjà celui de l'économie. Ces résultats, absolument remarquables quand ils sont obtenus dans un pays comme le Dahomey, sont, en grande partie, dus à l'habileté professionnelle du commandant, à son expérience acquise par un long séjour aux colonies, à la confiance qu'il a su inspirer à ses officiers, ses sous-officiers et ses sapeurs. Mais ils sont surtout motivés par le tact et la justice avec lesquels il a traité les populations indigènes, s'inspirant de cette pensée, qu'il proclame bien haut, qu'une nation comme la France doit s'attacher pacifiquement les indigènes de ses colonies et non les dominer par la crainte.

Dans un dernier chapitre, qu'il place sous ce titre : *L'Avenir*, le commandant Guyon expose ce qui reste à faire et comment on espère l'exécuter. Sur ce point spécial, je suis obligé de combattre vigoureusement les conclusions du commandant, certain de refléter exactement l'opinion de tous ceux qui, depuis six ans, ont travaillé à la préparation de l'œuvre considérable entreprise au Dahomey.

Le commandant fixe ainsi son plan de campagne : la machine arrivera à Paouïgnan dans les premiers mois de 1904. et alors sera terminée la ligne ferrée destinée à mettre en valeur le Bas-Dahomey. Pour construire le chemin de fer de pénétration qui doit la prolonger, on ira plus lentement. Reprenant la théorie néfaste qui a été mise en pratique à la Guinée, le commandant emploiera d'abord les ressources de la colonie à ouvrir une route se dirigeant vers le Niger ; peu à peu, cette route sera transformée en plate-forme de chemin de fer, de telle sorte que la locomotive arrivera à Savé vers 1912, à Tchaourou ou à Parakou, à quatre cents kilomètres du littoral, en 1915.

Sur cette route, pendant la période provisoire qui durera au moins onze ans, circuleront des voitures, nous dit le commandant. Mais il oublie de nous expliquer comment elles seront attelées ? Les animaux de trait n'existent ni dans le Haut, ni dans le Bas-Dahomey. Par quels moyens, le commandant espère-t-il les importer et les faire vivre ? Je suppose bien qu'il ne s'agit pas de voitures automobiles et qu'il ne peut venir à l'esprit de personne la pensée de recommencer, au Dahomey, la plaisanterie coûteuse des automobiles à pétrole du Soudan français.

Nos voisins, Belges et Anglais, estiment qu'en matière de chemins de fer coloniaux, la rapidité est la condition essentielle du succès, qu'il faut d'abord placer le rail tant bien que mal et passer coûte que coûte ; le reste s'achève ensuite, car on a tout le temps voulu pour améliorer et parachever. Le commandant Guyon, qui a donné, dans le Bas-Dahomey, un exemple frappant d'étonnante rapidité, défend maintenant la théorie

contraire ; il propose de faire d'abord une route, de l'améliorer ensuite posément pour la transformer lentement en plate-forme de chemin de fer, de telle sorte que, pour une longueur de deux cents kilomètres, la pose du rail ne sera commencée que neuf ans après l'attaque des terrassiers.

Il est démontré que la mise en valeur de notre colonie du Dahomey ne peut, en raison du manque absolu d'animaux de trait et de voies fluviales, être rendue possible que par la construction d'une voie ferrée. Le commandant Guyon se berce d'illusions quand il espère que les commerçants et les colons viendront facilement s'installer près des points les plus fertiles et les plus habités, sur une route qu'ils sont certains de voir se transformer, quelques années après, en chemin de fer. Colons et négociants, qui risquent leurs capitaux, sont plus pratiques et plus sceptiques ; ils ne se porteront en avant, peu confiants aux promesses de l'administration que lorsque l'œuvre projetée sera réalisée, c'est-à-dire lorsque la voie ferrée sera en exploitation. De telle sorte que le plan de campagne du commandant Guyon peut être présenté comme il suit : en 1904, mise en valeur du Bas-Dahomey ; en 1915, mise en valeur du Moyen-Dahomey ; aux calendes grecques, mise en valeur des territoires du Niger.

La France, à moins de donner raison à ceux qui l'accusent de conquérir pour la gloire et d'être incapable de tirer parti de ses conquêtes, a l'impérieuse nécessité de construire le plus rapidement possible le chemin de fer de pénétration du Dahomey, de l'Océan au Niger. La lutte économique s'accroît en Afrique occidentale, et, pour s'en convaincre, il suffit de lire attentivement la presse anglaise, dont un des organes les plus influents disait récemment : « Une chose qui est certaine, c'est que chaque année qui s'écoule fait faire un pas de plus vers la grande lutte anglo-française pour la possession des marchés intérieurs de l'Afrique occidentale. »

Dans la grande bataille économique qui s'engage sur les bords du Niger, les Anglais ont pour point d'appui le chemin de fer Lagos-Ibadan, les Français le chemin de fer de pénétration du Dahomey, et l'enjeu de la lutte est la suprématie politique, militaire et commerciale en Afrique occidentale et centrale, le succès devant aller à celui des deux pays qui terminera le plus vite la voie de pénétration que chacun d'eux a commencée.

Comme raison principale de la période d'expectative qu'il préconise, le commandant Guyon donne la nécessité de ménager prudemment les ressources financières de la colonie ; mais il ne cite point de chiffres et ne discute point l'importance des économies annuelles que peut actuellement réaliser le budget local. Il serait facile de donner au commandant la preuve que ses craintes sont exagérées : nous reprendrons la question, chiffres en mains, quand l'administration locale du Dahomey se décidera enfin à communiquer en France les résultats officiels et définitifs des exercices financiers de 1901 et de 1902 qui, paraît-il, ont été fort brillants.

Les Anglais reconnaissent unanimement que, dans la lutte qui s'engage, les Français tiennent tous les atouts : conditions géographiques excessivement favorables, sécurité absolue alors qu'il est interdit aux soldats anglais d'aller jusqu'à Sokoto, routes des caravanes traversant depuis un temps immémorial les pays que le chemin de fer de pénétration doit débloquer. Toutes ces considérations, démontrant l'urgence absolue de notre action immédiate sur le Niger, par la voie ferrée, ne peuvent être discutées dans un article de journal ; je me propose de les développer, avec toute l'ampleur qu'elles comportent, dans un prochain numéro de la *Dépêche coloniale illustrée* qui sera consacré à l'étude du Haut-Dahomey.

Mais je constate pour l'instant que, précisément au moment où la publication du rapport du commandant Guyon pouvait laisser supposer que la France allait entrer dans une période de ralentissement, le gouverneur de la colonie anglaise de Lagos, sir Mac Gregor, et son collaborateur militaire, le général F. Lugard, faisaient en Angleterre une campagne de propagande active. Ils essayaient de provoquer un grand mouvement d'opinion publique pour obtenir des pouvoirs publics les moyens financiers nécessaires

pour prolonger immédiatement la ligne Lagos-Ibadan jusqu'à Géba, sur le Niger, et la pousser activement jusque dans le Noupé.

Dans les questions de cette importance, les autorités administratives anglaises, qui ne dédaignent point de descendre dans l'arène et de défendre les intérêts de leur pays par la plume et par la parole, sont toujours soutenues par les Chambres de commerce intéressées aux affaires d'Afrique, et notamment par celles de Liverpool et de Manchester. Si l'administration française persiste à ralentir l'œuvre d'expansion coloniale et de mise en valeur qu'elle a si brillamment commencée au Dahomey, nous provoquerons en France, pour la défense de la ligne de pénétration de l'Océan au Niger, une campagne analogue à celle qui vient d'être faite en Angleterre, et nous commencerons par demander l'appui moral et effectif des Chambres de commerce de Marseille et de Bordeaux.

Paul Masson.

BANQUE D'OUTREMER

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 décembre 1902)

3.500 Compagnie française de chemins de fer au Dahomey 875.000 00

LE CHEMIN DE FER DU DAHOMEY

(*La Dépêche coloniale*, 24 décembre 1902)

La Banque d'Outremer, Compagnie internationale pour le commerce et l'industrie, a des intérêts dans la Compagnie française des chemins de fer au Dahomey. Au sujet de cette entreprise, nous relevons dans le rapport du conseil d'administration, pour l'exercice 1901-1902, le passage suivant :

« Nous avons indiqué, dans notre précédent rapport, le but de cette entreprise et les conditions de sa constitution ; la Société est concessionnaire de la construction, de la superstructure et de l'exploitation du chemin de fer de Cotonou à Tchaourou, avec le prolongement éventuel jusqu'au Niger. Les travaux ont été activement poursuivis ; la voie est posée jusqu'au 100^e kilomètre et l'exploitation provisoire a commencé au novembre dernier sur 88 kilomètres. Les premiers résultats sont favorables et font bien augurer de l'avenir de la Société. Le coût de la construction a été maintenu dans les limites prévues lors de la constitution de la Compagnie. »

Ces renseignements intéressants corroborent ceux déjà fournis par le rapport officiel du commandant Guyon, directeur des travaux. Les résultats obtenus sont remarquables au point de vue de la vitesse de construction et du prix de revient.

Les travaux de superstructure ont été commencés par la Compagnie concessionnaire le 1^{er} janvier 1902 ; elle a réussi à mettre en exploitation 88 kilomètres le 1^{er} novembre de la même année.

Au point de vue de la dépense, le prix de revient prévu, quarante mille francs le kilomètre, n'a pas été dépassé. Cette solution est d'autant plus remarquable que, par suite de fausses manoeuvres commises au début, le prix de construction de la première section a été majoré d'une somme d'environ douze cent mille francs.

P. M.

LE CHEMIN DE FER DU DAHOMEY
(*La Dépêche coloniale*, 9 mars 1903)

Le courrier du Dahomey nous apporte les renseignements suivants sur la situation des travaux à la fin du mois de janvier :

La ligne est en exploitation régulière de Cotonou à Toffa sur 78 kilomètres.

La commission de réception, composée de MM. le lieutenant-colonel Guyon, directeur du chemin de fer, Poitevin de Veyrières, chef du service des travaux publics, du capitaine Crosson-Duplessix, a, après une visite minutieuse des travaux, autorisé la mise en exploitation provisoire du tronçon Pahou-Ouidah, sur une longueur de quatorze kilomètres.

L'atelier de Cotonou est en construction ; les gares de Godomey, de Pahou et d'Alladah sont terminées. Toutes les autres gares sont en construction.

De grosses difficultés se sont présentées au passage de la vaste dépression marécageuse de la Lama. Dans cette section, les rails sont posés sur une longueur de 12 kilomètres au delà de Toffa, dans la direction de Kinta. Les travaux sont dirigés par le capitaine Sou ; mais malgré l'habileté professionnelle de cet officier et une dépense supplémentaire de deux cent mille francs, la voie est toujours dans cette section à l'état de voies de chantier.

Quatre locomotives sont en service pour la construction. Deux locomotives de trente tonnes, destinées au service de l'exploitation, ont été débarquées et sont en montage.

Le lieutenant-colonel Guyon, directeur des travaux, est actuellement à Dan, au delà d'Abomey, où les travaux de terrassement sont poussés avec la plus grande activité.

En résumé, les travaux marchent régulièrement et de façon très satisfaisante. Le seul point noir est le passage de la Lama ; mais on espère dans la colonie que cette difficulté sera dans peu de mois définitivement surmontée, grâce à l'énergie du capitaine Sou et aussi à la période de sécheresse exceptionnelle, signalée sur le littoral du Bas-Dahomey.

F. M.

COLONIES

AFRIQUE OCCIDENTALE
(*Le Sémaphore de Marseille*, 16 avril 1903)

.....
Au Dahomey, grâce à l'activité du colonel Guyon et de son entourage, les travaux du chemin de fer se poursuivent dans les meilleures conditions. L'infrastructure de la voie a déjà dépassé le cent cinquantième kilomètre et la ligne principale de Cotonou à Toffo, soit près de 90 kilomètres, est en exploitation. Les indigènes se familiarisent avec ce nouveau mode de transport, et il n'y a nul doute qu'ils ne l'adoptent bientôt pour l'envoi à la côte de l'huile et des amandes de palme, leur principale source de profit. La récolte ne fait, du reste, que commencer encore à cette époque de l'année. L'âme de ce chemin de fer, une personnalité honorablement connue à Marseille, M. J Borelli, qui semble s'être consacré à sa nouvelle patrie d'adoption, s'est rencontré avec M. le gouverneur général Roume, en visite dans ces provinces de sa vaste administration de nos colonies de l'Afrique occidentale, lequel a voulu pousser jusqu'aux chantiers du chemin de fer et voir, en passant, Abomey, l'ancienne capitale des rois dahoméens et du tristement célèbre Béhanzin. Ce chemin de fer vient d'ouvrir un embranchement sur Ouidah ; on sait qu'il part de Cotonou, le port doté d'un wharf et appelé à devenir la

capitale de la jeune colonie au lieu et place de la cité de Porto-Novo, placée au fond de la lagune.

LE CHEMIN DE FER DU DAHOMEY
(*La Dépêche coloniale*, 10 mai 1903)

Tout doucement, le chemin de fer du Dahomey est en train de se couvrir de gloire ; il devient le chemin de fer type, l'instrument de colonisation rêvé. La presse française le proclame, et, depuis quelque temps, la presse anglaise à son tour le reconnaît en toute impartialité. Au prix de revient et à la rapidité de sa construction la *Dépêche coloniale* a consacré de nombreux articles ; elle a décerné les éloges les plus mérités à l'officier, à l'ingénieur éminent qui, désormais, y a attaché son nom, M. le lieutenant-colonel Guyon. Sur ce point il ne peut y avoir divergence ; il n'y a qu'une opinion, tout en faveur de l'œuvre accomplie.

Une seule question demeure indécise. Quand le premier tronçon sera complètement terminé, quand la ligne s'étendra jusqu'à Paouïgnan sur un parcours d'environ 250 kilomètres, faudra-t-il s'arrêter, ou tout au moins attendre, pour continuer le chemin de fer vers le Niger, l'expiration des délais prévus par la convention de 1900 ; ou bien, au contraire, y aura-t-il avantage à brûler les étapes et à poursuivre vers le Nord sans reprendre haleine la prolongation de la voie ?

Pour comprendre tout l'intérêt de la question, il suffit de se référer aux conclusions du rapport de M. le lieutenant-colonel, alors M. le commandant Guyon, tel qu'il a été reproduit dans la *Revue coloniale*. D'après ce rapport, au delà de Paouïgnan, à 250 kilomètres de la côte, la voie ferrée ne peut être prolongée qu'avec « une vitesse plus faible ». Entre Paouïgnan et Tchaourou, la construction de la ligne, même précédée de l'établissement d'une route, doit rencontrer de réelles difficultés, et le lieutenant-colonel Guyon prévoit que la plate-forme du chemin de fer sera livrée à la Société d'exploitation jusqu'à Savé seulement vers 1910, et jusqu'à Tchaourou vers 1913. Or, Tchaourou, ce n'est pas le Niger, il s'en faut de plusieurs centaines de kilomètres, et, sur ce long parcours, le concessionnaire n'est plus lié par son contrat. Le décret du 26 juin 1900 ne permet pas de lui imposer, sur cette partie terminale de la ligne, la construction de la superstructure et l'exploitation de la voie ; il peut toutefois, de son côté, se prévaloir d'un droit de préférence, pour une période de vingt-cinq ans, sur cette prolongation du chemin de fer, dans le cas où elle serait décidée par la colonie.

On peut dès lors supputer l'échéance lointaine à laquelle, si l'on s'en tient aux prévisions primitives, la voie ferrée du Dahomey parviendra jusqu'au Niger. Ce ne sont pas les hommes de notre génération, ce sont nos arrière-neveux qui verront ce grand événement. Et, pour peu que la transformation rapide de l'Afrique à laquelle nous assistons, cette évolution sans précédent dont nous sommes témoins, persiste et s'accroît, ce qui pourrait, à notre époque, apparaître comme une victoire éclatante de l'initiative française ne sera, sans doute, dans un demi-siècle, qu'un fait-divers inaperçu, auquel d'autres lignes déjà construites, sur notre territoire ou sur territoire étranger, auront d'avance enlevé tout son intérêt.

La question ne devrait pas, on le voit, si l'on voulait s'en tenir à un premier examen, faire doute un seul instant, et pourtant la difficulté subsiste et la discussion menace de se prolonger longtemps encore. C'est qu'au lieu de considérer l'avenir, on s'attache exclusivement au présent, et qu'à des nécessités lointaines, on oppose des inconvénients immédiats, dans l'intérêt de l'exploitation et dans l'intérêt des finances locales. Au premier de ces deux points de vue, on objecte que l'extension de la ligne vers le Niger doit grever l'entreprise à son début d'une exploitation qui ne peut être rémunératrice dans les régions pauvres et désertes du haut Dahomey ; au second, l'on

s'écrie que la colonie a atteint l'extrême limite de ses sacrifices et que l'État n'est nullement disposé à renouveler pour elle la munificence dont il a fait preuve lorsqu'il s'est agi de construire, au Sénégal, la ligne de Dakar à Saint-Louis, au Soudan, celle de Kayes au Niger. À ce double point de vue, ajoute-t-on de même, on doit accepter ce qu'on ne peut empêcher, et, puisqu'il est impossible de faire autrement, on doit se résigner, comme dans l'armée, à savoir attendre.

Ce raisonnement est-il bien exact ? Nous ne le pensons pas. Tout d'abord, les régions du haut Dahomey sont encore trop mal connues pour qu'il soit possible de préjuger exactement les résultats que pourrait avoir l'exploitation commerciale d'un chemin de fer à travers ces pays ; on ne peut rien prédire à cet égard si l'on observe, l'exemple de la ligne Dakar-Saint-Louis le prouve, à quel point une voie ferrée peut, en Afrique, transformer les territoires qu'elle traverse. Au surplus, il n'est nullement démontré que le haut Dahomey soit dépourvu de toutes ressources ; le bétail qu'on acheminerait vers le littoral y serait au contraire un élément de trafic important pour la ligne à construire, celle-ci devant bénéficier vraisemblablement de même du courant de caravanes qui se porte actuellement vers Salama au profit de la Côte d'Or anglaise et du Togo.

D'autre part, nul ne prétend que les ressources du Dahomey soient illimitées, mais il est certain que celles-ci n'ont pas atteint leur maximum. L'administration de la colonie le reconnaît elle-même sans doute, puisqu'elle vient de décider aux frais du budget local la prolongation un peu au delà Ouidah de la ligne actuelle et la construction d'un tramway à vapeur entre Porto-Novo et Sakété, toujours sous l'influence de cette pensée que l'exploitation du bas Dahomey serait seule rémunératrice. M. le lieutenant-colonel Guyon, dans son rapport, déclarait lui-même que les délais prévus pour la prolongation du chemin de fer vers le Nord seraient sensiblement abrégés si la colonie trouvait des ressources nouvelles dans la part de bénéfice qui lui serait due, aux termes du contrat de 1900, le jour où les recettes de l'exploitation dépasseraient six mille francs par kilomètre. Il eût été désirable, pour savoir si cet heureux événement était encore éloigné, d'avoir quelques chiffres sur les résultats actuels de l'exploitation. Nous n'avons pu nous procurer ces chiffres toutefois, et nous devons avouer qu'ils seraient encore peu probants, dans l'état d'exploitation provisoire et sommaire où se trouve actuellement la partie construite de la ligne, mais, quoi qu'il en soit, il est certain que l'administration ne négligera rien pour faciliter l'accroissement du trafic, intéressée qu'elle est elle-même à hâter le partage des bénéfices.

Enfin, nous ne sommes pas suspects, dans ce journal, de vouloir écraser la colonie du Dahomey sous le fardeau de charges disproportionnées avec ses ressources. Nous avons pensé qu'une partie des fonds de l'emprunt de 65 millions que le gouvernement général de l'Afrique occidentale va contracter prochainement devrait être consacrée à la continuation du chemin de fer du Dahomey ; nous le pensons encore et nous croyons aussi qu'à défaut de cette solution, rien n'empêcherait la colonie de recourir à un emprunt spécial. Pourquoi, du reste, l'État, qui s'est intéressé comme on l'a vu, à d'autres chemins de fer africains, qui, l'année dernière, a pris les engagements qu'on lui demandait en faveur de la ligne Djibouti-Harrar ne pourrait-il, dans un an ou deux, étendre également à la voie ferrée du haut Dahomey une partie de sa sollicitude ? La colonie se montre aujourd'hui légitimement fière de ce qu'elle a pu jusqu'à ce jour construire son chemin de fer « sans subvention ni emprunt » ; la magie des mots ne doit pas être telle qu'elle soit obligée, pour maintenir cette formule, de montrer une sorte de coquetterie dont elle-même serait la dupe.

On voit ce que valent les objections. Elles ne sauraient, en faveur d'intérêts d'ailleurs contestables, affaiblir une considération qui commande tout le débat, le développement de la souveraineté française dans le Soudan méridional. Ce n'est pas par Tombouctou que nous pouvons trouver une voie d'accès normale vers les régions de Say et de Zinder, vers les postes que nous y avons établis ; ce n'est pas non plus en remontant le Niger à partir de son embouchure, comme l'a fait M. le capitaine Lenfant, comme vient

de le tenter à son tour, non sans difficultés paraît-il, M. le capitaine Fourneau. Par ces routes longues et embarrassées il ne saurait y avoir place à des communications régulières ; il faut y chercher seulement l'intérêt que peuvent présenter une expérience sportive et des exercices de haute école.

Ainsi la continuation vers le Niger du chemin de fer du Dahomey s'imposera, s'impose déjà. Œuvre impériale, dira-t-on, toujours sous l'influence des mots ; mais c'est alors de l'excellent impérialisme. Il est de toute importance, il est essentiel, qu'après l'avoir légitimement prônée, on ne laisse pas au Dahomey une entreprise inachevée et imparfaite ; il faut éviter à tout prix qu'en croyant de bonne foi ouvrir à cette colonie les longs espoirs et les vastes pensées, on ne s'expose, avec un instrument incomplet, à lui réserver dans l'avenir des mécomptes et des désillusions.

Paul Didier.

L'EMPRUNT DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE (*Le Temps*, 15 mai 1903)

.....
Cette construction doit-elle être faite par la colonie elle-même en régie, ou doit-elle être confiée à une entreprise particulière ? L'exemple de la Guinée et du Dahomey décide en faveur de l'exécution en régie. En effet, les travaux doivent être confiés à la main-d'œuvre locale, laquelle est souvent rare et toujours assez indolente. Or, « l'entrepreneur, quelle que soit son habileté technique, ne peut se préparer à ces difficultés d'un ordre tout à fait spécial, et il est naturel que des fonctionnaires qui, par leur longue pratique du pays, ont une connaissance approfondie des mœurs des habitants et dont, d'ailleurs, le prestige est considérable, obtiennent de meilleurs résultats tant pour le recrutement des travailleurs que pour leur direction. »

Du reste, sans appliquer le principe dans toute sa rigueur, on peut construire en régie les travaux les plus difficiles et donner les autres à une compagnie. Le Dahomey, précisément, a essayé avec succès d'une combinaison de ce genre.

Quand on a recours à une compagnie, faut-il la subventionner avec de l'argent ou au moyen de concessions de terres ? Ce dernier procédé est fréquemment usité dans les colonies anglaises. M. Hubert n'en conserve pas moins contre lui des préventions que nous partageons.

On l'a employé au Dahomey, où une concession de 295.000 hectares a été accordée à la compagnie du chemin de fer. Le remarquable esprit d'entreprise déployé par M. Borelli permet d'espérer qu'il en saura tirer parti ; mais, d'une manière générale, soit que notre régime démocratique soit défavorable à ces monopoles, soit qu'il y ait dans notre caractère national quelque obstacle secret qui nous empêche de les bien exploiter, les grandes concessions ont toujours fini par être un embarras pour celles de nos colonies où on en a essayé, et la récente aventure du Congo n'est pas faite pour corriger l'impression produite par ces précédents.

.....

Le Chemin de fer du Dahomey

ÉTUDE ÉCONOMIQUE (*La Dépêche coloniale*, 2 juin 1903)

I. — NI EMPRUNT, NI GARANTIE D'INTÉRÊTS

En ouvrant à Paris le deuxième Congrès des travaux publics, M. Hersent père, ancien président de la Société des ingénieurs civils de France, l'éminent constructeur qui par ses travaux à Anvers, à Lisbonne, sur le Danube, en Algérie et en Tunisie a porté au plus haut point la renommée de l'industrie française, s'exprimait ainsi :

La situation de notre outillage national ne s'est pas sensiblement améliorée ; l'outillage de nos voisins s'est développé et leur a permis d'entreprendre des transports économiques qui nous échappent. Les transports maritimes ont subi une modification très importante par l'organisation des trusts américains, qui menacent le monde entier : on sent que cette vigoureuse et jeune nation désire prendre la suprématie en beaucoup de choses. Nous devons continuer à nous occuper avec désintéressement des progrès et des œuvres nécessaires à réaliser pour l'amélioration de l'outillage national et de l'économie des moyens de transport, qui doivent avoir pour conséquence de favoriser notre industrie et notre commerce, en transformant nos moyens de production.

Dès à présent, on comprend que l'État ne peut plus satisfaire à tous les besoins, et qu'il sera bientôt contraint à chercher le concours de l'initiative privée pour la solution des grands projets économiques qui sont notre programme.

S'il est exact que la nécessité s'impose en France de transformer nos vieilles méthodes de travail, s'il est reconnu que l'État seul ne peut, par ses propres ressources, modifier notre outillage national pour le mettre en état de lutter contre celui de nos rivaux, qu'il doit, pour arriver à un résultat, faire appel à l'initiative privée, cette vérité devient évidente quand il s'agit de nos colonies et surtout de l'Afrique occidentale, territoire immense, dont les richesses naturelles à mettre en valeur sont considérables, mais dont les ressources budgétaires sont encore limitées, où il faut cependant créer rapidement et de toutes pièces. C'est ici que l'union de l'État et de l'initiative privée, travaillant tous deux pour le bien commun, doit se faire plus étroite et plus énergique ; c'est par cette seule entente, basée sur des intérêts réciproques, que peut se réaliser la construction du réseau des voies ferrées indispensables au développement économique de notre Empire africain.

Mais pour intéresser les capitaux privés aux grandes entreprises, il faut leur assurer un bénéfice certain ; pour attirer l'épargne publique, à bon droit si méfiante, il faut lui prouver un placement rémunérateur et indiscutable ; et pour vaincre les hésitations et les résistances formidables, quand il s'agit, en France, d'entreprises coloniales, il faut que l'État garantisse en quelque sorte les résultats que les capitaux engagés peuvent espérer.

Comment peut se réaliser cette garantie ? L'État, ou ce qui revient au même la colonie, assurait autrefois aux capitaux engagés dans la construction d'une voie ferrée un revenu annuel fixe, généralement 5 %. C'est sous cette garantie que fut réuni le capital nécessaire à la construction du Dakar-Saint-Louis. Mais ce système présentait, au grand dommage des finances publiques, des inconvénients multiples, que l'expérience a mis en relief. Aussi, à moins qu'il ne s'agisse des intérêts généraux du pays, de ceux qui engagent la politique extérieure de la France ou la défense nationale, cette combinaison est définitivement abandonnée ; le Conseil d'État ne consent plus, sous quelque prétexte que ce soit, à approuver des conventions dans lesquelles serait stipulée la clause portant garantie d'intérêts.

On a songé ensuite à recourir à l'emprunt, mesure qui n'a qu'un seul avantage : permettre d'obtenir rapidement des fonds disponibles. Les colonies du Sénégal et de la Guinée sont entrées dans cette voie. Pour des colonies isolées, en ces pays où les ressources ne sont pas très exactement connues, où le commerce n'est pas solidement assis et se transforme tous les jours, ce système peut devenir dangereux ; il a le tort grave d'engager irrémédiablement l'avenir. De plus, il n'atteint point le but que l'on doit se proposer, c'est-à-dire l'accord nécessaire entre l'initiative privée et la colonie, l'association entre ces deux parties contractantes, où chacune d'elles apporte ses ressources immédiatement disponibles, toutes deux intéressés par suite à porter les

efforts communs vers un même but : la mise en valeur rapide du pays et, par suite, la réalisation de bénéfices importants et immédiats.

Il fallait donc trouver une formule nouvelle, l'adapter à toutes les difficultés complexes que présente la solution des grands projets économiques en Afrique occidentale. La colonie du Dahomey s'y essaya la première : c'est la combinaison qu'elle adopta que je vais résumer, en essayant de mettre en évidence les avantages économiques qu'elle entraîne.

En 1898, le Dahomey, dont la pacification était complète aussi bien dans l'hinterland que dans le bas pays, avait à résoudre le problème suivant : construire, sur ses propres ressources et sans l'appui financier de la France une ligne ferrée de sept cents kilomètres de longueur, à voie de un mètre, de Cotonou, sur l'océan, à Karimama, sur le Niger.

La première section de cette ligne devait aller de Cotonou à Tchaourou, sur une longueur de quatre cents kilomètres. Elle traverse un pays riche, fertile, produisant en abondance l'huile et les amandes de palme, le coton et le tabac. Mais en raison de la difficulté des transports, très onéreux parce qu'ils sont toujours faits à tête d'homme, les factoreries européennes, établies sur le littoral, ne pouvaient étendre leur action à plus de quatre-vingts kilomètres de la côte. Les huit dixièmes des produits du sol, au maximum, pouvaient être transportés jusqu'à la mer, et cependant le mouvement commercial annuel, ainsi gêné dans son développement, s'élevait graduellement à la somme ronde de trente-deux millions de francs.

Il y avait donc un intérêt des plus considérables à construire d'abord cette première section, qui ouvrait au commerce un champ d'action s'étendant sur une surface dix fois plus considérable, qui permettait, en outre, l'exploitation complète de tous les produits du sol.

Les prix de revient, fixés par des études faites par le service du génie, pouvaient être évalués comme il suit :

1° Infrastructure. — Terrassements et ouvrages d'art, le kilomètre	25.000
2° Superstructure. — Rails et traverses, ballast, stations et gares, ateliers et matériel roulant	40.600
Total par kilomètre	65.000

Ce qui donnait une dépense totale de vingt-six millions pour la ligne Cotonou-Paouignan.

Les finances de la colonie étaient prospères : le Dahomey ne reçoit aucune subvention de la métropole. Il paie toutes ses dépenses, même militaires, et vit de ses ressources propres constituées par les taxes de consommation qui frappent les seules marchandises d'importation et par un impôt de captation payé sans difficulté par les populations indigènes du bas pays. Le budget des dépenses est inférieur de un million en moyenne au budget des recettes ; cette économie annuelle représentait donc les ressources disponibles que la colonie pouvait, sans compromettre l'avenir, affecter à la construction de son chemin de fer. Elle avait en outre dans sa caisse de réserve une somme de un million, montant des économies réalisées sur les exercices antérieurs.

À raison d'un avancement moyen de 50 kilomètres par an, la construction du premier tronçon de deux cents kilomètres devait demander quatre ans. Les données du problème étaient donc très nettes :

Dépenses à effectuer en quatre ans : treize millions.

Ressources : un million en réserve, un excédent annuel de recettes égal à huit cent mille francs.

La situation était assez favorable pour obtenir l'autorisation de contracter un emprunt dont la colonie, en raison de la situation prospère de ses finances, pouvait facilement assurer le service, intérêts et amortissement. Mais le gouverneur du Dahomey, bien au courant des ressources de la colonie qu'il administrait depuis douze ans, rejeta toute combinaison ayant le caractère d'un engagement long terme. L'emprunt permettait, il est vrai, la réalisation immédiate des fonds nécessaires à la construction, mais la question de l'exploitation future restait entière. Aussi toutes les circonstances ayant été soigneusement étudiées, M. Ballot fit approuver, non sans résistance, la combinaison nouvelle dont j'examinerai prochainement le mécanisme.

M.-P. Masson.

Le Chemin de fer du Dahomey

ÉTUDE ÉCONOMIQUE (Suite) (*La Dépêche coloniale*, 7 juin 1903)

II. — COMBINAISON FINANCIÈRE ADOPTÉE

Le travail à exécuter est divisé en deux parties :

- 1° Infrastructure ;
- 2° Superstructure.

La colonie du Dahomey prend à sa charge tous les travaux d'infrastructure, soit une dépense de cinq millions à répartir en quatre exercices. Elle peut, sans aucune difficulté, y faire face, puisqu'elle dispose :

- 1° D'un million dans sa caisse de réserve ;
- 2° Des excédents annuels pendant quatre ans, à raison de un million par an, soit quatre millions ;

Et au total de cinq millions, montant égal à la dépense.

Les travaux de superstructure et l'exploitation sont confiés à une Compagnie concessionnaire.

La dépense de superstructure est évaluée à quarante mille francs le kilomètre, soit une dépense totale de huit millions de francs.

En échange, la colonie offre aux capitalistes :

- 1° L'attribution en toute propriété de deux cent quatre-vingt-quinze mille (295.000) hectares de terre, y compris les droits miniers, sous les seules réserves d'usage résultant des stipulations des actes généraux de Berlin et de Bruxelles, des droits acquis par les tiers, des droits des indigènes ;

- 2° Pendant huit ans, une subvention annuelle de deux mille francs par kilomètre de ligne exploitée ;

- 3° Les recettes de l'exploitation, tant que la recette brute moyenne reste inférieure à six mille francs le kilomètre ; au delà, la colonie prend une part du revenu net égale au tiers, tant qu'elle n'a pas été remboursée du montant total des subventions annuelles versées par elle à la Compagnie concessionnaire. Après ce remboursement, cette part sera de un quart sur la partie du revenu net inférieur à 4.000 francs par kilomètre, un tiers sur la partie comprise entre 4.000 et 10.000 francs, un demi sur la partie au delà de 10.000 fr.

La Compagnie française des chemins de fer au Dahomey accepta cette combinaison, en y apportant quelques modifications.

Elle s'engageait :

- 1° À construire sans délai le premier tronçon de Cotonou à Paouignan avec embranchement sur Ouïdah, sur une longueur de 205 km. 4 ;

2° Dans un délai plus éloigné, mais qui ne peut excéder huit ans, à exécuter en prolongement la ligne de Paouïgnan à Tchaourou, sur 169 kilomètres.

Enfin, la Compagnie se réserve, pendant une période de vingt-cinq ans, un droit de préférence pour la concession de l'achèvement total de la ligne, par la construction de la voie de Tchaourou au Niger, sur une longueur de 300 kilomètres environ.

En somme, la ligne de pénétration que doit construire la colonie du Dahomey a une longueur totale de sept cents kilomètres environ, de Cotonou, sur l'Océan, à Karimama, sur le Niger.

La Compagnie française de chemin de fer au Dahomey a la concession ferme de la construction :

1° De Cotonou à Paouïgnan	191 km.
Embranchement de Ouïdah	14,400 km
Total	205,400 km

2° De Paouïgnan à Tchaourou 169 km.

3° La concession éventuelle de la construction entre Tchaourou et Karimama.

La subvention et les concessions territoriales, consenties par la colonie, s'appliquent exclusivement à la construction des quatre cents premiers kilomètres. Il faut examiner maintenant quels avantages la Compagnie concessionnaire peut en retirer et, par conséquent, mettre en parallèle, d'une part, les dépenses incombant à la Société française, d'autre part les bénéfices à réaliser provenant de la subvention, des recettes de l'exploitation et de la mise en valeur commerciale et agricole des concessions territoriales accordées.

III. — DÉPENSES À LA CHARGE DE LA COMPAGNIE CONCESSIONNAIRE.

Ces dépenses se subdivisent en deux sections :

- 1° Les dépenses de construction ou de premier établissement ;
- 2° Les dépenses d'exploitation.

Dépenses de premier établissement. — L'estimation des dépenses de construction a passé par les phases suivantes : au début, quand de simples reconnaissances du terrain avaient été faites sans études définitives, le service des travaux publics de la colonie avait approximativement évalué le prix kilométrique à 65.000 francs.

Quand les études définitives furent terminées entre Cotonou et Atchérivé, sur 170 kilomètres, le lieutenant-colonel du génie Guyon, directeur des études, fixa la dépense totale entre Cotonou et Tchaourou à vingt deux millions, soit environ 59.000 francs le kilomètre.

La Compagnie concessionnaire n'avait à s'occuper que des travaux de superstructure, c'est-à-dire de la fourniture et de la pose des rails et des traverses, de la construction et de l'aménagement des gares et des stations, de la fourniture du matériel roulant et de la ligne télégraphique, fournitures et travaux comportant peu d'aléas et dont les prix de revient pouvaient être très approximativement évalués en France. Elle jugea prudent cependant de reprendre les calculs pour son compte ; une mission envoyée par ses soins et à ses frais au Dahomey, de juillet à décembre 1900, établit un devis des dépenses de superstructure, qu'elle évalua à 36.080 francs le kilomètre.

Un marché à forfait fut passé par la Compagnie avec des entrepreneurs et, pour tenir compte des bénéfices, le prix kilométrique fut porté à 40.000 francs.

Mais au point de vue de la Compagnie, cette dépense forfaitaire devait être augmentée :

Francs

1° Par la nécessité d'augmenter le matériel roulant au fur et à mesure de l'extension de l'exploitation, soit une dépense supplémentaire de 457.000

2° En raison de dépenses non prévues qui pourraient devenir nécessaires en cours d'exploitation, habitations supplémentaires, par exemple, des frais de constitution de la Société, et par la nécessité d'avoir un capital de roulement destiné à faire face à tous les besoins courants ; de ce chef, une augmentation de 700.000

3° Par l'obligation de payer les intérêts intercalaires pendant la période de construction, soit 468.650

4° Par le remboursement des frais d'études et de la moitié versée du cautionnement, soit 300.000

En résumé, la Compagnie fixait ses dépenses comme il suit :

Forfait : 205 km. 4 à 40.000 francs	8.216.000
Matériel roulant supplémentaire	457.000
Frais de constitution et fonds de roulement	700.000
Intérêts intercalaires	468.650
Frais d'études et cautionnement	300.000
Total	10.041 650

Pour le premier tronçon Cotonou-Paouïgnan, quand la ligne sera prolongée jusqu'à Tchaourou, la dépense sera augmentée de :

10,041,650 x 169/205,4, soit 8.262.000

Soit en chiffres ronds 18.303.650

pour les dépenses de premier établissement.

Dépenses d'exploitation. — Le lieutenant-colonel Guyon avait fixé la dépense d'exploitation à 5.000 francs le kilomètre. La mission envoyée au Dahomey reprit sur place tous les éléments du calcul avec la conviction qu'elle devait estimer très largement les dépenses, et notamment les traitements des employés au service de la Compagnie. Le devis qu'elle dressa donnait une dépense kilométrique annuelle de 3,622 francs pour la première section de Cotonou à Paouïgnan et de 7,350 francs quand la ligne serait complètement livrée à l'exploitation de Cotonou à Tchaourou. Ces chiffres furent adoptés par la Compagnie.

On remarquera que dans l'évaluation des dépenses, la Compagnie s'est tenue beaucoup au-dessus des estimations du lieutenant-colonel Guyon, tant au point de vue de la construction que de l'exploitation. On peut donc être certain que les prévisions de dépenses ne seront point dépassées et cela avec d'autant plus de raison que sur les 88 kilomètres de la première section, aujourd'hui livrés à l'exploitation, aucun dépassement n'a été constaté.

M.-P. Masson.

BANQUE D'OUTREMER

(*La Cote de la Bourse et de la banque, 27 août 1903*)

L'assemblée générale des actionnaires de la Banque d'Outremer a eu lieu le 22 juillet sous la présidence de M. J. Devolder, président du conseil.

.....
Les prêts à terme figurent au bilan du dernier exercice pour 5.299.090 fr. contre 2.501.311 fr. 19 précédemment [...] Ils comprennent en second lieu cinq affaires nouvelles : ... la participation dans un prêt de 5 millions consenti à la Compagnie du Chemin de fer du Dahomey, concurremment avec d'importants établissements financiers français (880.890 fr.)...

Le Chemin de fer du Dahomey
(*La Dépêche coloniale*, 24 juin 1903)

Le colonel Guyon a assigné une grande valeur aux territoires concédés à la Compagnie du chemin de fer ; dans dix ans, d'après lui, ces terres donneront un rendement de 5 millions ! C'est beaucoup. Le colonel a voulu encourager les hommes de bonne volonté qui devaient accepter les risques de l'entreprise. Nous nous placerons à un tout autre point de vue pour apprécier la situation.

Les concessions territoriales étaient la contrepartie du capital engagé ; le prix de leur réalisation était affecté à son amortissement. Elles ont donc, pour les contractants, la valeur de ce capital, soit 24 millions, approximativement. — Où prendre ces 24 millions ? Rien n'est plus simple, en apparence, que de prolonger les subventions jusqu'à ce qu'elles aient atteint ce chiffre ; mais alors, il faudra renoncer à la participation de la colonie dans les bénéfices éventuels ; car, évidemment, donner et reprendre ne vaut. En vérité, ce serait une charge lourde pour la colonie, et bien mal compensée par la satisfaction accordée aux protestataires. On a bien suggéré la création d'un impôt sur les palmiers. Des taxes de ce genre existent dans plusieurs pays d'Afrique ; mais il ne nous semble pas que l'heure en soit venue au Dahomey.

Il y a mieux à faire, pensons-nous. Il importe d'arriver rapidement au Niger. Nous l'avons dit à maintes reprises et, sur ce point, l'opinion est unanime dans le monde colonial. Il y va du développement et de l'avenir de notre Empire africain. Le gouvernement a eu cette préoccupation au moment de la signature du décret de concession. Il a prévu, en effet, le prolongement de la voie ferrée de Tchaourou au Niger, aboutissant entre Karimama et Madékali ; il a même accordé au concessionnaire un droit de préférence pendant vingt-cinq années, pour ce prolongement ; il a stipulé que toutes les offres devraient lui être communiquées et qu'il aurait un délai d'un an pour présenter ses propositions en réponse aux offres communiquées, et, il a ajouté que ces offres ne pourraient être acceptées par la colonie que si elles présentaient, pour elle, un avantage d'au moins 15 % par la réduction des tarifs maxima ou de la subvention. D'autre part, la plate-forme de la partie comprise entre Paouïgnan et Tchaourou doit être livrée au concessionnaire par sections d'environ 50 kilomètres — et cette livraison doit commencer au plus tôt le 26 juin 1908, au plus tard le 26 juin 1918. Encore le concessionnaire a-t-il un an pour établir la superstructure de chaque section de 50 kilomètres. En voilà donc pour quatre années encore à ajouter aux millésimes de 1908 ou de 1918 !

De toutes ces conditions, il résulte à l'évidence que, seule, la Compagnie actuelle pourra construire le chemin de fer de Tchaourou au Niger — et que ce chemin de fer, dont chacun proclame la nécessité et l'urgence, s'il est jamais construit, ne le sera pas avant le milieu du siècle !

Est-ce le programme du gouvernement ? Est-il ainsi résolu à méconnaître nos plus graves intérêts en Afrique, à enrayer leur progrès et à les compromettre ? Nous ne le croyons pas. Mais s'il est vraiment pénétré des mêmes préoccupations qui nous animent, il doit, sans plus tarder, reprendre et poursuivre l'œuvre dont la concession du 26 juin 1900 n'est qu'une amorce ; il doit modifier les arrangements primitifs.

Jamais occasion ne fut plus favorable. Des établissements de crédit de premier ordre, des négociants expérimentés par cinquante années de pratiques commerciales sur les côtes d'Afrique, soutiennent l'entreprise des chemins de fer au Dahomey. Sous l'impulsion du ministère des colonies, le colonel Guyon a organisé, là-bas, sous ses ordres directs, un service remarquable pour les travaux d'infrastructure. Les résultats de cette collaboration ont été heureux et positifs.

C'est le devoir du gouvernement de maintenir et d'utiliser ces deux forces, si rarement réunies, — et, par elles, d'accomplir sa mission tutélaire des intérêts généraux du pays.

L'infrastructure est à peu près terminée jusqu'à Paouïgnan. Que le gouvernement impose à la Compagnie de pousser ses rails jusque-là, dans le plus court délai ; — qu'il exécute ses engagements en livrant à la Compagnie les 95.000 hectares de territoire qu'il lui a concédés dans la région des basses-terres, et qu'on arrête à Paouïgnan l'entreprise sur les bases des conventions du 26 juin 1900 ; qu'il raye de ces conventions les 205.000 hectares de territoire qu'on devait donner encore à la Compagnie ; nous entendons bien qu'on objectera que ces 205.000 hectares sont, pour le moment, sans valeur ; mais on disait la même chose, au début, pour les autres — et, dans quelque temps, on rencontrera les mêmes plaintes, les mêmes regrets, les mêmes difficultés, alors surtout qu'ils auront pris tout ou partie de la valeur que leur attribue le colonel Guyon. Qu'il exige de la Compagnie l'engagement ferme de poursuivre, sans arrêt, ses travaux de superstructure jusqu'au Niger, au fur et à mesure de l'achèvement de l'infrastructure. En échange, qu'il alloue franchement à la Compagnie une garantie d'intérêt pour les travaux et l'exploitation de Paouïgnan au Niger comme il l'a allouée au chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, aujourd'hui en pleine prospérité.

Cette garantie d'intérêt, on l'a nécessairement prévue de Tchaourou au Niger, soit sur 350 kilomètres ; elle portera seulement, en plus, sur les 200 kilomètres qui séparent Paouïgnan de Tchaourou.

Cette garantie d'intérêt ne sera pas trop onéreuse. D'abord, elle dispensera de la subvention annuelle de 2.000 francs par kilomètre, pendant huit années de Paouïgnan à Tchaourou. Puis, les transports du gouvernement, si difficiles et si coûteux aujourd'hui pour atteindre le Soudan, seront effectués *en débet* sur le chemin de fer et allégeront singulièrement la charge apparente. Enfin, la dépense ne sera ni immédiate ni intégrale mais progressive ; car l'entreprise durera huit ou dix années pendant lesquelles les produits du pays augmenteront en même temps que les travaux progresseront. Le colonel Guyon prévoit un grand développement des ressources agricoles dans les territoires dahoméens — et d'autres ont annoncé de grandes richesses sur les rives du Niger.

Cette garantie d'intérêts la Compagnie du Dahomey ne doit pas la supporter seule. L'entreprise intéresse toute l'Afrique occidentale ; elle intéresse tout notre Empire africain, du golfe de Gabès au golfe de Guinée ; plusieurs de nos possessions africaines peuvent y contribuer sans qu'il en résulte pour elles une charge appréciable.

Notre conviction est absolue. Le gouvernement commettrait une faute irréparable en conduisant les pourparlers actuels dans les ornières étroites des questions d'intérêt local ou privé. Il s'agit d'une négociation qui touche profondément, dans leur sécurité même, les intérêts politiques et commerciaux de la France en Afrique.

Cette négociation doit être singulièrement rendue facile par la présence en France de M. le gouverneur général de l'Afrique occidentale, mieux placé que personne pour renseigner le ministre des colonies sur l'urgence qui s'impose d'une solution conforme aux idées que nous préconisons ici à l'égard des voies et moyens à employer pour la prompt continuation de la ligne actuelle du chemin de fer du Dahomey au Niger.

Paul Didier.

Le Chemin de fer du Dahomey

LA SECTION DE SAVÉ-TCHAOUROU-PARAKOU AU NIGER
(*La Dépêche coloniale*, 7 janvier 1904)

Le village de Savé ou plutôt les villages de Savé sont situés au pied d'une falaise rocheuse qui borde à distance la vallée de l'Ouémé et n'est percée que par un seul col. Pour franchir la falaise, le chemin de fer n'a pas à chercher d'autre passage que celui des piétons ; le col que suit le sentier est en effet très praticable. On eut en ce point la surprise agréable de ne pas trouver les difficultés auxquelles on s'attendait et de découvrir en outre la possibilité d'établir à peu de frais un barrage qui transformerait le col en un vaste réservoir. Si ce projet est mis à exécution, on disposera en ce point d'un volume d'eau bien supérieur aux besoins du chemin de fer : le terrain environnant se trouvera fertilisé et le village de Savé prendra inévitablement une extension considérable.

À Savé s'arrêtait le programme des études de détail entreprises.

Un tracé de 97 kilomètres venait d'être établi.

Il va sans dire que la section ainsi étudiée a un tracé beaucoup plus brisé que la partie du sud d'Atchéribé et qu'on n'a pu lui donner un bon profil qu'en admettant des terrassements plus forts, c'est-à-dire qu'à longueur égale, l'exécution de la plate-forme y sera à la fois plus longue et plus coûteuse.

Pour atteindre Tchaourou, point terminus des reconnaissances exécutées en 1899, il restait encore à étudier une longueur de tracé de plus de 100 kilomètres.

Au commencement de janvier 1902, cette étude fut confiée au capitaine Cronou-Duplessis. Ayant fait partie des missions Joffre au Soudan et Houdaille à la Côte d'Ivoire, il était qualifié pour en prendre la direction.

Entre Savé et Tchaourou, la physionomie du sol diffère totalement de celle du bas Dahomey. Plus de ces beaux plateaux sans dénivellations sensibles où le tracé peut se dérouler en de superbes alignements droits. Ici, ce ne sont que marigots, talwegs, ravins creusant profondément une couche rudimentaire argilo-sablonneuse superposée à des skates granitiques.

Sur cette surface éminemment ondulée, se dressent de nombreux dômes granitiques dénudés qui forment comme les témoins d'une gigantesque érosion.

Malgré les difficultés inhérentes à un sol aussi découpé, le tracé, commencé en février, était terminé à la fin d'avril.

Il comporte 120 kilomètres de Savé à Tchaourou, soit un allongement de 1/5 sur la distance à vol d'oiseau.

La rampe maxima ne dépasse pas 15 millimètres et le rayon des courbes ne descend pas au-dessous de 300 mètres. Le cube moyen kilométrique de terrassements n'atteint pas 8.500 mètres cubes, celui des maçonneries est inférieur à 100 mètres cubes. Il n'y a donc aucun ouvrage d'art important à prévoir, aucun remblai supérieur à 5 mètres, aucun déblai supérieur à 2 mètres. Toutes les localités importantes sont desservies par des gares établies à proximité, notamment Motéo, Cogoro, et les centres importants de Kéina-Kilebo et de Touhi.

C'est d'ailleurs l'itinéraire le plus court pour atteindre Parakou et le Niger.

La région traversée n'a pas une population aussi dense que celle de la région d'Abomey : mais cela tient au portage intensif qu'elle a dû subir et subir encore pour les transports de ravitaillement, portage qui a provoqué de nombreuses émigrations au Lagos.

En résumé, le tracé entre Savé et Tchagourou se présente dans des conditions techniques aussi satisfaisantes que possible.

Il reste à présent à poursuivre les études jusqu'au Niger. Les reconnaissances seront entreprises prochainement, car il faut nous hâter d'atteindre le plus tôt possible avec une voie ferrée le bief navigable du Moyen-Niger pour attirer sur nos établissements le commerce du Sokoto avoisinant le Tchad.

Ce n'est certes pas à l'adresse du Dahomey que M. Lucien Hubert, député, le très distingué rapporteur de l'emprunt de 65.000.000 de francs pour l'exécution de divers travaux dans l'Afrique occidentale, a écrit ces sages paroles :

« Il faut nous méfier de la pénétration irréfléchie et garder quelque scepticisme de ces centres de trafic dont l'harmonieuse ordonnance nous séduit sur les cartes. Il faut résister à la confusion que nous avons toujours faite de l'exploration et de la mise en valeur. » Non, car si le Bas-Dahomey est riche par lui-même, son hinterland peut devenir à bref délai une voie commerciale incomparable.

On y trouve de riches cultures, ceinturant de très grandes villes dont la population est composée en grande partie de musulmans. De nombreuses caravanes provenant du Niger sillonnent les routes se rendant dans le Togo ou dans les régions anglaises pour échanger leurs produits.

Et c'est ainsi que non seulement une voie ferrée gagnant la vallée du Niger permettrait l'exploitation du Haut-Dahomey, en développant rapidement les cultures et les industries, telles que le coton, les corps gras et la gutta extraits du karité, l'élevage, etc., qui restent stationnaires faute de moyens de transports, mais encore elle assurerait la prépondérance du commerce français sur les grands marchés de l'Afrique centrale qui sont actuellement aux mains de nos rivaux.

En même temps, elle créerait une ligne de communication non interrompue, d'un intérêt stratégique de premier ordre à travers notre Empire africain.

En effet, l'achèvement en 1904 du chemin de fer du Soudan permettrait en partant de Dakar de gagner le Niger par Kayes et Bammako puis, en descendant ce fleuve jusqu'à Say, de regagner la côte du Dahomey par voie ferrée, en passant par Parakou, Abomey et Cotonou.

Il semble bien aussi que, d'après les renseignements déjà recueillis sur la configuration du sol, aucune difficulté de construction ne peut être rencontrée.

Par suite, là encore, comme dans le Bas-Dahomey, le prix de revient kilométrique sera des plus réduits. Hâtons-nous donc, car les Anglais n'ont pas manqué de se préoccuper de la rapidité avec laquelle ont été conduits les travaux de la première partie de la ligne ; d'autant plus qu'elle souligne le demi-insuccès d'une entreprise analogue poursuivie par eux dans leur colonie du Lagos, voisine du Dahomey.

Commencée en 1896, la ligne de Lagos à Ibadan n'a atteint en cinq ans que son 200^e kilomètre, au prix de 175.000 francs le kilomètre, alors qu'en trois ans, nous construisions au Dahomey une longueur de voie sensiblement égale à raison de 60 à 65.000 francs le kilomètre.

G. Dupont.

Le chemin de fer au Dahomey
(La Dépêche coloniale illustrée, 31 janvier 1904)
[en magasin]

31 janvier : le chemin de fer du Dahomey : photo Guyon (17), carte (18), Fillonneau (19), Bachellery et le Dr Pujol (20), Lefort (23), Guinaud (27), Laborde (31), Crosson-Duplessix (32), Cambier (33), Dr Prouvost (34).

BANQUE D'OUTREMER
(La Cote de la Bourse et de la banque, 4 mai 1904)

.....
Compagnie française de chemins de fer au Dahomey. — Des négociations ont été engagées en vue de réviser les termes de la concession. La transformation projetée modifierait le rôle de la compagnie : celle-ci céderait à la colonie contre annuités la ligne

actuellement construite ; elle serait chargée, sur bordereaux de prix, de l'exécution des prolongements et assumerait enfin la charge de l'exploitation suivant une formule de partage de la recette.

Dahomey
(*Le Temps*, 11 septembre 1904)

Le *Journal officiel* a publié un décret approuvant la convention relative à la concession du chemin de fer de Kotonou à Parakou avec embranchement de Pahou au lac Ahémé et à la construction de la superstructure d'une partie de la ligne.

On se souvient que, par arrêté du 7 juin 1901, le ministre des colonies a autorisé la substitution à M. Georges Borelli, premier concessionnaire d'un chemin de fer au Dahomey, de la société anonyme dite « Compagnie française de chemins de fer au Dahomey ». La nouvelle convention, approuvée aujourd'hui par le *Journal officiel*, stipule que la compagnie concessionnaire renonce à tous ceux des avantages qui avaient été précédemment accordés à M. Borelli par le décret du 26 juin 1900.

Elle spécifie également que la colonie du Dahomey exécutera à ses frais, suivant les projets généraux approuvés par le ministre des colonies, les travaux d'infrastructure de la ligne entière, ainsi que les travaux de superstructure de la partie comprise entre Tchaourou (exclu) et Parakou. Elle remettra à la compagnie concessionnaire la plate-forme de la partie comprise entre Kotonou et Tchaourou (inclus) et celle de l'embranchement de Pahou au lac Ahémé, ainsi que la plate-forme, la voie, la ligne téléphonique, les bâtiments et installations fixes de la partie comprise entre Tchaourou et Parakou.

La compagnie concessionnaire, de son côté, effectuera les travaux de superstructure de la partie comprise entre Kotonou et Tchaourou et de l'embranchement de Pahou au lac Ahémé, et le prix lui en sera payé par la colonie.

Elle se procurera à ses frais le matériel roulant, les machines, ainsi que l'outillage fixe et mobile des ateliers, l'ameublement, les appareils téléphoniques ou télégraphiques, le matériel mobile des gares, stations ou haltes, ainsi que toutes les installations fixes ou mobiles nécessaires pour substituer à la traction à vapeur, si elle le juge utile, soit la traction électrique, soit tout autre système. Elle en assurera l'installation, l'entretien, et, quand il y aura lieu, le renouvellement et la réfection.

Elle entretiendra également en bon état les ouvrages et la plate-forme, les bâtiments, la voie, le matériel, les lignes téléphoniques ou télégraphiques et toutes installations à elle remises par la colonie, en assurera, quand il y aura lieu, le renouvellement, les grosses réparations et la réfection.

Elle exploitera à ses frais, risques et périls, le chemin de fer et ses dépendances, dans des conditions spécifiées au cahier des charges, percevra les taxes résultant de l'application des tarifs régulièrement approuvés, le tout moyennant certains prélèvements stipulés par la convention.

(*Les Archives commerciales de la France*, 21 septembre 1904)

Paris.— Modifications aux statuts. — CIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY, 5, d'Antin. — 30 juin 1904. — *Affiches Parisiennes*.

Le Chemin de fer du Dahomey
(*La Dépêche coloniale*, 26 septembre 1904)

Dès que la période de conquête et de pacification du Dahomey fut terminée sur le littoral et dans le royaume d'Abomey, que après deux années de lutttes opiniâtres la possession de l'hinterland dahoméen nous fut définitivement reconnue par les puissances rivales, l'Angleterre et l'Allemagne, le premier gouverneur du Dahomey, M. Victor Ballot, n'eut plus qu'une préoccupation : construire le plus rapidement possible la voie ferrée de pénétration, qui seule pouvait permettre la mise en valeur de la colonie conquise et pacifiée et assurer la prépondérance du commerce français sur les marchés de l'intérieur.

L'idée première fut de construire la voie ferrée, qui devait relier le port de Cotonou au Niger navigable, sur une longueur de 650 kilomètres environ, avec les seules ressources financières annuellement disponibles, en écartant résolument *tout projet d'emprunt*.

La colonie disposait d'un excédent de recettes annuel de près d'un million, suffisant pour payer les dépenses d'infrastructure. Il fallait donc trouver une combinaison pour couvrir, sans bourse délier, les frais de superstructure, l'achat du matériel roulant et assurer l'exploitation.

Le sol du Dahomey est très fertile ; sur le littoral, les palmiers à huile sont très nombreux et donnent un rendement assuré de 2 à 3 francs par tête. Des surfaces assez étendues, complantées de palmiers, avec une moyenne de 100 palmiers à l'hectare, et par suite un revenu brut à l'hectare de 2.000 à 3.000 francs, n'étaient point utilisées par les indigènes. Il parut avec raison possible d'intéresser à l'entreprise une Compagnie concessionnaire qui prendrait à sa charge les dépenses que la colonie ne pouvait couvrir et recevrait en dédommagement des concessions territoriales, composées pour la plus petite partie de terrains situés sur le littoral, pour la plus grosse partie de terrains choisis plus au Nord et propres à toutes les cultures des pays tropicaux et à l'élevage.

Après maintes études, l'administration des colonies s'arrêta à la combinaison suivante :

Les travaux d'infrastructure, évalués à 25.000 francs le kilomètre, seront exécutés directement par la colonie, sous la direction du génie militaire et payés sur les disponibilités annuelles de la caisse de réserve.

Les travaux de superstructure, évalués à 40.000 francs le kilomètre, seraient confiés à une Compagnie concessionnaire qui se chargerait ensuite de l'exploitation. Pour dédommager la Compagnie de ses dépenses, on lui accorderait :

- 1° Le droit d'exploiter avec des tarifs prévus au cahier des charges ;
- 2° Une subvention annuelle de 2.000 francs par kilomètre exploité, pendant huit ans, à titre de garantie d'exploitation ;
- 3° Enfin, et c'était le point capital et la caractéristique du système, des concessions territoriales en toute propriété. dont la surface totale atteignait 295.000 hectares, soit 95.000 hectares à prendre sur le littoral, dans la partie la plus peuplée et la plus fertile du Dahomey, et le reste dans les territoires du nord de la colonie.

Ces dispositions furent sanctionnées par un décret en date du 26 juin 1900 et, dès la fin de l'année, la Compagnie française des chemins de fer du Dahomey fut définitivement constituée et mit la main à l'œuvre.

La voie ferrée à construire fut divisée en trois sections :

- 1° De Cotonou à Paouignan, avec embranchement sur Ouidah, environ 200 kilomètres ;
- 2° De Paouignan à Tchaourou ou à Parakou, 200 kilomètres ;
- 3° De Parakou au Niger, aux environs de Karimama, 250 kilomètres environ.

La superstructure des deux premières sections devait être exécutée par la Compagnie concessionnaire aux conditions que nous venons d'indiquer. Pour la troisième section,

de Parakou au Niger, la question était réservée et des négociations devaient être engagées, en temps utile et sous certaines réserves, entre la colonie et la Compagnie concessionnaire, celle-ci se réservant un droit de préférence.

Les travaux furent au début très activement menés, au grand mécontent des négociants de la colonie anglaise du Lagos, qui se sentaient sérieusement menacés : à la fin de décembre 1902, la voie ferrée était en exploitation jusqu'à Toffo, c'est-à-dire sur 88 kilomètres ; l'embranchement de Pahou à Ouidah, sur 14 kilomètres, était également ouvert au commerce.

Malheureusement, dès le commencement de 1903, la situation change ; le service du génie militaire éprouve d'énormes difficultés au passage de la Lama, vaste dépression marécageuse qui s'étend sur 15 kilomètres au delà de Toffo. Les premières prévisions de dépenses sont largement dépassées et la Compagnie concessionnaire ne consent pas à recevoir les travaux d'infrastructure et la plate-forme de la voie, exécutés dans les marais de la Lama, et qui, au dire de ses ingénieurs, ne présentent aucune garantie de stabilité. Le service du génie est obligé de recharger ses remblais à grands frais et de reconstruire de nombreux ouvrages d'art, sans arriver cependant à surmonter complètement la difficulté.

Enfin un conflit s'élève entre l'administration de la colonie et la Compagnie concessionnaire au sujet de la détermination des concessions territoriales accordées en principe.

L'administration qui, tout d'abord, n'avait fait aucune opposition au choix des terrains fait par la Compagnie, élève tout à coup des contestations qu'elle se dit obligée de soutenir dans l'intérêt des indigènes. Des discussions sans fin s'établissent sur les termes du contrat qui traite de ce point particulier des concessions dues à la Compagnie ; celle-ci, forte de son droit, ne veut naturellement rien céder ; l'administration armée de son omnipotence entend ne rien donner, alors qu'il était certainement possible de rechercher des solutions amiables sauvegardant tous les intérêts, si bien que la Compagnie se voit contrainte d'arrêter ses travaux.

Cette situation regrettable se prolonge jusqu'au milieu de l'année courante ; enfin le gouverneur général, prenant l'affaire en mains, réussit à trouver un terrain d'entente, et le ministre des colonies fait signer à la date du 29 août 1904 un décret ¹⁴, qui annule la convention du 26 mai 1900 et approuve un nouveau contrat en date du 24 août 1904, dont nous allons résumer les grandes lignes.

*

La nouvelle convention indique que la colonie entend renoncer définitivement à l'aide financière que lui apportait la Compagnie concessionnaire. Elle adopte en effet les combinaisons suivantes :

1° La Compagnie achèvera les travaux de superstructure de la première section, de Cotonou à Paouïgnan, mais en la simple qualité d'entrepreneur payé sur application d'un bordereau des prix ;

2° La colonie rachète les travaux déjà faits par la Compagnie, de Cotonou à Toffo, et de Pahou à Ouidah ; elle paiera un acompte de quarante-mille francs le kilomètre exigible, en dernier délai, le 26 janvier 1905 ;

3° La Compagnie abandonne ses droits à la construction de la 2^e section de Tchaourou à Parakou, et ses droits de préférence sur la section de Parakou au Niger ;

4° Elle conserve ses droits à l'exploitation des deux premières sections, moyennant une prime d'exploitation fixée suivant une formule indiquée à l'article 12 de la convention ;

¹⁴ Publié *in extenso* dans la *Dépêche coloniale* du 11 septembre 1904, numéro 2517

5° La Compagnie renonce définitivement à toutes les concessions territoriales, déjà accordées ou à accorder, qui lui avaient été attribuées par le décret du 26 mai 1900.

*

En somme, la Compagnie concessionnaire est définitivement écartée, sauf pour 100 kilomètres, de tous les travaux de construction qui passent au service du génie militaire : elle ne conserve qu'un simple rôle de fournisseur de matériel payé sur facture.

Elle renonce à ses concessions territoriales, d'une part ; mais de l'autre, la colonie doit lui compter, avant le 26 janvier 1905, une somme de quatre millions quatre-vingt mille francs, ainsi décomptée :

De Cotonou à Toffo 88 km
Embranchement de Ouidah 14 km
 102 km
à 40.000 francs = 4.080.000 francs.

La colonie du Dahomey ne peut réaliser sur ses ressources propres un capital aussi important ; elle n'a pas été comprise dans la répartition des fonds de l'emprunt de soixante-cinq millions contracté par l'Afrique Occidentale pour l'exécution de ses travaux publics. Donc la colonie du Dahomey est dans l'obligation de contracter à très bref délai un emprunt suffisant pour lui permettre :

1° De faire face à l'échéance de quatre millions tombant le 26 janvier 1905 ;

2° D'exécuter les travaux qui lui incombent et dont le total atteindra trente et un millions de francs.

*

Cette nécessité de l'emprunt forcé découlant des termes mêmes de la convention nouvelle, sera nécessairement fortement discutée ; nombre de coloniaux y verront avec peine l'échec du système du paiement des grands travaux publics en concessions territoriales, certainement applicable en de nombreux points de l'Afrique occidentale française.

Mais en l'état, et avant que les dispositions prises par l'administration pour assurer le succès de l'emprunt en perspective ne soient connues, il convient de se féliciter de la mesure énergique prise par le gouverneur général pour solutionner un conflit qui menaçait de s'éterniser, et sortir de la situation presque inextricable que lui avait faite l'obstination du service local du Dahomey.

Il importait, en effet, avant toute chose, d'assurer la reprise des travaux du chemin de fer du Dahomey, que le gouverneur de la colonie anglaise du Lagos dénonçait, en des conférences publiques faites en Angleterre, non seulement comme une menace redoutable pour les intérêts du commerce anglais sur le Niger, mais encore comme une voie stratégique de première importance.

Pierre Hardant.

TROUPES COLONIALES

Chemins de fer de la Côte occidentale d'Afrique
(*La Dépêche coloniale*, 11 août 1905)

Sont mis à la disposition du ministre des colonies et désignés pour servir :

.....
Au chemin de fer du Dahomey : MM. Durant, lieutenant au 6^e régiment à Angers : Lefebvre, lieutenant au 4^e régiment 7^e bataillon à Besançon ; Poirson, officier d'administration de 1^{re} classe à Toulon, et Chapey, sous-officier stagiaire à Constantine.

DAHOMEY
(*La Dépêche coloniale*, 2 septembre 1905)

La pose de la voie sur l'embranchement de Ouidah est poussée activement. Le rail atteindra prochainement Asoghénou. La voie sera probablement établie jusqu'au lac Ahémé dans le courant de septembre.

Chemins de fer
(*Les Annales coloniales*, 8 mars 1906)

Au Dahomey, le chemin de fer progresse régulièrement.
En ce moment, la colonie effectue la remise à la compagnie, chargée de la superstructure et de la plate-forme, d'une nouvelle section Paouignan-Aguagou.

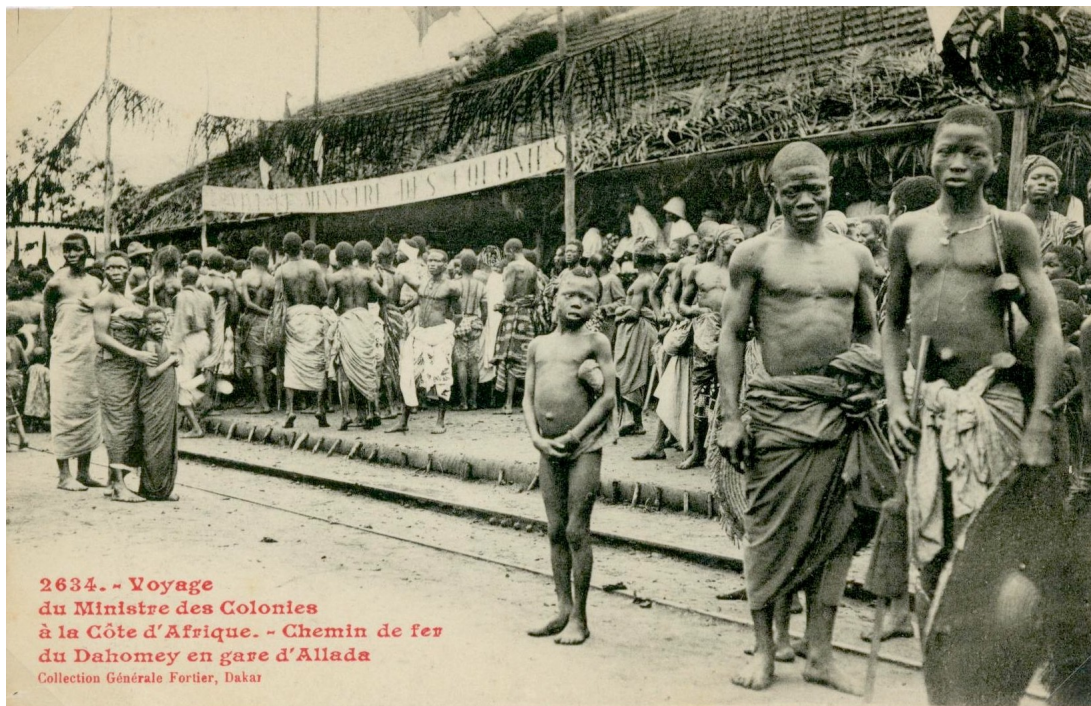
(*Les Archives commerciales de la France*, 20 juillet 1907)

Paris. — Modifications aux statuts. — Société dite Cie FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY, 5 Antin. — Le siège de la direction générale et d'exploitation qui était à Marseille, sera transféré 5, rue d'Antin à Paris.— 20 juin 1907 — *Affiches Parisiennes*.

NOMINATIONS
(*La Dépêche coloniale*, 25 juillet 1907)

M. Pabeau, commis de 4^e classe des travaux publics, a été mis à la disposition du conducteur de l'arrondissement de Cotonou pour être affecté au contrôle du chemin de et du wharf de Cotonou.

[La visite de Milliès-Lacroix, ministre des colonies (mai 1908)]



Compagnie française de chemin de fer au Dahomey. — En gare d'Allada. Coll. générale Fortier.



Dahomey. — Visite aux travaux d'avancement du chemin de fer. Au pont d'Agouagou en construction sur l'Ouémé. Coll. générale Fortier.

RELATION DU VOYAGE
DU MINISTRE DES COLONIES
EN AFRIQUE OCCIDENTALE
par Raphaël Milliès-Lacroix

.....
Nous partons d'Agouagou, point terminus actuel de la ligne du chemin de fer, vers le fort de l'Ouémé. Nous y avons trouvé un assez grand nombre d'indigènes, mais on ne nous attendait pas. Car nous avons à faire 12 à 15 kilomètres en hamac. Nous traversons un pays peu fertile.

Aux palmiers et maïs ont fait place des régions forestières, peu touffues, d'une végétation moyenne. Le sol ne paraît pas productif ; la latérite apparaît presque à fleur du sol ; sable léger. Nous trouvons cependant quelques villages avec quelques maigres cultures. La plate-forme de la ligne a été exécutée jusqu'à l'Ouémé, elle est même desservie par un rail Decauville, mais nous suivons des sentiers de traverse, 1^o) parce qu'ils nous conduisent peut-être plus directement, mais 2^o) parce que la plate-forme de la ligne étant établie avec de la latérite, est plus propice à la marche des indigènes.

Arrivée à l'Ouémé à 9 h ½. Forte chaleur ; le soleil est ardent.

L'administration avait tenté de nous dissuader d'aller jusque-là ; elle avait en effet, à cacher que les matériaux du pont étaient restés enfouis pendant deux ans dans les hautes herbes par nonchalance ou mauvais vouloir de la part des monteurs : la Société des Batignolles est, en effet, adjudicataire du pont ; elle s'est engagée à en exécuter les éléments, à les transporter sur la côte, la Compagnie des chemins de fer du Dahomey devant en opérer le transport à pied d'œuvre par la voie ferrée, mais la Société devant fournir le personnel de monteurs aux frais de la colonie.

Les monteurs avaient été envoyés, mais impressionnés par leur isolement à cette distance de la côte (environ 260 kilomètres), ils avaient abandonné le chantier. Quoi qu'il en soit, à l'annonce de ma venue, les fonctionnaires intéressés ont redoublé de zèle. Ils ont fait couper les herbes sous lesquelles les matériaux étaient cachés, ils ont repéré ceux-ci et commencé les travaux de montage.

L'Ouémé est, en ce moment, presque à sec, mais en temps d'hivernage, les eaux montent à plus de 10 m au dessus de l'étiage ; les piliers du pont sont très solidement construits. L'œuvre est due au capitaine Quillacq qui est retourné dans la colonie pour prendre intérimairement la direction des Travaux Publics qui sera laissée vacante au prochain départ de M. de Stapia. Ce dernier me paraît avoir été indolent, pour ne pas dire davantage.

Le site est très pittoresque ; le fleuve a l'aspect d'un torrent, il coule au milieu de rochers nombreux, son cours est sinueux entre les roches ; les rives sont très escarpées.

Les noirs, porteurs de hamacs, etc, profitent de l'occasion pour se tremper tout suants dans la rivière.

La chaleur est en effet accablante.

— C'est payer bien cher un plaisir contestable, ai-je entendu de la bouche du directeur de la Compagnie.

Je lui répons :

— Ce n'est pas un plaisir que je suis venu prendre, mais un devoir que j'accomplis. Ma venue ici était nécessaire. J'ai vu les conditions défectueuses dans lesquelles vous exploitez la ligne avec un matériel de traction qui est à bout et, d'autre part, si je n'étais

pas venu, le pont aurait éternellement dormi sous les hautes herbes et eut été rapidement envahi par la brousse.

— Je suis entièrement de votre avis, ajouta le Gouverneur général.

Sur ces mots, nous nous remettons en route et nous partons en hamac pour Agouagou. Là, nous trouvons un grand nombre d'indigènes avec leurs inévitables tam-tams. En route, nous sommes passés devant un poste commandé par l'administrateur d'Agouagon qui nous accompagne. Je descends de mon hamac pour présenter mes hommages à sa femme dont je loue le courage d'avoir accompagné son mari.

Cases, murs en terre desséchée, toitures en paille.

Le tam-tam d'Agouagou nous ménage une surprise. Tout à coup apparaît à mes yeux, un homme monté sur de gigantesques échasses.

C'est un griot qui a imaginé ce procédé nouveau d'en imposer aux indigènes.

Je suppose que cet homme a du faire partie d'un exhibition en France d'où il a rapporté ce mode de locomotion emprunté à quelque échassier landais ou girondin engagé dans cette exhibition.

Départ d'Agouagou pour Cotonou. Nous déjeunons dans le train. De passage à Bohicon, nous retrouvons les administrateurs Dreyfus et Le Hérissé entourés des chefs indigènes et d'un grand concours de population. Ils sont venus pour nous saluer. Nous passons et nous arrivons à Cotonou à 10 heures du soir, après avoir dîné dans le train.

Cette expédition n'a pas été sans être quelque peu fatigante pour mon entourage. Quant à moi, je ne ressens aucune fatigue ni indisposition.

J'ai eu, au cours de mon voyage, l'impression que la ligne ferrée n'aurait pas dû aller, pour le moment du moins, au delà de Bohicon-Abomey, qu'elle aurait même dû desservir directement l'ancienne capitale du Dahomey, qu'étant donné la formule de l'exploitation (dans laquelle figurent comme élément de calcul de la dépense forfaitaire, le nombre des trains et la longueur kilométrique de la ligne exploitée), il y a là une cause évidente de l'excès des dépenses d'exploitation bénéficiant à la Compagnie au détriment de la colonie ; d'autre part, les tarifs sont trop élevés pour permettre le transport du maïs à longue distance ; chose extraordinaire, l'huile de palme elle même ne prend pas partout la voie ferrée et l'on voit des noirs rouler les grandes futailles d'huile de palme parallèlement au chemin de fer jusqu'à Cotonou, le mode de roulage étant plus économique. Enfin, le matériel, notamment les machines, a grand besoin d'être renouvelé ; nous avons été plusieurs fois en panne au cours de la route par le fait du mauvais état des machines... Il faut rendre justice au directeur actuel de la Compagnie, M. Bernis, plein de zèle de dévouement, d'activité et d'intelligence. Il fait ce qu'il peut.

Il semble que le rachat de la ligne s'impose, ou tout au moins une nouvelle convention. Il en est de même d'ailleurs pour le wharf.

(*Les Archives commerciales de la France*, 15 juillet 1908)

Paris. — Modifications aux statuts—Société dite CIE FRANÇAISE DE CHEMINS AU DAHOMEY, 5, Antin. — 22 juin 1908. — *Affiches Parisiennes*.

1^{er} janvier 1910 :
EXPLOITATION DU WHARF DE XOTONOU

DEUIL
Léopold Renouard
(*Le Figaro*, 8 mars 1910, p. 2, col. 2)

M. Renouard, l'éminent président du conseil d'administration de la Banque de Paris et des Pays-Bas, est mort hier soir, après une courte maladie. [...]

Il s'est éteint dans son hôtel de l'avenue Bugeaud, entouré de tous les siens. Sa carrière, toute de travail, aura été des mieux remplies. Agent de change, sous-gouverneur de la Banque de France, gouverneur du Crédit foncier, membre du conseil d'administration du chemin de fer d'Orléans, il a été, pendant de longues années, administrateur puis vice-président de la Banque de Paris et des Pays-Bas, quand, à la mort de M. Goüin, il fut élu président de ce grand établissement.

Marié à M^{lle} Delamotte, il a eu deux filles, la comtesse de Dampierre et la comtesse de Sugny.

Paul CHAPUY, président

Né le 4 février 1863 à Aumale (Algérie).

Marié à M^{lle} Laville-Maurand. Trois filles : Yvonne (vicomtesse de Chambure) ; Geneviève, mariée au vicomte Guy de Perthuis de Laillevault, administrateur de la Cie du port, des quais et entrepôts de Beyrouth ; Suzanne (vicomtesse Pierre d'Aubert).

Major de Polytechnique (1884).

Ingénieur des mines à Lille.

Directeur général des Chemins de fer portugais à Lisbonne.

Administrateur de la Compagnie franco-portugaise d'explorations minières (1899)

et de la [Société des mines de manganèse de Darkvéti](#) (Caucase)(1900).

Officier de la Légion d'honneur du 20 octobre 1911 (min. Commerce) :

ingénieur-conseil de la Banque de Paris et des Pays-Bas (BPPB), son représentant au conseil des :

Établissements Decauville (1905-1909),

Chemins de fer de Rosario à Puerto-Belgrano (administrateur délégué) ;

Construction du port de Rio Grande do Sul ;

Chemin de fer électrique Nord-Sud de Paris, puis Métropolitain ;

Tramways de l'Aube ;

Syndicat des obligataires andalous ;

Société française des chemins de fer au Dahomey (président en 1911) ;

Chemins de fer du Bois de Boulogne,

Omnium international des pétroles,

Société roumaine-française de pétrole Colombia,

Auxiliaire pour le développement commercial, industriel, agricole en AOF,

Société du Pacifique,

Mines de Marennes (Isère),

[Société industrielle et agricole de la Pointe-à-Pitre](#) (administrateur en 1919, président en 1931),

Pechelbronn,

Société des recherches de l'Ain,

Soc. pour l'étude de l'exploitation des forêts en Pologne,

Société minière et électrique des Landes,

...

Avis de décès : *L'Écho de Paris*, 1^{er} mai 1936

DAHOMEY

(*Les Annales coloniales*, 11 août 1910)

Les travaux du chemin de fer, sous l'active direction de M. Bernis ¹⁵ (qui vient de rentrer en France en congé), progressent rapidement.

Vingt-six nouveaux kilomètres de voie ferrée seront bientôt achevés. Le rail sera posé dans deux mois et demi environ.

¹⁵ Pierre Bernis (Pau, 2 août 1850-Pau, 10 nov. 1922) : fils de Bernard Bernis, traiteur. Marié à Jeanne-Marie-Louise Cazaux. Cinq enfants. Bachelier ès lettres et ès sciences. X, 1870. Démissionnaire pour raisons de santé (mars 1872). Élève externe (civil) de l'École nationale des Ponts et Chaussées (1881). Chevalier de la Légion d'honneur en 1900 comme ingénieur ordinaire de 1^{re} classe au corps des Travaux publics à Bordeaux. Avis de décès : *La Croix*, 21 novembre 1922.

Quand ce tronçon entrera en service, la ligne de pénétration aura 200 kilomètres, et son point terminus sera situé dans le cercle de Savé.

Les recettes du chemin de fer en 1909 ont accusé une augmentation de 40 % C'est dire combien est accentué l'essor économique de la colonie, que favorise d'ailleurs beaucoup, comme bien on pense, la ligne ferrée. Les recettes douanières de la colonie se sont élevées à 6 millions en 1909.

NÉCROLOGIE

Octave Borelli

(*Le Journal des débats*, 27 juillet 1911)

Borelli-bey, avocat-conseil du ministère des finances d'Égypte, membre de l'Institut du Caire et de nombreuses sociétés savantes, chevalier de la Légion d'honneur, est mort à Paris à l'âge de soixante-dix ans.

(*Les Archives commerciales de la France*, 23 août 1911)

Paris. — Modifications aux statuts. — Société dite CIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY. — 5, Antin. — Capital réduit de 8.000.000 fr. à 6.400.000 fr. — 29 juin 1911. — *Affiches Parisiennes*.

Cie française de chemins de fer au Dahomey

Réduction du capital

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 29 décembre 1911)

Suivant décision de l'assemblée extraordinaire du 29 juin 1911, le capital social est réduit de 1.600.000 fr. et ainsi ramené de 8 millions de francs à 6.400.000 fr. par la transformation en 64.000 actions de 100 fr. libérées des 32 000 actions de 250 fr. libérées de 200 fr. Les statuts ont été modifiés en conséquence. — *Affiches Parisiennes*, 20 août 1911.



Coll. Jacques Bobée

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY

Société anonyme

Statuts déposés chez M^e Fourchy, notaire à Paris

Siège social à Paris

Capital social : six millions quatre cent mille fr.
divisé en 64.000 actions de 100 fr. chacune

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

PART BÉNÉFICIAIRE AU PORTEUR

donnant droit à un seizième de la part de bénéfices attribuée à ces parts par les articles 19 et 54 des statuts.

Paris, le 1^{er} janvier 1912

Un administrateur (à gauche) : Chapuy

Par délégation du conseil d'administration (à droite) : ?

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

PUBLICATIONS RELATIVES AUX ÉMISSIONS ET INTRODUCTIONS

Compagnie française de chemins de fer au Dahomey
Société au capital de 6.400.600 fr.,
divisé en 64 000 actions de 100 fr., entièrement libérées
Siège social à Paris, 5, rue d'Antin.
Notice sur la constitution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 février 1912)

M. Chapuis [Chapuy], président du conseil d'administration de la Compagnie française des chemins de fer au Dahomey, a, conformément à la loi du 30 janvier 1907, fait insérer au *Bulletin annexe au Journal officiel* du 27 novembre 1911, une notice sur la constitution de ladite société, formée pour une durée de 75 ans à dater du 22 mai 1901 et ayant pour objet la concession de la ligne de chemins de fer de Cotonou à Parakou (Dahomey) résultant de la convention du 21 juin 1904, définitivement approuvée le 24 août 1904, ratifiée par décret du Président de la République en date du 29 août 1904 et modifiée par la convention du 21 septembre 1909 et en général la construction et l'exploitation de tous chemins de fer et entreprise de tous travaux publics dans les territoires de la côte occidentale d'Afrique.

La notice fait savoir que M. G. Borelli a fait apport à la société consistant en une concession résultant d'un décret en date du 20 juin 1900 modifié depuis par la convention du 21 août 1904 sus-indiquée et de tous les droits et charges y attachés. Ces apports ont reçu la rémunération suivante : 1° 4.500 fr. de rente 3 %, moitié du cautionnement déposé par ledit Borelli ; 2° une somme de 180.000 fr.

La notice mentionne ensuite qu'il existe 10.000 parts bénéficiaires qui ont été réparties entre les souscripteurs originaires au prorata de leurs souscriptions. Ces parts ont droit à 45 % des bénéfices, après la répartition suivante : 5 % à la réserve, 5 % de dividende aux actions, une certaine somme pour amortissement des actions. Les 55 % du solde bénéficiaire sont distribués : 10 % au conseil et 45 % aux actions.

La notice indique encore que l'assemblée générale se réunit au siège social ou dans tout autre lieu indiqué dans les avis de convocation chaque année au plus tard le 30 juin sur convocation faite par avis inséré dans un journal d'annonces légales de Paris et dans un journal d'annonces légales de Marseille.

La notice mentionne enfin les chiffres du bilan au 31 décembre 1910 que nous reproduisons ci-dessous :

ACTIF	
Actionnaires	3 000.000 00
Compte de premier établissement	2.610.716 02
Caisse et banquiers	356.108 07
Comptes débiteurs	334.598 57
Travaux au compte de la colonie	1.279.503 87
Matériel d'exploitation et mobilier	1.443.763 95
Approvisionnements	479 863 04
Cautionnement	100.000 00
Total	<u>9.604.553-52</u>
PASSIF	

Capital-actions	8.000.000 00
Banquiers	1.217.813 77
Comptes créditeurs	225 022 92
Coupons non présentés à l'encaissement	326 54
Profits et pertes	160.790 29
Total	<u>9 004 553 52</u>

Ce bilan a été établi avant que l'assemblée du 29 juin 1911 ait décidé de ramener le capital social de 8 millions à 6.400.000 fr.

Les statuts de la Compagnie française de Chemins de fer au Dahomey, déposés chez M^e Fourchy, notaire à Paris, ont été publiés dans les *Petites Affiches* du 20 juin 1901. Ils font savoir, notamment article 7, que le capital social était primitivement fixé à 5 millions de francs, divisé en 32.000 actions de 250 francs ; article 40, que l'assemblée générale se compose de tous les propriétaires de 20 actions ; article 47, que l'année sociale commence le 1^{er} janvier et prend fin le 31 décembre.

Le conseil d'administration se compose de 7 membres au moins et 9 au plus. En juin 1910, il comprenait MM. P. Chapuy, président ; Th. Mante, vice-président ; O. Borelli, L. Goffin, H. Nouvion ¹⁶ et A. Vacherie¹⁷.

Le service des titres se fait à la Banque de Paris et des Pays-Bas, rue d'Antin.

Suivant décision de la Chambre syndicale des agents de change, que nous publions d'autre part, les actions et parts bénéficiaires de la Compagnie française des chemins de fer au Dahomey seront inscrites, à partir du 7 février prochain, à la cote officielle, deuxième partie du *Bulletin de la Cote*.

BOURSE DE PARIS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 15 février 1912)

À la seconde partie de la Cote officielle, l'action Chemins de fer au Dahomey est ferme à 132 fr. et la part à 94 fr.. Cette affaire, qui a rencontré à ses débuts de sérieuses difficultés, est entrée depuis quelque temps dans la période d'exploitation et se présente maintenant dans des conditions nouvelles. Les résultats de l'exercice 1911 doivent permettre de faire aux actions une répartition de 5 fr. et la progression des recettes fait augurer pour les exercices suivants des bénéfices supérieurs, dont l'excédent au-dessus de l'intérêt de 5 % du capital devra être appliqué d'abord dans les années qui vont suivre, à solder les intérêts arriérés, soit 12 fr. par action, et effectuer les amortissements arriérés du capital-actions. Quand cet arriéré sera réglé, la répartition des excédents après amortissement normal de l'exercice, comportera l'attribution en faveur de la colonie, de 30 % jusqu'au 31 décembre 1929, de 40 %

¹⁶ Henri Nouvion (1862-1945) : fils de Jean-Baptiste Nouvion, sous-préfet de Philippeville, et de Thérèse Claire Chassériau. Surtout connu comme directeur (1901), administrateur-directeur (1916-1931), puis simple administrateur de la Banque de l'Afrique occidentale. Administrateur délégué de la Cie coloniale de Madagascar, administrateur de la Société auxiliaire africaine (1917), fondateur de la Société des mines de l'Oued-Oudina (Algérie)(1927), administrateur de la Société d'entreprises de travaux en France et aux colonies (1932)....

¹⁷ Alexandre Vacherie (1852-1929) : saint-cyrien, sous-intendant militaire, maître des requêtes au Conseil d'État, officier de la Légion d'honneur (1900). Administrateur du Comptoir national d'escompte de Paris (1905-1929). Marié en 1897 avec Madeleine Mercet, fille d'Émile Mercet, administrateur (1889), vice-président (1895) et président (1902-1908) du dit Comptoir.

jusqu'en 1940, de 50 % jusqu'en 1952, et le partage du solde à raison de 10 % au conseil, 45 % aux 64.000 actions et 45 % aux 16.000 parts de fondateur.

DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 10 avril 1912)

Le règlement provisoire des comptes d'exploitation de la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey, pour le 2^e semestre 1911, présente les chiffres suivants :

Montant des sommes acquises à la Compagnie par application de la formule d'exploitation pour la période du 1 ^{er} juillet au 31 décembre 1911	651.761 fr. 80
à déduire : Montant des recettes brutes d'exploitation perçues pendant la même période	594.725 fr. 67
Solde dû	57.036 fr. 13

Chemins de fer au Dahomey.
(*Les Annales coloniales*, 25 mai 1912)

La Compagnie française de chemins de fer au Dahomey répartira pour l'exercice 1911 un dividende de 5 francs par action, alors qu'il n'avait jamais rien été distribué précédemment.

Compagnie française du chemin de fer au Dahomey
(*Les Annales coloniales*, 11 juillet 1912)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 13 juin 1912. M. Chapuy, président du conseil d'administration, a ouvert la séance à 2 h. 30, au siège social, 5, rue d'Antin, assisté des deux plus forts actionnaires présents, la Banque de Paris et des Pays-Bas et M. Borelli-Plagniol, comme scrutateurs.

39.466 actions étaient présentes ou représentées.

M. Delamotte, secrétaire général de la compagnie, qui remplit les fonctions de secrétaire de l'assemblée, donne d'abord lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire, en conformité de l'article 39 des statuts, afin de soumettre à votre examen et à votre approbation, les comptes et le bilan de l'exercice clos le 31 décembre 1911.

Nous avons terminé, pendant cet exercice, le ballastage en sable qui restait à achever sur 19 kilomètres environ, entre Pahou et Segboroué.

Les travaux d'agrandissement du wharf de Cotonou, que nous avons accepté d'exécuter pour le compte de la colonie et pour lesquels nous avons sous-traité avec les Établissements Daydé, ont été continués avec la plus grande activité et sont en voie d'achèvement. La réfection de certaines parties de l'ancien appontement ayant été jugée nécessaire, la colonie nous en a aussi confié l'exécution. Nous avons passé, pour ces travaux complémentaires, de nouveaux accords avec la colonie et avec les Établissements Daydé.

D'autre part, en vue de permettre aussitôt que possible l'utilisation, dans de bonnes conditions, du wharf transformé, il a paru utile de prévoir, en même temps, certaines installations nouvelles et diverses fournitures : appareils de levage, bennes de déchargement, chaloupe à vapeur, pirogues, etc., dont la colonie nous a chargés.

La mise en service de la totalité de ce matériel, qui restera la propriété de la colonie, aura lieu incessamment.

Par suite de l'ouverture à l'exploitation, le 10 janvier 1911, de la section d'Agouagon à Savé, la longueur de la ligne que nous avons exploitée pendant l'année 1911 a été de 294 kilomètres, contre 268 kilomètres en 1910.

Les résultats de l'exploitation pour 1911 sont en progrès sensibles sur ceux de l'année 1910.

La comparaison entre ces deux exercices se résume comme suit :

Recettes d'exploitation	1911	1910
Recettes du trafic	1.174.395 95	929.684 60
Recettes annexes	403 70	1.315 10
Transport pour le service de la construction	4.834 30	63.697 45
Versement de la colonie, en conformité de la convention du 24 août 1904	107.907 78	201.927 46
Total	<u>1.287.541 73</u>	<u>1.196.624 61</u>
Dépenses d'exploitation		
Administration centrale, frais généraux	90.006 87	72.524 98
Service spécial de l'exploitation	211.713 79	195.350 68
Matériel et traction	345.324 29	347.889 31
Entretien de la voie et des bâtiments	190.853 56	152.399 30
Total	837.898 51	768.164 27
Excédent des recettes sur les dépenses	449.643 22	428.468 34
Soit une augmentation, pour 1911, de	21.182 fr. 88	

	1911	1910
Recette, kilométrique, y compris le versement de la colonie	4.392 99	4.469 45
Recette kilométrique, non compris le versement de la colonie	4.007 61	3.472 41
Dépense kilométrique	2.858 84	2.869 13
Coefficient d'exploitation (calculé d'après la recette, non compris le versement de la colonie)	71 33	82 62

Le nombre de voyageurs kilométriques a passé, de 7.326.470 en 1910, à 8.009.125 en 1911, et le nombre de tonnes kilométriques, de 1.934.085 à 2.719.867.

L'augmentation de recettes du trafic est constituée par les plus-values résumées au tableau comparatif ci-après :

	1911	1910
• Recettes (fr.)		
Voyageurs	411.591 50	376.246 98
Marchandises	718.629 68	506.893 22
Bagages	43.016 57	44.413 95
Produits divers	1.158 20	2.130 45
• Quantités (tonnes)		
Voyageurs	214.747 00	206.506 00
Marchandises	33.307 505	22.520 542
Bagages	255.150	290.008
Produits divers	—	—

L'augmentation du tonnage des marchandises, par rapport à 1910, porte sur l'ensemble des produits, mais plus spécialement sur les amandes de palme.

La progression du trafic a continué pendant les premiers mois de l'année 1912, dont les recettes sont en avance sensible sur celles des mois correspondants de 1911.

Pour nous permettre de faire face au développement du trafic, nous avons dû augmenter notre effectif de locomotives de 4 unités qui sont sur le point d'être mises en service, et celui du matériel roulant de 20 wagons couverts qui seront expédiés incessamment.

Nous avons annexé au rapport un état détaillé du matériel moteur et roulant, au 31 décembre 1911.

Le versement de la colonie, par application de la formule d'exploitation, ne s'est élevé pour 1911 qu'à 107.907 fr. 78, contre 201.927 fr. 46 pour l'exercice précédent. Cette réduction de 93.019 fr. 68 provient essentiellement de l'accroissement des recettes du trafic proprement dites qui ont progressé de 929.684 fr. 60 en 1910 à 1.174.395 fr. 95 en 1911, c'est-à-dire de 244.711 fr. 35.

La prime de gestion qui nous est revendu du fait de l'exploitation du wharf de Cotonou, pour le compte de la colonie, et qui s'est traduite par une somme de 11.491 fr. 53 a été portée, comme l'an dernier, aux bénéfices nets sociaux et figure au crédit du compte Profits et Pertes.

Votre conseil, en conformité des pouvoirs que vous lui avez donnés, a pris les mesures nécessaires en vue d'assurer l'exécution des décisions votées à votre assemblée générale extraordinaire du 29 juin 1911, relativement à la réduction du capital de la société et à l'échange des actions anciennes contre des actions nouvelles entièrement libérées à 100 francs.

Les actions et parts bénéficiaires ont été admises à la Cote officielle le 5 février dernier.

Nous vous rappelons que les résultats de l'année 1910 nous ont permis de distribuer un dividende de 3 % au capital de 5 millions, alors versé et que, d'autre part, aucun intérêt n'avait été payé pour le deuxième semestre de 1907, ni pour les années 1908 et 1909, mais que, jusqu'au 30 juin 1907, des intérêts intercalaires avaient été servis aux actions, en conformité de l'article 49 des statuts que vous avez abrogé par décision de votre assemblée générale extraordinaire du 22 juin 1908.

Aux termes, des statuts, l'application des bénéfices sociaux doit, dorénavant, se faire comme suit : Après prélèvement de 5 % pour la réserve légale (jusqu'à ce que celle-ci ait atteint le dixième du capital), les actions ont droit à un premier dividende de 5 %. L'excédent doit être affecté, en premier lieu, à compléter l'attribution du premier

dividende de 5 % pour les exercices antérieurs et, en second lieu, à compléter l'amortissement des actions.

L'arriéré sur le dividende de 5 %, en tenant compte des intérêts composés à 5 % en conformité des statuts, se montait, au 31 décembre 1911, à 821.969 fr. 55 c., soit environ 12 fr. 80 par action.

Quant à l'amortissement, nous avons dressé le tableau d'amortissement en conformité de la convention du 21 septembre 1909, en le faisant commencer avec l'exercice 1911 pour finir avec le dernier exercice de la concession : 1952.

Lorsque, sur les excédents, nous aurons achevé de rembourser l'arriéré du dividende de 5 %, nous aurons à y prélever les annuités d'amortissement arriérés ou inscrites sur ledit tableau d'amortissement. Celle de 1911 se monte à 47.300 francs.

Quand l'arriéré, tant du dividende de 5 % que de l'amortissement, aura été intégralement soldé sur les excédents de bénéfices des années ultérieures, la répartition des excédents comportera l'attribution en faveur de la colonie, conformément aux clauses de notre convention du 21 septembre 1909, de 30 % jusqu'au 31 décembre 1929, de 40 % du 1^{er} janvier 1930 au 31 décembre 1940, de 50 % du 1^{er} janvier 1941 jusqu'au 31 décembre 1952, le solde devant être partagé à raison de 10 % aux actions et 45 % aux 16.000 parts bénéficiaires.

Le compte de Profits et Pertes fait ressortir, pour l'exercice 1911, un solde bénéficiaire de 479.679 30

Faisant application des règles qui viennent d'être rappelées, nous avons d'abord à déduire pour la réserve légale 5 %, soit 23.983 95

Il reste 455.695 35

auxquels il convient d'ajouter le solde de l'exercice précédent 2.750 78

Ensemble 458.446 13

Nous devons prélever sur cette somme, à titre de premier dividende de 5 % aux actions 320.000 00

Il reste 138.446 13

Nous croyons devoir vous proposer de surseoir à l'application de ce solde en le reportant « à nouveau », parce que nous pensons liquider dans l'année courante, par le compte Profits et Pertes, le compte Travaux au compte de la colonie qui, nous le prévoyons, laissera un solde débiteur à peu près équivalent à cette somme.

Si vous acceptez les propositions qui précèdent, le dividende à répartir s'élèvera à 5 fr. brut par action, et il pourrait être mis en paiement, sous déduction des impôts établis par les lois de finance, à partir du 15 juillet 1912.

Nous ne voulons pas finir ce rapport sans exprimer les regrets profonds que nous a causés la mort de notre collègue, M. Octave Borelli, décédé au mois de juillet dernier. Nous tenons à rendre hommage aux qualités personnelles du défunt, à l'aménité de son caractère, ainsi qu'à sa connaissance des affaires et à sa compétence de jurisconsulte, qu'il a toujours mise volontiers au service de la société, à la constitution de laquelle il a si utilement collaboré.

Nous vous demandons de bien vouloir donner *quitus* de la gestion de M. O. Borelli.

Aux termes de l'article 27 des statuts, vous avez à procéder au renouvellement partiel de votre conseil. L'administrateur sortant désigné par le tirage au sort cette année est M. Vacherie. Nous vous rappelons qu'il est rééligible, et nous vous serons reconnaissants de nous conserver son concours. [...]

Élection de MM. J. Coutard et A. Pestel comme commissaires.

Sont nommés membres de la commune mixte de Cotonou, pour compter du 15 mars 1913 :

Membres titulaires : ... Glachant, directeur de la Compagnie française du Chemin de fer au Dahomey et du wharf ...

Compagnie française de chemins de fer au Dahomey
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 juin 1913)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey qui s'est tenue le 12 courant, a approuvé les comptes de l'exercice 1912 qui se soldaient par un bénéfice net de 463.450 fr. contre 419.613 fr. pour l'exercice précédent.

Le dividende a été fixé à 7 % brut, soit 7 fr. par action au lieu de 5 %, soit 5 fr. l'an dernier.

Il sera mis en paiement, sous déduction des impôts, à partir du 15 juillet prochain.

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE
La vie administrative.
(*Les Annales coloniales*, 18 septembre 1913)

Le règlement définitif des comptes d'exploitation de la Compagnie française des chemins de fer au Dahomey est arrêté comme suit :

Montant, des sommes acquises à la Compagnie française des Chemins de fer au Dahomey entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1912, par application de la formule forfaitaire :

Produit de la formule d'exploitation fr. 1.291.666 02

À déduire. :

Recettes brutes de l'exploitation perçues par la Compagnie pendant la même période
1.172.886 32

Reste dû par la colonie 118.779 70

Il a été versé à la Compagnie, en vertu de divers, les comptes suivant

Pour le 1^{er} semestre 2.792 57

Pour le 2^e semestre 94.823 18

Soit au total 97.015 75

Le reliquat dû à la Compagnie s'élève donc à 21.163 fr. 95.

Sont prélevées sur la caisse de réserve les sommes suivantes représentant les reliquats constatés à la clôture de l'exercice 1912, sur les crédits de 1.467.749 fr. 04 et 628.137 fr. 58 ouverts, par décrets des 15 juin et 5 novembre 1912, au chapitre XV du budget général, exercice 1912, savoir :

Travaux de construction du Kouroussa-Kankan 606.896 40

Travaux de réfection du wharf de Cotonou 94.922 00

Total 701.818 40

Ces versements seront constatés à une rubrique nouvelle du titre III : Recettes extraordinaires, intitulée : « Prélèvement sur la Caisse de réserve pour la construction du Kouroussa-Kankan et l'achèvement du wharf de Cotonou. »

Il est ouvert au budget général de l'exercice 1913 les crédits supplémentaires suivants :

CHAPITRE 27. — Dépenses extraordinaires :	
Article 1 ^{er} par. 2. Travaux du chemin de fer de Kouroussa-Kankan	608.896 40
Art. 1 ^{er} par. 4. Achèvement du wharf de Cotonou	94.922 00

NÉCROLOGIE
Georges Bougère
(*Le Gaulois*, 24 novembre 1913)

On annonce d'Angers la mort de M. Georges Bougère, banquier, décédé dans sa quarante-septième année, après une longue et douloureuse maladie.

M. Georges Bougère était le frère de MM. Laurent et Ferdinand Bougère, députés de Maine-et-Loire.

ANNONCES DE DIVIDENDES
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 mai 1914)

Il sera proposé à l'assemblée des actionnaires de la Compagnie française de Chemin de fer au Dahomey, convoquée pour le 11 juin prochain, de fixer le dividende de l'exercice à 8 fr. par action contre 7 fr. en 1912.

DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 7 juillet 1914)

Est prononcée la réception définitive des travaux de superstructure ci-après énumérés exécutés par la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey, entre Agouagon et Savé, travaux dont le montant. s'élève à trente-huit mille deux cent six francs soixante et un centimes y compris la majoration de 5 % prévue par l'article 9 de la convention du 24 août 1904.

1° Ligne télégraphique	13.029 27
2° Prise d'eau de la halte de l'Ouémé	2.100 33
3°. Bâtiments de la gare de Savé	21.257 62
Valeur des ouvrages	36.387 25
Majoration de 5 %	1.819 36
Total	<u>38.206 61</u>

DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 16 octobre 1915)

Le règlement provisoire des comptes d'exploitation de la Compagnie française de Chemins de fer au Dahomey pour le premier semestre 1915 est arrêté comme suit :

Montant des sommes acquises à la Compagnie par application de la formule d'exploitation pour la période du 1^{er} janvier au 30 juin 1915 545.525 97
À déduire : montant des recettes brutes d'exploitation perçues pendant la même période 385.932 82
Solde dû 159.593 15

Il sera payé à la Compagnie du Chemin de fer une somme de 127.674 fr. 52 représentant les quatre cinquièmes du solde dû.

INFORMATION FINANCIÈRE
(*L'Écho de Paris*, 8 juillet 1916)

Le *Temps* croit savoir que le conseil d'administration de la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey a accepté la démission de M. Théodore Mante comme membre de ce conseil.

DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 2 décembre 1916)

Le règlement provisoire des comptes d'exploitation présentés par la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey pour le 1^{er} semestre 1916 est arrêté comme suit :

Montant des sommes acquises à la Compagnie par application de la formule d'exploitation pour la période du 1^{er} janvier au 30 juin 1916 620.491 20
À déduire : Montant des recettes brutes d'exploitation perçues pendant la même période 532.756 26
Solde dû 87.73494

Il sera payé à la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey une somme de 70.187 fr. 95 représentant les 4/59 du solde dû.

Un arrêté du Gouverneur général de l'Afrique occidentale vient de prononcer la réception définitive des travaux de ballastage en granit exécutés par la Compagnie du chemin de fer au Dahomey entre les kilomètres 120,300 et 100,300.

Le montant de ces travaux, y compris la majoration de 5 % prévue pour frais généraux, s'élève à 215.936 fr. 70.

LES CHEMINS DE FER COLONIAUX
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 juillet 1918)

Le *Journal officiel* du 13 juillet publie les recettes des chemins de fer des colonies françaises pendant le premier trimestre de 1918. La recette kilométrique a été de 3.583 fr. pour le Chemin de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan contre 2.987 fr. pendant

le premier trimestre de 1917 ; de 6 610 fr. pour le Dakar à Saint-Louis, contre 4.277 fr. ; de 2.655 fr. pour le Chemin de fer du Dahomey, contre 867 fr. ; de 1.162 fr. pour le Chemin de fer de la Guinée, contre 933 fr. ; de 2.589 fr. pour le Thiès-Kayes, contre 1.743 fr. ; de 2.277 fr. pour le Chemin de fer de Tamatave à Tananarive, contre 2.225 fr. ; de 1.793 fr. pour le Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba, contre 1.925 fr.



Coll. Jacques Bobée

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY

Société anonyme

Statuts déposés chez M^e Fourchy, notaire à Paris

Siège social à Paris

Capital social : six millions quatre cent mille fr.
divisé en 64.000 actions de 100 fr. chacune

CAPITAL REMBOURSE
TITRE CONVERTI EN ACTION DE JOUISSANCE

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

ACTION DE CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée

Paris, le 1^{er} janvier 1912

Un administrateur (à gauche) : Chapuy

Par délégation du conseil d'administration (à droite) : Clément ?

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

CHEMINS DE FER AU DAHOMEY
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 juillet 1921)

Les comptes de l'exercice 1920 de la Compagnie française des chemins de fer au Dahomey devant être établis en conformité d'une nouvelle convention passée avec le gouverneur général de l'Afrique occidentale française n'ont pu être soumis à l'assemblée du 30 juin, cette convention ne pouvant entrer en vigueur qu'après avoir été ratifiée par décret. Signalons que le gouverneur a fait connaître son accord par câblogramme.

Une nouvelle assemblée sera convoquée dès que ce décret sera intervenu afin d'examiner les comptes et de fixer le dividende qui sera mis en paiement aussitôt. Il est probable qu'elle pourra se tenir en août. Nous croyons savoir que les résultats de 1920 sont satisfaisants.

DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 14 septembre 1921)

En vertu d'arrêtés du 4 août 1921, le règlement provisoire des comptes d'exploitation présentés par la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey, pour l'année 1919, est arrêté comme suit :

Montant des recettes de l'exploitation résultant de l'application des tarifs et perçues par la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey pendant l'année 1919

1.914.621 56

À déduire :

Montant des recettes résultant de la formule pendant la même période 1.463.987
03

450.833 63

Excédent des recettes sur la formule dont 25 % acquis à la Compagnie par application des dispositions de l'article 12 de la convention de 1909, soit 1 12 . 7 0 8

41

Solde 338.125 22

Aucun acompte n'ayant été versé par la Compagnie pour l'année. 1919 conformément au paragraphe 3 de l'article 15 de la convention du 21 septembre 1909 approuvée par le décret du 28 octobre 1909, la Compagnie devra verser, dans le délai de quinze jours à dater de la notification du présent arrêté la somme de 270.500, 16 représentant les quatre cinquièmes du solde dû par elle.

Chemins de fer au Dahomey.
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 octobre 1921)

Le *Journal officiel* d'aujourd'hui publie le décret approuvant l'avenant aux conventions des 24 août 1904 et 21 septembre[1909] relatives à la concession de la construction et de l'exploitation.

1921 (octobre) : CAPITAL PORTÉ DE 6,4 à 7,04 MF



[Coll. Peter Seidel](#)

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY

Société anonyme

Statuts déposés chez M^e Fourchy, notaire à Paris

Siège social à Paris

Capital social : six millions quatre cent mille fr.
divisé en 64.000 actions de 100 fr. chacune

CAPITAL PORTÉ de 6.400.000 fr. à 7.040.000 francs
par décision de l'assemblée générale
extraordinaire du 16 octobre 1921.
STATUTS MODIFIÉS...

CAPITAL REMBOURSÉ
TITRE CONVERTI EN ACTION DE JOUISSANCE

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

ACTION DE CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée
Paris, le 1^{er} janvier 1912
Un administrateur (à gauche) : Chapuy
Par délégation du conseil d'administration (à droite) : Clément ?
Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris.



[Coll. Jacques Bobée](#)

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY
Société anonyme

Statuts déposés chez M^e Fourchy, notaire à Paris
modifiés par décisions des assemblées générales extraordinaires des 23 mai 1901, 16 janvier 1903. 30
juin 1904, 20 juin 1907, 22 juin 1908, 29 juin 1911, 19 octobre 1921.

Siège social à Paris

Capital social : sept millions quatre cent mille fr.
divisé en 70.400 actions de 100 fr. chacune

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 21 avril 1922

ACTION DE JOUISSANCE AU PORTEUR

DÉLIVRÉE, CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 53 DES STATUTS, EN ÉCHANGE D'UNE ACTION DE CAPITAL AMORTIE ET AYANT, SAUF LE DROIT AU PRÉLÈVEMENT DU PREMIER DIVIDENDE FIXÉ PAR L'ARTICLE 51 DES STATUTS, LES MÊMES DROITS QUE L'ACTION NON AMORTIE

Un administrateur (à gauche) : Chapuy
Par délégation du conseil d'administration (à droite) : ?
Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. — Encre Lorilleux

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU DAHOMEY
(*Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'AOF*, 1921, p. 217)

Les actionnaires de cette société se sont réunis le 19 octobre 1921, en assemblées générales ordinaire et extraordinaire. Le dividende de l'exercice 1920 a été fixé à 10 % et le capital-actions a été augmenté de 6.400.000 francs à 7.040.000 francs.

CHEMIN DE FER DU DAHOMEY
(*Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'AOF*, 1921, p. 242-243)

Un décret du 30 septembre dernier a approuvé un avenant aux conventions des 24 août 1904 et 21 septembre 1909, relatives à la concession, à la construction et à l'exploitation du chemin de fer du Dahomey, passées entre le Gouvernement général de l'Afrique Occidentale Française et la Compagnie du dit chemin de fer.

Cet avenant, en date des 28 juillet et 20 septembre 1921, inséré dans le *Journal officiel de la République française* du 6 octobre 1921, règle le régime à appliquer au chemin de fer à partir du 1^{er} janvier 1920 jusqu'à l'expiration de sa concession.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DU DAHOMEY
(*Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'AOF*, 1921, p. 245)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires, du 19 octobre 1921, a approuvé les rapports, les comptes et le bilan de l'exercice 1920 et fixé le dividende, pour l'exercice 1920, à 10 % brut par action, soit 10 francs, se décomposant comme suit :

1° Premier dividende de l'exercice 1920 : 5 % ;

2° Acompte sur les intérêts arriérés au 31 décembre 1920 : 5 %.

Le dividende de 10 % sera payé, sous déduction des impôts, à partir du 25 octobre 1921, à la Banque de Paris et des Pays-Bas, et au Comptoir National d'Escompte de Paris.

L'assemblée générale a pris acte de la nouvelle convention du 20 septembre 1921 avec le Gouverneur général de l'Afrique Occidentale Française, ratifiée par décret du Président de la République, en date du 30 septembre 1921.

L'assemblée générale extraordinaire du 19 octobre 1921 a décidé de porter le capital de la société à 7.040.000 francs, en augmentation de 640.000 francs, par l'émission au pair de 6.400 actions de 100 francs chacune.

Compagnie des chemins de fer du Dahomey
(*Le Courrier colonial*, 21 octobre 1921)

L'assemblée ordinaire a décidé de fixer le dividende à 10 p. 100 brut, soit 10 fr. par action, se décomposant comme suit : 5 p. 100 premier dividende de l'exercice 1920 ; 5 p. 100 acompte sur les intérêts arriérés au 31 décembre 1920. Le dividende sera payable, sous déduction des impôts, à partir du 25 octobre prochain.

Une assemblée extraordinaire tenue ensuite a décidé que le capital social, actuellement de 6.400.000 francs, sera augmenté de 640.000 francs par l'émission au pair de 6.400 actions de 100 francs chacune. En conformité des statuts, les actionnaires auront un droit de préférence pour la souscription des actions nouvelles, à raison d'une action nouvelle pour dix actions anciennes.

La situation de la société est satisfaisante. Le conseil envisage, pour ce prochain exercice, d'achever le paiement des intérêts arriérés et mettre à jour l'amortissement des actions.

COURRIER DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL
La vie administrative
(*Les Annales coloniales*, 28 novembre 1921)

Par arrêté du Gouverneur général de l'A. O. F., la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey est autorisée à imputer au fonds spécial de travaux complémentaires et de renouvellement des travaux d'installations de premier établissement, prévu à l'article 4 de l'avenant du 28 juillet-20 septembre 1921, une somme de 49.500 francs pour l'exécution des travaux énumérés ci-après :

Installation d'une prise d'eau au Tchétou,
Installation d'un petit atelier à Bohicon,
Amélioration du logement des agents à Cotonou.

Informations financières
COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 9 décembre 1921)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 19 octobre 1921.

Le rapport du conseil d'administration signale que l'assemblée générale du 30 juin dernier n'avait pu examiner les comptes de l'exercice 1920 parce que ces comptes devaient être établis en conformité d'une nouvelle Convention sur laquelle l'entente n'était pas encore définitivement conclue avec l'Administration des Colonies et qui devait, d'ailleurs, être sanctionnée par un décret.

La nouvelle Convention a été approuvée par décret en date du 30 septembre 1921.

Elle institue un régime applicable jusqu'à la fin de la concession, soit le 31 décembre 1952.

Les modifications essentielles apportées au régime antérieur déterminé par les conventions des 21 août 1901 et 21 septembre 1909 sont les suivantes :

D'après lesdites conventions, les dépenses d'exploitation du chemin de fer étaient intégralement à la charge de la Compagnie sans que leur aggravation ou leur réduction intéressât directement les finances de la Colonie. La part des recettes revenant à la Compagnie était déterminée par la formule instituée par la convention de 1901, la Colonie ayant, l'obligation, si le montant de la formule était supérieur à celui des recettes, de verser la différence. En cas d'excédent des recettes sur le montant de la formule, le quart de cet excédent, d'après la Convention de 1909, appartenait à la

Compagnie .Eu outre, la dite. Convention stipulait qu'au cas où les bénéfices nets sociaux permettraient de distribuer un dividende supérieur de 5 %, la Compagnie devrait verser à la Colonie une fraction de l'excédent fixée à 30 % jusqu'au 31 décembre 1929, à 40 % pour la période suivante jusqu'au 31 décembre 1940 et ensuite à 50 %. Ce n'était que par le jeu éventuel de cette disposition additionnelle que la Colonie était intéressée à l'économie de la gestion.

D'après la nouvelle convention, le règlement annuel de l'exploitation du Chemin de fer sera comme suit.:

Sur le montant des recettes d'exploitation, la Compagnie prélèvera :

- 1° Le montant des dépenses réelles d'exploitation ;
- 2° Une somme fixe de 448.000 francs, révisable à partir du 1^{er} janvier 1932, suivant une règle établie dans la Convention ;
- 3° Une prime de gestion égale au quart de l'excédent, s'il en existe, du montant d'une nouvelle formule d'exploitation sur les dépenses réelles d'exploitation ;
- 4° Deux sommes respectivement de 100.000 francs et de 50.000 pour constitution de deux fonds de travaux complémentaires et de renouvellement.

*
* *

Le compte de profits et pertes soumis à l'approbation des actionnaires présente un solde créditeur de fr. 696.090.90

qui, ajouté aux soldes reportés des exercices 1913, 1918 et 1920 se montant, ensemble à 158.527 50

fait ressortir un total de 854.618 40

La répartition suivante a été proposée :

Réserve légale : 5 % sur-696.090.90 : 34.801,55

Dividende de 10 % : savoir : 5 % d'intérêt, normal et 5 % à titre de paiement d'intérêts arriérés : 640.000 674.804 55

Reste un solde de fr. 179.813.85 à reporter à nouveau.

L'assemblée générale a approuvé la répartition des bénéfices proposée par le conseil et fixe le dividende pour l'exercice 1920 à 10 % brut par action, soit 10 francs, se décomposant comme suit :

1° Premier dividende de l'exercice 1920 6 %

2° Acompte sur les intérêts arriérés au 31 décembre 1920 5 %

Le dividende de 10 % est payé, sous déduction des impôts, depuis le 26 octobre 1921, à LA BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS et au COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS.

Elle a également pris acte de la nouvelle convention du 20 septembre 1921 avec le gouverneur général de l'Afrique-Occidentale française, ratifiée par décret du Président de la République en date du 30 septembre 1921, et nommé commissaires des comptes MM. J. Coutard et Gargam de Monctez.

*
* *

Une assemblée générale extraordinaire a eu lieu ensuite. Elle a approuvé le rapport du conseil d'administration, décidant que le capital de la société, qui est actuellement de 6.400.000 francs, serait augmenté de 640.000 francs par l'émission au pair de 6.400 actions de 100 francs chacune et que, par suite, le dit capital serait porté à 7.040.000 francs, divisé en 70.400 actions de 100 francs.

En conformité des statuts, les actionnaires auront un droit de préférence pour la souscription des actions nouvelles, à raison d'une action nouvelle pour dix actions anciennes.

Les actionnaires seront admis, en outre, à souscrire à titre réductible les actions non souscrites à titre irréductible en vertu du droit de préférence.

L'assemblée générale a conféré au conseil d'administration tous pouvoirs à l'effet d'assurer la souscription des 6.400 actions et de fixer les délais, époque et condition de leur émission.

L'assemblée générale a autorisé le conseil d'administration tous pouvoirs à l'effet

.....
ligne manquante dans l'original

.....
cription des nouvelles actions, à recevoir les versements sur ces actions, à faire la déclaration notariée des souscriptions et versements et à remplir toutes les formalités nécessaires pour la régularisation de cette augmentation de capital.

Les articles 1, 2, 6, 7, 32, 40 et 56 de statuts ont été ensuite modifiés.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 16 décembre 1921)

Cette société anonyme réalise en ce moment l'augmentation de capital que nous avons annoncée, ce qui porte le capital de 6.400.000 fr. à 7.040.000 fr,

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 30 décembre 1921)

La Compagnie française de chemins de fer au Dahomey, fondée le 22 mai 1901, exploite actuellement La ligne de Cotonou à Savé et l'embranchement de Pahou au lac Ahémé (294 km). Parmi les prolongements prévus au projet de loi déposé sur le Bureau de la Chambre le 12 avril 1921, figure notamment la ligne de Dassa-Zoumé à Natitingou par Savalou et Djougou qui viendra y ajouter 330 km. de lignes desservant une région dont l'insuffisance des moyens de communication a seule retardé le développement

La Compagnie exploite également le wharf de Cotonou, qui, avec ses six grues à vapeur, dont trois à grande puissance, son large appontement desservi par trois voies de un mètre avec les magasins, le chemin de fer et le quai lagunaire, représente actuellement la meilleure installation de ce genre de la Côte d'Afrique.

Légende :

Les docks du chemin de fer à Cotonou.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER AU DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 17 février 1922)

Les actionnaires de cette société, réunis en assemblée extraordinaire, sous la présidence de M. Dupuy [Chapuy], ont régularisé l'augmentation du capital social effectué en conformité de la décision de l'assemblée extraordinaire du 19 octobre

précédent, portant ledit capital de 6.400.000 fr. à 7.000.000 francs par l'émission de 6.400 actions de 100 francs entièrement libérées.

L'assemblée a modifié l'article 7 des statuts comme conséquent de cette augmentation de capital.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE
Exercice 1921
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 mai 1922)

Il a participé ... aux augmentations de capital ... de la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey, etc.

AEC 1922-177 — Cie française de Chemins de fer du Dahomey, 280, bd St-Germain, PARIS (7^e)

Capital. — Sté an., f. le 22 mai 1901, 7.040.000 fr. en 70.400 act. de 100 fr. ent. lib. — Divid. : 1916, 17, 18 et 19, 6 p. 100, 1920, 10 p. 100.

Objet. — Constr. et exploit. d'un chem. de fer au Dahomey entre Cotonou et Parakou avec embranch. de Pahou au lac Ahémé par Ouidah.

Conseil. — MM. Paul Chapuy, présid. ; Nouvion [BAO], v.-présid. ; F. Bougère¹⁸, L. Coffin, A. Vacherie.

Informations financières
COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER AU DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 4 juillet 1922)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 15 juin 1922, sous la présidence de M. P. Chapuy, président du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Les recettes d'exploitation au cours de cet exercice ont subi une importante diminution. Le trafic a été sensiblement réduit du fait de la crise générale succédant à la période d'activité commerciale qui avait suivi la guerre.

Dès le mois de juin 1920, dans le but d'atténuer les conséquences de cette crise et de compenser, dans une certaine mesure, l'aggravation de nos dépenses, due au renchérissement général des matières, des frets et de la main-d'œuvre, nous avons attiré l'attention de M. le gouverneur général de l'Afrique Occidentale française sur la nécessité, qui nous paraissait impérieuse, de relever les tarifs de transports.

L'exploitation du wharf de Cotonou s'est ressentie, comme celle du chemin de fer, de la crise économique qui s'est traduite par une baisse sensible du trafic.

Les dépenses de ce service, il est vrai, ont été notablement réduites : elles sont passées de 1.320.845 fr. 03 en 1920 à 957.475 fr. 34 en 1921, soit une diminution de 363.360 fr. 69 ; mais, d'autre part, les recettes ont fléchi de 1.169.955 fr. 63 en 1920, à 841.437 fr. 70 en 1921, accusant ainsi une réduction de 328.517 fr. 93 et laissant, par conséquent, un déficit d'exploitation de 116.037 fr. 64.

¹⁸ Ferdinand Bougère (1868-1933) : frère de Georges (ci-dessus). Banquier, député du Maine-et-Loire (1898-1932).

Le déficit est entièrement à la charge de la Colonie qui doit en rembourser le montant à la Compagnie.

Si vous approuvez nos propositions, le dividende de 8,38 brut pourrait être mis en paiement, sous déduction des impôts établis par les lois de finance, à partir du 1^{er} juillet 1922.

Le solde des intérêts arriérés se trouvant ainsi payé et la mise à jour de l'amortissement étant en outre réalisée, la répartition de nos bénéfices, telle qu'elle est définie par nos statuts, sera dorénavant la suivante : après la dotation de la réserve légale, le paiement de l'intérêt de 5 % aux actions de capital et le prélèvement de l'annuité d'amortissement de l'exercice, les excédents des bénéfices nets seront répartis de la façon suivante :

10 % au conseil d'administration,

45 % aux actions non amorties et aux actions de jouissance,

45 % aux parts bénéficiaires, avec toutefois une participation supplémentaire de la Colonie sur le surplus de bénéfice au delà de la somme permettant de distribuer un dividende supérieur à 8 % aux notions.

Nous avons à vous signaler qu'un projet de loi a été déposé au Parlement en vue de déterminer une nouvelle répartition des fonds disponibles de l'emprunt de 167 millions de l'Afrique Occidentale française autorisé par la loi du 23 décembre 1913 ; un crédit a été prévu pour les études et la construction d'une ligne de Cotonou à Porto Novo, destinée à relier notre réseau au chemin de fer de l'Est-Dahoméen exploité par la Colonie ; un autre crédit a été également prévu pour les études d'une ligne de raccordement entre notre réseau et celui du Togo.

Un consortium, dont fait partie notre société, s'est constitué en vue des études à faire sur place pour préparer l'exécution des travaux projetés.

Une convention a été passée avec M. le gouverneur général de l'Afrique Occidentale française pour déterminer les conditions de ces études ; une mission spéciale est actuellement dans la Colonie et a déjà commencé ses opérations.

D'autre part, ayant appris que l'Administration étudiait les conditions susceptibles d'améliorer l'exploitation du Chemin de fer du Togo, notre société a fait connaître à M. le ministre des Colonies qu'elle était disposée à examiner, de concert avec le département, les modalités suivant lesquelles elle pourrait éventuellement recevoir un mandat en vue de l'exploitation de ce réseau

*

* *

Après la lecture du rapport des commissaires des comptes, il a été donné connaissance à l'assemblée du bilan, du Compte de Profits et Pertes. Puis les résolutions suivantes ont été votées :

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve lesdits rapports, les comptes et le bilan de l'exercice 1921 tels qu'ils sont présentés, ainsi que la gestion du conseil d'administration.

Deuxième résolution

L'assemblée générale approuve la répartition des bénéfices proposée par le conseil et fixe le dividende pour l'exercice 1921 à 8,38 % brut par action, soit 8 fr. 38, se décomposant comme suit : 1^o Premier dividende de l'exercice 1921, 5 % ; 2^o Solde des intérêts arriérés au 31 décembre 1921, 3,38 %.

Le dividende de 8,38 % sera payé, sous déduction des impôts, à partir du 1^{er} juillet 1922 à la Banque de Paris et des PaysBas et au Comptoir national d'escompte de Paris.

Troisième résolution

L'assemblée générale réélit M. F. Bougère, administrateur sortant, pour une période de six années.

Quatrième résolution

L'assemblée générale nomme MM. J. Coutard et Gargam de Moncetz commissaires, chargés de faire un rapport à l'assemblée générale sur les comptes de l'exercice 1922, avec faculté, pour chacun d'eux, de remplir seul cette fonction en cas de démission ou d'empêchement de l'autre. Leur rémunération individuelle est fixée à 600 fr.

Cinquième résolution

L'assemblée générale donne acte au conseil d'administration qu'il lui a été, rendu compte, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, des opérations traitées avec des sociétés dans lesquelles certains administrateurs peuvent avoir un intérêt direct ou indirect. Elle les approuve et renouvelle au conseil d'administration, en tant que de besoin, pour l'exercice 1922, l'autorisation prévue par la loi précitée.

Chemins de fer au Dahomey (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 8 juin 1923) (*Le Journal des finances*, 15 juin 1923)

Les actionnaires, réunis le 7 mai en assemblée ordinaire, ont approuvé les comptes de l'exercice 1922, qui font ressortir un bénéfice net de 690.813 fr. 87. Le dividende, payable le 1^{er} juillet, a été fixé à 6 fr. 70 pour les actions de capital, 1 fr. 70 aux actions de jouissance et 7 fr. 50 aux parts bénéficiaires.

DAHOMEY La vie économique (*Les Annales coloniales*, 3 mai 1923)

Par arrêté du Gouverneur général de l'A. O. F., à partir du 1^{er} avril 1923, les transports du personnel civil et militaire voyageant isolément et des bagages, à la charge du budget colonial, seront effectués sur les chemins de fer de la Compagnie française des chemins de fer au Dahomey dans les conditions prévues par l'arrêté du 25 mai 1921.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY (*Les Annales coloniales*, 6 juillet 1923)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 7 juin 1923.

Le rapport du conseil d'administration signale que l'exercice a été caractérisé par une importante augmentation des recettes, due tant au relèvement des tarifs qu'à une reprise des affaires qui s'est traduite par un tonnage des marchandises transportées supérieur à celui de l'an dernier, bien que, par contre, le nombre des voyageurs ait été en légère diminution.

Les dépenses d'exploitation n'ont que peu augmenté en 1922. Elles auraient été en diminution sensible, sans les frais divers occasionnés exceptionnellement par l'augmentation du capital de la société.

Les recettes d'exploitation, qui figuraient en 1921 pour 1.926.365 francs, se sont élevées en 1922 à 2.448.695 francs

Les dépenses d'exploitation qui, en 1921, étaient de 1.743.064 francs, sont en 1922 de 1.769.855 francs.

*
* * *

L'exploitation du wharf de Cotonou a donné des résultats satisfaisants. Les dépenses sont passées de 962.364 fr. 03 en 1921 à 946.365 fr. 71 en 1922, accusant ainsi une réduction de 15.998 fr. 32, alors que les recettes se sont élevées de 841.437 fr. 70 en 1921 à 1.224.121 fr. 28 en 1922, déduction faite d'une somme de 10.000 francs à imputer au fonds de réserve spéciale du wharf, soit une augmentation nette de 382.683 fr. 58. -En vertu de la convention existante, il est attribué à la Compagnie une prime de gestion de 59.438 fr. 89.

*
* * *

Le compte de Profits et Pertes soumis à l'approbation de l'assemblée générale présente un solde créditeur de 690.813 fr. 87 qui, ajouté au report de l'exercice antérieur 17.456 fr. 33, fait ressortir un total de 708.270 fr. 20.

La répartition a eu lieu de la façon suivante :

Réserve légale : 5 % sur 690.813 fr. 87, 34.540 fr. 65 ; intérêts statutaires de 5 % sur 63.677 actions de capital, 318.385 fr. ; amortissement de 810 actions incombant à l'exercice 1922, 81.000 francs.

La somme restant, soit 274.344 fr. 55, fait l'objet de la répartition :

Au conseil d'administration : 10 %, soit 27.434 fr. 45 ; aux actions non amorties et aux actions de jouissance, 120.000 fr. ; aux parts bénéficiaires, 120.000 francs, avec un solde de 6.910 fr. 10 reporté.

Après lecture du rapport des commissaires des comptes et communication du bilan au 31 décembre, les résolutions proposées ont été votées par l'assemblée générale et les dividendes bruts de l'exercice 1922 fixés ainsi :

Aux actions de capital, 6 fr. 70 ;

Aux actions de jouissance, 1 fr. 70 ;

Aux parts bénéficiaires, 7 fr. 50.

Ces dividendes seront payés, sous déduction des impôts, à partir du 1^{er} juillet 1923, à la Banque de Paris et des Pays-Bas et au Comptoir national d'escompte de Paris.

DAHOMEY
La vie administrative
(*Les Annales coloniales*, 26 juillet 1923)

Vu le décret du 14 avril 1904, relatif à la protection de la santé publique, modifié par celui du 6 mai 1922 ;

Vu l'arrêté local du 9 juin 1923, déclarant la ville et le cercle de Ouidah contaminés de fièvre jaune ;

Considérant qu'il y a lieu d'isoler le centre de Ouidah du reste -de la colonie, en raison de son état sanitaire ;

Sur l'avis émis par le chef de service de santé :

La Compagnie des chemins de fer au Dahomey entendue ;

Vu l'urgence ;

Sous réserve de l'approbation ultérieure du Gouverneur général,

Le lieutenant-gouverneur de la colonie a pris l'arrêté suivant :

Le service des trains journaliers de Cotonou à Segbohoulé et retour est supprimé provisoirement

Pendant toute la durée de la suppression du service un train de ravitaillement circulera les lundi et jeudi au départ de Cotonou et les mercredi et samedi au départ de Segbohoulé, le transport quotidien du courrier, à l'exception des autres transports, continuera d'être assuré par la Compagnie.

LÉGION D'HONNEUR

Ministère des Colonies

(*Journal officiel de la République française*, 16 août 1923, p. 8162)

Chevaliers

Pret (Henri-Raphaël), ingénieur directeur de la Compagnie française du chemin de fer au Dahomey et du wharf de Cotonou ; 33 ans de pratique professionnelle. Successivement sous-inspecteur, inspecteur à la traction aux chemins de fer de l'Ouest. Chef du service du matériel et de la traction du chemin de fer franco-éthiopien à Djibouti. Directeur de l'exploitation du chemin de fer franco-éthiopien à Addis-Abeba. Expositant (groupe 4, classe 16) : Services exceptionnels rendus à l'occasion de l'exposition nationale coloniale de Marseille.

Chemins de fer au Dahomey

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 mai 1924)

108 fr. Les résultats de l'exercice 1923 font ressortir un bénéfice supérieur à celui de 1922, qui était de 690.813 fr. Le dividende, qui était l'an dernier de 6 70, sera vraisemblablement augmenté.

Compagnie française de Chemins de fer du Dahomey

(*Les Annales coloniales*, 17 juin 1924)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 12 juin, sous la présidence de M. Chapuis [Chapuy], assisté du représentant de la Banque de Paris et des Pays-Bas et de M. [Théodore] Mante, scrutateurs.

Elle a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice 1923 se soldant par un bénéfice net de 857.477 francs.

Le dividende brut a été fixé à 7 fr. 13 par action de capital (coupon n° 14), 2 fr. 13 par action de jouissance (coupon n° 2) et 9 fr. 37 par part (bénéficiaire (coupon n° 2).

Ces dividendes seront mis en paiement à partir du 1^{er} juillet prochain.

M. Vacherie, administrateur sortant, a été réélu.

Le rapport du conseil enregistre l'augmentation importante des recettes Il expose que l'activité commerciale dans la colonie, [...] tant et accélérant l'entretien du matériel [...] geurs que celui des marchandises, a été stimulée par l'abondance des récoltes, notamment de celle des oléagineux, constituant la presque totalité des produits d'exportation.

En cours d'exercice, la société a doté ses ateliers de plusieurs machines-outils, facilitant et accélérant l'entretien en matériel roulant, tandis qu'elle s'efforçait d'e réduire l'importance du stock d'approvisionnement. L'exploitation du wharf de Cotonou a donné des résultats satisfaisants. Les dépenses sont passées de 946.365 fr. en 1922 à 1.029.900 francs en 1923, accusant ainsi une augmentation de 83.614 francs pour une plus-value de 209.193 francs des recettes qui, déduction faite d'une somme de 10.000 francs à imputer au fonds spécial de réserve du wharf, se sont élevées à 1.433.314 francs, contre 1.224.121 francs en 1922. La prime de gestion revenant à la Compagnie, en application de la convention s'élève a 90.833 fr. 51.

Ingénieurs et ingénieurs-conseils
(*Annuaire industriel*, 1925)

Guérard (Louis), 260, rue Saint-Jacques, Paris, 5^e. E.C.P. Administrateur du Chemin de fer de l'Hérault. Ingénieur à la Société industrielle des téléphones. (Chemins de fer, Traction à vapeur.)

Antérieurement : ingénieur à la Compagnie P. O. et à la Compagnie des Chemins de fer du Dahomey.

Pret (Henri). Cotonou, Dahomey, Côte Occidentale de l'Afrique. — E.C.P. Directeur de la Compagnie française des chemins de fer du Dahomey. (Chemins de fer.)

Antérieurement : inspecteur de la traction aux Chemins de fer de l'Ouest. Chef de service de la traction au Chemin de fer de Santa-Fé. Chef des services techniques au Chemin de fer de l'Est-Brésilien. Directeur de l'exploitation du Chemin de fer franco-éthiopien à Djibouti.

Encore le chemin de fer de Porto-Novo à Cotonou
par Henri Michel,
député des Basse-Alpes,
membre de la Commission des Colonies,
vice-président de la Commission de la Marine
(*Les Annales coloniales*, 14 avril 1925)

C'est une vérité aujourd'hui incontestée que le relèvement économique et financier de la France est étroitement lié à la mise en valeur de son immense et magnifique empire colonial, le premier après celui de la Grande-Bretagne. Combien de matières premières pour lesquelles nous sommes tributaires, soit de l'Angleterre, soit de l'Amérique, soit de la Hollande, pourraient nous être fournies par nos possessions lointaines ! Les statistiques commerciales et douanières en témoignent hélas ! trop-éloquemment. On perd malheureusement un temps précieux en discussions oiseuses, en atermoiements indéfinis. Moins de paroles et de paperasseries, un peu plus d'actes et de réalisations : tout le monde s'en trouverait mieux.

C'est ainsi que les projets les mieux étudiés, absolument mis au point au double point de vue technique et financier, attendent toujours leur exécution, sans qu'on

puisse, à vrai dire, donner de ce retard une raison tant soit peu valable. Parmi ces projets, il en est un dont j'ai maintes fois entretenu les lecteurs des *Annales coloniales* ; je veux parler du tronçon de chemin de fer qui doit relier Porto-Novo à Cotonou.

Durant les quatre ans que j'ai eu l'honneur de représenter le Dahomey au Conseil Supérieur des Colonies, combien d'articles n'ai-je pas eu l'occasion d'y consacrer, combien de fois n'en ai-je pas entretenu les ministres compétents ! La question semblait toujours sur le point d'aboutir ; au dernier moment surgit, toujours, de la façon la plus inopinée, une cause de retard.

Et cependant quel intérêt, je ne dis pas seulement pour le Dahomey, mais pour la Métropole, ne s'attache-t-il pas à la construction de ce chemin de fer ! Je me souviens, au cours de mon voyage dans cette riche et belle colonie du Sud de l'A. O. F. du long et très intéressant exposé que me firent de la question le président et divers membres de la Chambre de Commerce de Cotonou. Pourquoi leur voix n'a-t-elle pas été encore entendue par les Pouvoirs publics ? Singulière façon d'encourager les initiatives de ces vaillants pionniers qui bravent chaleur, fièvre, moustiques, s'en vont fonder des comptoirs sous le brûlant soleil de la région dahoméenne !

Est-il besoin de démontrer longuement l'importance et l'urgence de la création de cette voie ferrée ? Jetez simplement un coup d'œil sur une carte du Dahomey et vous serez pleinement éclairé. Porto-Novo, capitale de la colonie, est la tête de ligne du chemin de fer de l'Est Dahoméen ; c'est là qu'arrivent les produits venant de la riche région des Hollis, Mais Porto-Novo, fort jolie ville d'ailleurs, en pleine transformation, est situé à l'intérieur des terres, à une assez grande distance de la mer, et bâti sur la rive nord d'une lagune mi-partie française, mi-partie anglaise. Or, la partie anglaise est seule reliée à la mer par Lagos.

Quelle est la conséquence de cet état de choses ? On la devine aisément. La plus grande partie des produits et des matières premières amenés à Porto-Novo par l'Est Dahoméen s'en va par Lagos, est embarquée sur des bateaux anglais à destination de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, etc. Perdues pour notre pays, ces marchandises dont l'industrie et le commerce français ont tant besoin. Perdu aussi ce fret pour nos Compagnies de navigation ! Quelle tristesse !

Est-il donc si difficile de porter remède à ce mal ? Non. Il suffit de relier par la voie ferrée Porto-Novo à Cotonou, son port naturel. C'est l'intérêt vital, primordial, de la Colonie, mais c'est aussi l'intérêt de la France métropolitaine. Les lignes qui précèdent suffisent pour le démontrer. Mais ce n'est pas tout. La région côtière qui sera traversée et desservie par la ligne projetée est riche en cultures diverses et, plus spécialement, en palmiers à huile. Quelle influence la construction de ce chemin de fer n'exercera-t-elle pas sur sa mise en valeur ! Et puis, combien le trafic de voyageurs ne s'accroîtra-t-il pas entre Cotonou et la capitale !

Non, il n'est pas de travail plus urgent à exécuter. La question est d'autant plus importante qu'une étrange nouvelle m'arrive. Je me suis laissé dire, en effet, que le service lagunaire, assuré jusqu'à présent par les deux bateaux le *Fadji* et l'*Atadji* de la Compagnie des Chargeurs Réunis* serait sur le point d'être supprimé. Pour quelles raisons ? Je ne veux pas le rechercher. Peu importe, au surplus. Il suffit que le fait soit exact. Et, s'il est exact, comme je le crains, quelle va être la situation de Porto-Novo, n'ayant plus de communications avec Lagos et n'en ayant pas avec Cotonou ?

À combien plus forte raison importe-t-il d'établir, sans plus tarder, cette voie ferrée ! Je l'ai dit. Tout est prêt : projet technique et combinaison financière. Les matériaux eux-mêmes sont à pied-d'œuvre. Il ne manque que le décret autorisant l'ouverture des travaux. De grâce, Monsieur le Ministre, apposez vite votre signature au bas de ce décret. Vous aurez bien mérité, non seulement du commerce dahoméen et de la Colonie tout entière, mais encore de la France qui attend avec impatience qu'on passe enfin des paroles aux actes.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 10 juillet 1925)

L'assemblée générale ordinaire de la Compagnie française de Chemins de fer au Dahomey s'est tenue le 11 juin 1925.

Du rapport du conseil d'administration, nous extrayons les renseignements suivants :

L'an dernier, la Compagnie avait signalé une augmentation importante des recettes d'exploitation de 1923 sur celles des années précédentes. Les résultats de l'exercice 1924 accusent eux-mêmes une progression notable sur ceux de 1923.

L'état comparatif des principales marchandises transportées par le chemin de fer présente un accroissement sensible et atteint le chiffre de 53.956 tonnes contre 44.845 en 1923 de produits d'importation et d'exportation.

Les récoltes en général, notamment celle des oléagineux et des ignames, ont été fructueuses et leurs prix de vente élevés ont donné aux indigènes des facilités pour acheter, dans une plus large mesure, les produits d'importation.

Les efforts tentés en vue de développer la culture du coton se poursuivent d'une façon continue ; des sélections sont effectuées dans les champs d'essai et les plants les meilleurs font l'objet de soins spéciaux dans le but de produire des semences pures. Les résultats obtenus sont encourageants et il semble que les espoirs qu'on avait conçus à cet égard soient en voie de réalisation.

Le mouvement des voyageurs s'est également développé ; leur nombre est passé de 322.000 à 401.700 en 1924. Sur le chemin de fer du Dahomey, les voyageurs donnent une recette à peu près équivalente à celle des marchandises.

Voici quelques chiffres :

RECETTES D'EXPLOITATION (fr.)

	1923	1924
Recettes du trafic	2.979.531 80	3.683.858 58
Recettes annexes	2.077 00	4.16770
Total	<u>2.981.608 30</u>	<u>3.688.026 28</u>

DÉPENSES D'EXPLOITATION

	1923	1924
Administration centrale, frais génér.	184.681 57	177.853 86
Direction en Afrique et exploitation	423.850 83	457.427 39
Matériel et traction	906.925 82	1.046.109 92
Voie et bâtiments	269.614 70	248.352 58
	1.785.072 92	1.929.743 75
A déduire : 85 % du montant de la location de matériel roulant au wharf, d'après l'art. 6 de la Convention de 1921	59.187 80	84.900 50
Total	<u>1.725.885 78</u>	<u>1.844.837 25</u>
Excédent des recettes sur les dépenses	1.255.722 58	1.849.189 03

Voici, d'autre part, la comparaison des principales données statistiques concernant l'exploitation en 1923 et en 1924, :

	1923	1924
Recette kilométrique	10.168 12	12.577 19
Dépense kilométrique	5.885 75	6.291 40
Coefficient d'exploitation	57 88	50 02
Nombre de voyageurs kilométriques	15.052.665 00	18.600.464 00
Nombre de tonnes kilométriques	4.384.552 00	5.520.629 00

L'exploitation du wharf de Cotonou a donné les résultats suivants :

	1923	1924
Recettes, déduction faite d'une somme de 10.000 fr. à imputer au fonds de réserve du wharf	1.433.314 61	1.880.792 43
Dépenses	1.029.980 56	1.224 118 85
Excédent	403.334 05	656.673 58

La prime de gestion revenant à la Compagnie, en application de la Convention, s'élève pour 1924 à 154.168 fr. 39, le surplus de l'excédent, soit 502.505 fr. 19, appartenant à la Colonie.

L'assemblée générale a approuvé la répartition des bénéfices proposée par le conseil. Elle a décidé qu'une somme de 30.000 fr. sera imputée au fonds de prévoyance prévu à l'article 55 des statuts et fixé ainsi qu'il suit le montant brut des dividendes de l'exercice 1924 :

Aux actions de capital 9 19
 Aux actions de jouissance 4 19
 Aux parts bénéficiaires 18 43

Ces dividendes seront payés, sous déduction des impôts à partir du 15 juin à la Banque de Paris et des Pays-Bas et au Comptoir national d'escompte de Paris.

Chemins de fer au Dahomey.
 (La Cote de la Bourse et de la banque, 18 juin 1926)

Les bénéfices de 1925 atteignent 1.305.002 fr. contre 1.151.993 fr. Le dividende voté par l'assemblée ordinaire est de 10 fr. par action de capital contre 9 fr. 19, 5 fr. par action de jouissance contre 4 fr. 19 et 22 fr. par part contre 18 fr. 43, payable le 1^{er} juillet. 1.045 actions de capital seront amorties.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1926)

L'assemblée ordinaire de cette société, tenue le 17 juin sous la présidence de M. Chapuy, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice 1925, présentant un solde créditeur de 1 million 305.002 fr. 71 qui, ajouté au report de l'exercice précédent, donne un total de 1.300.108 francs. Le dividende a été fixé à 10 fr. brut pour les actions de capital, 5 fr. pour les actions de jouissance et 22 francs pour les parts. Il sera mis en paiement à compter du 1^{er} juillet prochain.

Il a été porté 30.000 francs au fonds de prévoyance, affecté 104.500 francs à l'amortissement de 1.045 actions, et reporté à nouveau 14.234 francs.

M. Henri Nouvion, administrateur sortant, a été réélu.

Pour l'exercice 1925, les recettes accusent encore une progression notable sur celles de l'exercice 1924. Le tonnage transporté de presque toutes les marchandises d'importation et d'exportation est supérieur à celui de l'année antérieure. Le tonnage total est passé de 53.956 tonnes en 1924 à 58.061 en 1925.

Les transports de coton, notamment, se sont élevés à 1.920 tonnes contre 817 précédemment. La culture du coton se poursuit en effet activement. Le nombre des voyageurs est passé de 401.760 à 480.394 en 1925.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 18 juillet 1927)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 30 juin 1927 pour l'approbation du bilan et des comptes de l'exercice 1926.

Une nouvelle et fort importante augmentation du trafic, tant du chemin de fer que du wharf de Cotonou et des recettes correspondantes a été enregistrée en 1926.

Les dépenses d'exploitation, tant du chemin de fer que du wharf, ont, d'autre part, augmenté dans une forte proportion en 1926 et leur mouvement ascensionnel continue. Cette aggravation des dépenses, conséquence du renchérissement de la main-d'œuvre et des matières qui a suivi la guerre, en relation avec la dépréciation du franc, est un phénomène général commun à tous les chemins de fer et à toutes les entreprises, tant de la Métropole que des Colonies. Il est naturel que sa répercussion dans une Colonie lointaine se fasse sentir avec un certain retard, mais, par contre, se prolonge davantage.

L'an dernier, la Compagnie avait engagé des pourparlers avec M. le gouverneur général pour obtenir la révision de la formule d'exploitation du chemin de fer établie par la Convention de 1921. Ces pourparlers viennent d'aboutir et M. le président de la République a approuvé un avenant à la Convention de 1921, avenant qui s'applique rétroactivement à l'exercice 1926.

Après lecture du bilan et du rapport des commissaires aux comptes, les résolutions suivantes ont été adoptées :

L'assemblée générale approuve la répartition des bénéfices proposée par le conseil. Elle fixe ainsi qu'il suit le montant brut des dividendes de l'exercice 1926 :

Aux actions de capital, 12 fr. 10 ;

Aux actions de jouissance, 7 fr. 10 ;

Aux parts bénéficiaires, 31 fr. 25

et décide de reporter à nouveau le surplus des bénéfices, soit 374.592 fr. 81.

Ces dividendes seront payés, sous déduction des impôts, à partir du 1^{er} juillet 1927 à la Banque de Paris et des Pays-Bas et au Comptoir national d'escompte de Paris.

L'assemblée générale prend acte de l'avenant de 1927 à la Convention de 1921 qui a été ratifié par le Président de la République..

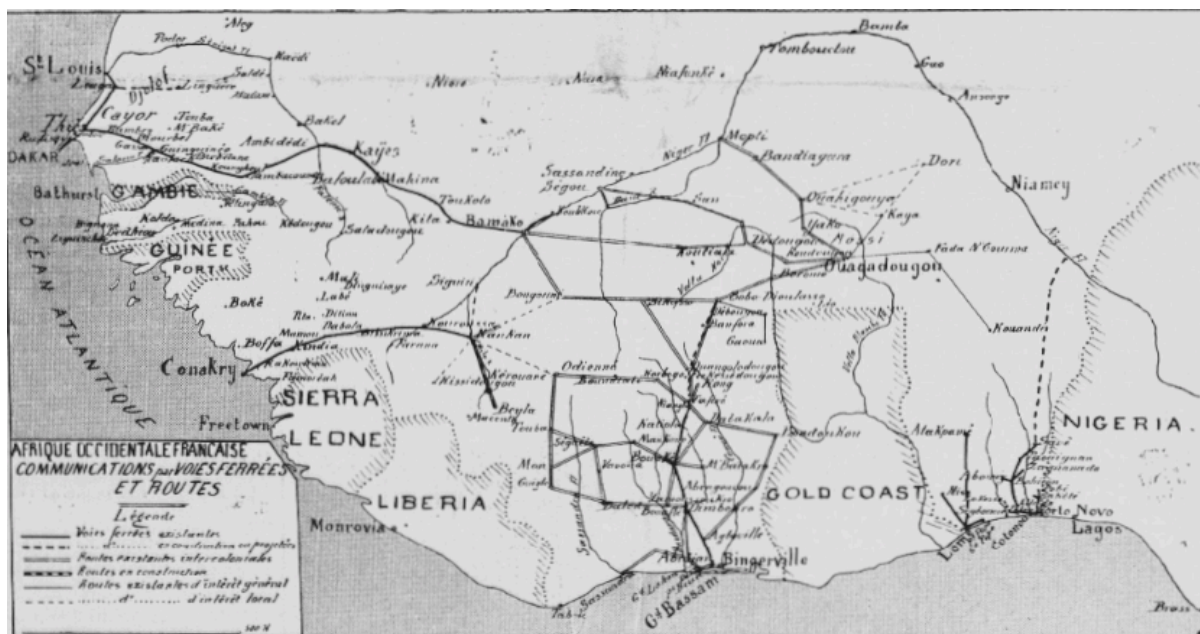
L'assemblée générale réélit M. L. Goffin, administrateur sortant, pour une période de six années.

L'assemblée générale, en vertu de l'article 30 des statuts, fixe à cinquante mille francs le montant annuel, prévu audit article, des émoluments des membres du conseil d'administration qui en feront entre eux la répartition comme bon leur semblera. Cette décision est applicable à l'exercice 1926 et aux exercices solvants jusqu'à décision contraire de l'assemblée.

Chemins de fer au Dahomey.
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 août 1927)

Contrairement à certains bruits qui ont circulé ces temps derniers, le conseil d'administration de la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey ne songerait nullement à demander aux actionnaires l'autorisation de procéder à une augmentation du capital social.

LES CHEMINS DE FER EN AOF
par Édouard Néron,
sénateur de la Haute-Loire,
vice-président de la commission des douanes.
(*Les Annales coloniales*, 23 décembre 1927)



CHEMIN DE FER
CENTRAL-DAHOMEEN

L'infrastructure et une partie de la superstructure de ce chemin de fer ont été construites par l'Administration. Le reste de la construction et l'exploitation ont été

concedés d'abord à un particulier, puis à une société anonyme portant le nom de « Compagnie française de chemin de fer au Dahomey ».

La construction de ce chemin de fer qui comporte 294 km de lignes — ligne principale de Cotonou à Savé 262 km., embranchement de Pabou au lac Ahémé, 32 km. — a été commencée en 1900. Elle a atteint son terminus provisoire actuel en 1912. Depuis cette date, la longueur exploitée n'a pas varié. Cette ligne a coûté 21.000.000 de fr., soit 71.400 francs par km.

Le chemin de fer Central-Dahoméen a son origine à Cotonou (sa voie est raccordée au wharf de cette localité). Il longe d'abord la côte jusqu'à Pahou au km 26, d'où part l'embranchement de 32 km qui aboutit au lac Ahémé à Segboroué. La ligne remonte ensuite vers le Nord en traversant une région très riche. Les principaux centres qu'elle dessert sont Allada au km. 58 ; Bohicon au km. 127 d'où partent vers Abomey à l'ouest et Zagnanado à l'est, les deux lignes établies en voie de 0 m. 60 signalées plus haut; Paouignan au km. 194.

Cette ligne doit être prolongée vers le nord jusqu'au Niger, pour y être reliée à un bief navigable de ce fleuve, qui s'étend jusqu'à près d'Ansongo. Une mission d'études est actuellement sur le terrain pour déterminer le tracé à adopter. La longueur de la ligne de Savé au Niger sera d'environ 500 km.

La ligne existante a été établie en adoptant une rampe fondamentale de 25 m/m par mètre, et un rayon minimum de 75 mètres pour les courbes.

Il y a au total 36 gares ou haltes sur le chemin de fer Central-Dahoméen.

La largeur de la voie est de un mètre, les rails pèsent 22 kg au mètre.

La nouvelle ligne à construire pour rejoindre le Niger sera établie avec une rampe fondamentale de 15 m/m par mètre, des courbes dont le rayon minimum sera de 300 mètres, et le matériel de voie standard adopté pour les lignes de l'A.O.F. exploitées en régie.

Le parc total de matériel de traction et roulant était à la date du 31 décembre 1925 de : 19 locomotives, 22 voitures à voyageurs, 7 fourgons, 214 wagons à marchandises et 7 wagons de service.

Le trafic voyageurs et marchandises de ce chemin de fer depuis l'année 1903 est donné par le tableau suivant :

Années	Nombre de voyageurs	Nombre de tonnes
1908	122.592	15.879
1909	153.175	21.117
1910	230.926	22.941
1911	237.118	33.261
1912	258.482	28.880
1913	221.135	30.676
1914	196.010	23.327
1915	152.504	26.722
1916	205.436	29.346
1917	238.784	33.011
1918	202.000	33-392
1919	280.661	44.097

1920	424.836	37.300
1921	319.091	34165
1922	298.124	39.859
1923	334-881	44-450
1924	401.760	33.956
1925	511.189	57836
1926.	717844	60.836

Les tonnages des principaux produits transportés en 1926 sont donnés ci-dessous (tonnes) :

Amandes de palme	17.930
Huile de palme	8.560
Igname	1.300
Maïs	1.540
Sel	2.400

La dernière révision des tarifs du Central Dahoméen a été faite pendant le premier semestre de l'année 1926. Depuis cette date, la nécessité de les augmenter s'est fait sentir. Les majorations à fixer sont actuellement à l'étude, et entreront très probablement en vigueur vers la fin de l'année. Il y a lieu de tenir compte de cette indication dans l'examen des taxes actuellement en vigueur données ci-après à titre d'exemple.

Il existe trois classes de voyageurs pour lesquelles les prix. à percevoir sont fixés d'après les bases suivantes :

- 1^{re} classe : 0 fr. 35 par km.
- 2^e classe : 0 fr. 25 par km.
- 3^e classe : 0 fr. 13 par km.

Les excédents de bagages, les messageries et les denrées sont taxés à raison de 1 fr. 65 par tonne et par km.

Le tarif spécial G. V. n° 1 est relatif aux cartes d'abonnements et aux locations de voitures ; le G.V. n° 2, aux petits colis d'approvisionnement taxes indépendantes de la distance : de 0 à 10 kg ; 2 fr. 50 ; de 10 à 20 kg ; 4 fr.

Les marchandises sont divisées, au tarif général de petite vitesse, en 6 classes taxées, par tonne et par km, sur les bases suivantes :

PARCOURS	CLASSES					
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e
De 0 jusqu'à 100 km.	2 50	1 25	0 90	0 65	0 40	0 25

Pour chaque km en excédent de :						
100 jusqu'à 200 km.	2 50	1 05	0 80	0 50	0 30	0 20
200 jusqu'à 300 km.	2 50	0 85	0 65	0 35	0 25	0 15

Parmi les tarifs spéciaux de petite vitesse, il convient de citer : le P. V. n° 4 Animaux vivants prix par wagon à 2 essieux : de 0 à 100 km. : 0,90 ; de 100 à 200 km. : 0,75 ; de 200 à 300 km. : 0,60 le P.V. n° 5, principales marchandises d'importation et le P.V. n° 6 principales marchandises d'exportation : le P.V. n° 7 dont les bases varient suivant les produits et les parcours de 0,40 à 0 fr. 09

Les résultats de l'exploitation depuis l'année 1908 sont donnés dans le tableau suivant :

Années	Recettes	Dépenses	Excédent
1908	586.416	1.158.097	- 571.681
1909	749.929	1.137.464	- 387.535
1910	925.786	1.134.867	- 209.081
1911	1.171.535	1.281.550	- 110.015
1912	1.164.455	1.288.224	- 123.765
1913	1.173.750	862.835	310.924
1914	880.915	792.027	8.888
1915	793.854	643.381	450.473
1916	1.007.254	721.357	282.397
1917	1.060.382	811.002	258.380
1918	1.434.647	937.659	496.988
1919	1.914.811	1.463.988	450.834
1920	2.602.279	1.752.379	819.900
1921	1.928.267	1.701.080	227.087
1922	2.548.987	1.628.872	910.115
1923	3.982.355	1.619.949	1.362.406
1924	3.688.026	1.844.837	1.843.189
1925	4.572.568	1.988.400	2.584.168
1926	6.060.086	2.763.158	3.305.928

LES CHEMINS DE FER DU DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 23 décembre 1927)

La Compagnie française de chemins de fer au Dahomey, société anonyme au capital de 7.040.000 francs, constituée en 1901, exploite au Dahomey un réseau d'environ 300 km, de Cotonou à Savé par Pahou, et de Pahou à Segboroué. Elle exploite, en outre, depuis le 1^{er} janvier 1910, le wharf de Cotonou pour le compte de la colonie. Dans un avenir prochain, la ville de Cotonou sera reliée à celle de Porto-Novo par un prolongement de la voie ferrée dont la construction est actuellement en voie d'exécution.

En outre, une mission spéciale envoyée par M. le gouverneur général de l'A.O.F., s'est rendue au Dahomey pour procéder à l'étude sur le terrain d'un prolongement de la ligne au delà de Savé. La liaison entre Segboroué et Grand-Popo a été également décidée. Il n'est pas douteux que ces extensions du réseau actuel contribueront dans la plus large mesure au développement de la colonie du Dahomey.

Une importante concentration bancaire en Belgique
La fusion Société générale de Belgique-Banque d'Outremer
(*Les Documents politiques, diplomatiques et financier*, février 1928)
(suite du n° de janvier)

LA BANQUE D'OUTREMER

Chemins de fer du Dahomey (aux bilans antérieurs à 1925. on trouvait, en 1923 : 6.151 actions et 2.663 parts ; en 1924, 3.716 actions et 2.738 parts. Les bilans de 1925 et suivants ne comportent plus de ces catégories de titres).

DAHOMEY
LE TRAFIC DES CHEMINS DE FER
(*Les Annales coloniales*, 31 mars 1928)

Le Central Dahoméen

Pendant le mois de décembre 1927, le chemin de fer Central Dahoméen a transporté 55.740 voyageurs et 4.760 tonnes de marchandises. Celles-ci comprennent principalement 1.000 tonnes d'amandes de palme, 220 tonnes d'huile de palme, 360 tonnes d'ignames, 160 tonnes de maïs, 200 tonnes de sel.

Ces chiffres portent à 650.770 voyageurs et 63.100 tonnes de marchandises le trafic de l'exploitation pendant l'année 1927.

Pendant l'année 1926, il avait transporté 760.820 voyageurs et 60.210 tonnes de marchandises, On constate donc en 1927 une diminution assez importante du trafic voyageurs mais une augmentation du trafic marchandises.

Les recettes de l'exploitation ont-été de 535.850 pendant le mois de décembre 1927, ce qui porte le chiffre des recouvrements effectués pour l'ensemble de l'année 1927, à 6.784.070 francs contre 6.084.310 francs en 1926 ; d'où une augmentation de 699.760 francs pour l'année 1927.

La Cie française de chemins de fer au Dahomey a été autorisée à imputer au fonds spécial des travaux complémentaires et de renouvellement des travaux d'installation et de premier établissement (prévus à l'article 4 de l'avenant des 28 Juillet et 20 septembre 1921. les sommes ci-après :

- 1° Une somme de 23.000 francs pour la gare de Dassa-Zoumé ;
- 2° Une somme de 3.000 francs pour des parafoudres sur les poteaux de la ligne téléphonique.

L'Est-Dahoméen

Le chemin de fer Est-Dahoméen a transporté pendant le mois de décembre 1927, 16.287 voyageurs, et 2.056 tonnes de marchandises. Celles-ci comprennent notamment, à la montée : 26 tonnes de pétrole, 3 tonnes de vins et bières, 1 tonne de tissus, 9 tonnes de sel, 3 tonnes de tabac, 15 tonnes d'alcools ; à la descente : 690 tonnes de maïs, 118 tonnes d'amandes de palme, 60 tonne d'huile de palme, 19 tonnes de coton.

Ces chiffres portent à 195.823 voyageurs et 41.841 tonnes de marchandises le trafic de l'exploitation pour l'année 1927. Pendant l'année 1926, il avait été transporté 232.675 voyageurs et 22.297 tonnes de marchandises. L'accroissement du trafic marchandises est donc considérable en 1927 puisqu'il est de l'ordre de 87 %.

Les recettes effectuées pendant le mois de décembre 1927 ont été de 106.900 fr. 66, ce qui porte le chiffre des recouvrements effectués pendant l'année 1927 à 1 million 145.256 fr. 99 contre 1.034.002 fr. 64 en 1926.

DAHOMEY LA VIE ECONOMIQUE (*Les Annales coloniales*, 12 juin 1928)

L'Est-Dahoméen

Le chemin de fer Est-Dahoméen a transporté pendant le mois de février 1928, 14.243 voyageurs et 1.948 tonnes de marchandises.

Les principales marchandises transportées ont été : à la montée, 17 tonnes de pétrole, 17 tonnes d'alcool, 11 tonnes de sel, 4 tonnes de vins et bières, 3 tonnes de tabac ; à la descente, 600 tonnes de maïs, 330 tonnes d'amandes de palme, 242 tonnes d'huile du palme, 25 tonnes de coton.

Ces chiffres portent à 29.399 voyageurs et 5.175 tonnes de marchandises le trafic de l'exploitation pendant les deux premiers mois de 1928. Pendant la période correspondante de 1927, il avait été enregistré 32.449 voyageurs et 5.083 tonnes de marchandises.

Les recettes de l'exploitation ont été de 87.814 fr. 01 en février 1928 ; le total des recettes pour les deux premiers mois de l'année en cours est de 183.518 fr. 97 contre 179.792 fr. 10 pour la même période de 1927.

Le Central-Dahoméen

Le chemin du fer Central-Dahoméen a transporté, pendant le mois de février 1928, 46.590 voyageurs et 5.800 tonnes de marchandises. Celles-ci comprennent principalement 1.220 tonnes d'amande de palme, 480 tonnes d'huile de palme, 250 tonnes d'ignames, 170 tonnes de maïs, 360 tonnes de sel.

Le trafic, pour les deux premiers mois de 1928, a été de 101.470 voyageurs et 12.030 tonnes de marchandises contre 97.380 voyageurs et 7.980 tonnes de marchandises pendant la période correspondante de 1927.

Les recettes de l'exploitation se sont élevées pendant ce mois de février à 560.380 francs, ce qui porte le chiffre des perceptions, depuis le 1^{er} janvier, à 1.164.190 fr. contre 991.130 fr. pendant les deux premiers mois de 1927.

Chemins de fer au Dahomey.
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 15 juin 1928)

L'assemblée ordinaire du 14 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1927, qui se soldent par un bénéfice de 1.498.927 francs, auxquels il faut ajouter le report de l'exercice précédent de 374.532 fr. Le dividende brut a été fixé à 12 fr. 10 par action de capital, 7 fr. 10 par action de jouissance et 31 fr. 25 par part, payable le 2 juillet.

COTONOU
(*La Voix du Dahomey*, 1^{er} juillet 1928)

Le 12 juin dernier, un sourd-muet du nom de Comlan, qui se trouvait sur le passage du train à deux kilomètres de Cotonou, a été très grièvement blessé. Transporté à l'ambulance, ce malheureux infirme, malgré tous les soins dévoués à lui prodigués par le médecin, succomba quelques heures après.

Certes, en la circonstance, la responsabilité du conducteur ne saurait être engagée, car, paraît-il, le train sifflait à tue-tête, mais nous nous permettons cependant d'attirer la bienveillante attention de Monsieur le directeur de la Compagnie des chemins de fer sur la situation digne de pitié de la nommée Yaocha qui, en perdant son enfant, reste à jamais privée de son seul et unique soutien.

Les indigènes savent que la générosité est bien dans la tradition française. Ils attendent donc, de Monsieur le directeur de la Compagnie des chemins de fer, un geste en faveur de l'inconsolable Yaocha.

Compagnie française de Chemins de fer du Dahomey
(*La Journée industrielle*, 14 juin 1929)
(*Les Annales coloniales*, 20 juin 1929)

L'assemblée ordinaire, tenue le 13 juin, a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1928, présentant un total de recettes d'exploitation de 7.626.425 francs, contre 6.802.357 francs en 1927. L'excédent de recettes sur les dépenses s'établit à 3.337.014 francs. Le solde du compte d'exploitation s'élève à 1.722.111 francs, auquel vient s'ajouter le report antérieur de 287.475 francs.

Le dividende a été fixé à 12 fr. 10 par action de capital (coupon n° 19) ; 7 fr. 10 par action de jouissance (coupon n° 7) et 31 fr. 25 par part bénéficiaire (coupon n° 7) payable à partir du 1^{er} juillet prochain,.

Une somme de 121.000 francs a été réservée à l'amortissement de 1.210 actions.

L'assemblée a nommé au réélu administrateurs MM. Max Robert ¹⁹, Paul Chapuy et le comte Jean de Valon ²⁰.

Le conseil est encore sans réponse aux propositions adressées au gouverneur général de la colonie en vue de l'exploitation de la ligne de Cotonou à Porto-Novo et de la ligne projetée pour prolonger la ligne principale de Savé jusqu'au Niger. La première de ces lignes est en voie d'achèvement partiel ; quant à la ligne de Savé au Niger, les travaux commenceront prochainement.

La grève des ouvriers et employés de la C.F.C.D.F. D.
par Jean de MATHA SANTANNA, ancien combattant.
(*La Voix du Dahomey*, septembre 1929)

Ainsi que nous l'avions annoncé dans la chronique locale de notre précédent numéro, les ouvriers de la Compagnie française des chemins de fer du Dahomey ont fait front commun avec ceux du wharf pour déclencher la grève à Cotonou le 5 août dernier.

Aussitôt mis au courant de cette nouvelle, nous nous sommes dépêché de mener une enquête aux fins d'établir les causes d'un désordre aussi général que malheureux qui n'a pas manqué de causer de graves préjudices aux commerçants mais qui a encore interrompu pendant trois jours toutes circulations.

De nos investigations, il ressort que cette grève n'a eu d'autre motif que le mécontentement général du personnel indigène qui continue à recevoir, en échange de son dur labeur, un salaire de famine.

Nous avons constaté, en effet que la Compagnie ne tient aucun compte du service rendu par son personnel autochtone, même pour son ancienneté. Ainsi, nous avons enregistré qu'un employé ou un ouvrier ayant accompli vingt-cinq à trente ans de services loyaux reçoit malgré son ancienneté un salaire qui oscille entre 200 et 250 francs.

Nul n'ignore aujourd'hui que la vie ayant renchéri depuis la guerre, toutes les administrations, tous les grands établissements de l'importance de la Compagnie du chemin de fer, n'ont pas manqué d'améliorer le sort de leur personnel, sachant que pour s'attacher un employé ou un ouvrier, il faut nécessairement récompenser ses mérites en commençant d'abord par lui allouer un salaire raisonnable. Il est donc inadmissible de compter toujours sur le zèle d'un homme qui a de nombreuses charges de famille qui ne gagne après vingt-cinq ans de service effectif que le salaire dérisoire de 250 francs par mois, dans une administration telle que le chemin de fer. Ce chiffre nous conduit à une moyenne journalière de 8,30 au prix actuel de la vie. Il faut encore ajouter que les employés ou les ouvriers qui gagnent 250 francs par mois sont les plus

¹⁹ Eugène Max Robert (Marseille, 1869-Paris, 1941) : fils de Gustave Robert, négociant à Marseille, vice-président de la Foncière-Transports, puis membre de la commission de contrôle du Comptoir national d'escompte de Paris (1899-1925), administrateur de l'Accumulateur Fulmen (1899), de la Cie française d'études et d'entreprises coloniales (1906), etc., et d'Augustine Imer. Marié en 1902, à Marseille, avec Marguerite Mangin. Administrateur colonial en AEF et AOF (1896-1908), puis secrétaire général et administrateur de la Société générale de transports maritimes à vapeur (SGTM), son représentant au conseil de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, des Messageries africaines, de la Radiomaritime... Administrateur de la Compagnie d'électricité du Sénégal (1911-1922). À la suite de son père : commissaire aux comptes du Comptoir national d'escompte (1926), administrateur de la Foncière-Transports et de la Société industrielle et agricole de Pointe-à-Pitre. Président délégué des Brasseries des Moulinaux, administrateur de la Société française de brasseries (1933) et de la Société anonyme Bières Grutli (1938). Officier de la Légion d'honneur (1932).

²⁰ Jean de Valon (1881-1958) : gendre de Louis Mante. Inspecteur général de la Cie industrielle des pétroles. Officier de la Légion d'honneur.

fortunés. Il est de malheureux employés ou ouvriers de cette compagnie qui peinent à un salaire moyen de 90 à 150 francs [quelques mots illisibles]

trait trop blâmer les grévistes lorsqu'on songe que l'ouvrier ou l'employé indigène une fois mis au courant, devient l'auxiliaire capable susceptible de remplacer avantageusement l'ouvrier européen qui tire tout le bénéfice de l'exploitation de son adjoint. Ainsi, un ouvrier européen, à part quelque différence de solde qui oscille entre 1.250 et 2.150 par mois, reçoit une indemnité de cherté de vie qui varie entre 500 et 700 fr. par mois, non compris les autres indemnités inhérentes à sa situation de famille. Au surplus, après vingt-deux mois de séjour, ces agents bénéficient d'un congé métropolitain de quatre mois, au cours desquels ils reçoivent la moitié de leur solde coloniale, comportant la gratuité de voyage en France, à l'aller comme au retour.

Tandis que nos infortunés compatriotes doivent accomplir nécessairement six années consécutives de service pour pouvoir prétendre à huit jours de congé sans solde. À l'inverse de leurs collègues européens, lorsqu'ils sont malades et reconnus inaptes au service, ils ont simplement droit à la gratuité des soins médicaux et l'incapacité de travail entraîne *ipso facto* la privation de leurs salaires.

Indépendamment de leur solde qui varie, avons-nous dit, entre 90 et 150 fr., il est alloué à chaque agent indigène une indemnité mensuelle de cherté de vie de 30 fr. par mois pour ces ouvriers ou ces employés en résidence dans les gares du Sud. Dans les gares du Nord, à l'exception de Bohicon où les agents indigènes sont traités sur le même pied d'égalité que leurs confrères du Sud, l'indemnité de cherté de vie est réduite de 50 %. Nous relevons en outre que cette indemnité n'est incorporée au traitement fixe que depuis juillet 1929.

En outre, nous connaissons des ouvriers de cette compagnie qui ont contracté des infirmités professionnelles sans qu'aucune pension ne vienne adoucir leurs retraites.

Nous apprenons encore qu'une proposition de prime élaborée en 1927 serait restée à ce jour dans le domaine des oublis et que pour y prétendre actuellement, le personnel indigène doit accomplir huit années [quelques mots illisibles]

antérieurs.

Des revendications adressées au directeur actuel de cette compagnie et rédigées dans un style sibyllin en vue d'augmentation des salaires étant restées lettres mortes, les ouvriers et les employés ont dû se servir de leur arme principale, mais décisive : la grève qui s'était étendue sur un front de 250 km, c'est-à-dire de Cotonou à Savé. Elle eut, pour conséquence une augmentation de 20 fr. pour les ouvriers ou employés appointés à 150 fr. par mois, de 15 pour ceux dont le salaire est égal à 200 fr. et de 10 pour ceux qui reçoivent une solde supérieure.

Pendant que les tarifs du chemin de fer et du wharf augmentent comme par enchantement, tandis que sa situation financière devient de plus en plus solide et lui permet d'envisager l'avenir avec sérénité, les salaires des ouvriers et des employés de cette compagnie vont en progression toujours décroissante. C'est en présence de ce fait que les ouvriers du chemin de fer ont fait front commun avec ceux du wharf et décidèrent, à leur tour, d'envisager la situation.

Après un examen très minutieux des circonstances, Monsieur le gouverneur Reste et maître Crespin, doyen des avocats du Dahomey, conjuguèrent leurs efforts pour faire cesser cette hostilité entre employés et employeurs. Ils ont, du reste, recueilli le bénéfice de leur bienveillante mais courageuse intervention puisque le travail fut repris dans l'après-midi du 7 août.

Aujourd'hui que tout est rentré dans l'ordre, pour assouvir leurs rancunes, quelques employés et ouvriers indigènes seraient le souffre-douleur de leurs chefs directs.

Une demande faite par un père de famille en vue d'obtenir la permission d'une journée pour se rendre aux obsèques de son enfant fut purement et simplement rejetée. Plusieurs licenciements seraient également en perspective.

Nous ne saurions trop recommander à ces agents trop zélés, sous les ordres desquels nos compatriotes travaillent, de la mansuétude et une certaine aménité faite toutefois d'une fermeté raisonnée. Nous nous refusons à supposer un instant la moindre rancœur de la part de ces patrons qui voudraient faire litière des incidents regrettables qui se sont produits ces jours derniers.

Ce n'était pas encore [quelques mots illisibles]

pas coulé bien que quelques ouvriers que l'on croyait pénétrés de l'esprit de Locarno, s'agitaient et se groupaient d'un air farouche. On se tromperait en affirmant que ces ouvriers ou ces employés sont communistes parce qu'ils font purement et simplement grève. Il y a là un fossé que nous nous refuserons toujours à franchir.

Nous aimons à croire que les autorités supérieures remédieront au retour d'un pareil fait en améliorant avec un peu plus de bienveillance le sort de ces malheureux ouvriers et employés et que l'application d'un régime analogue à celui du personnel du chemin de fer de l'Est-Dahoméen sera faite à celui de la Compagnie des chemins de fer à Cotonou.

DAHOMEY
LA VIE ADMINISTRATIVE
(*Les Annales coloniales*, 19 octobre 1929)

Chemin de fer Central-Dahoméen

Le contrôle du chemin de fer Central-Dahoméen est effectué sous la direction du chef du service des travaux publics, par les chefs des subdivisions des travaux publics dont les territoires sont empruntés par la voie ferrée.

Savoir : Subdivision de Cotonou, pour les cercles de Cotonou, Ouidah et Allada ;
Subdivision de Bohicon. pour les cercles d'Abomey et de Savalou.

Le salaire des employés indignes et le coût de la vie
par A. Jigovi
(*La Voix du Dahomey*, novembre 1929)

.....
Les employés et ouvriers de la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey avec leurs collègues du wharf paraissent foncièrement malheureux. Ces derniers, fatigués de continuer à mener une existence d'affamés, se sont mis en grève. Payer un salaire mensuel de 100 francs à un ouvrier à Cotonou, c'est le vouer à l'inanition, à la misère.

Lorsqu'un moteur menace d'éclater, on s'empresse d'ouvrir une soupape de sûreté.

Ces paroles peuvent s'appliquer à ce qui se passe actuellement à la Compagnie française de chemin de fer et au wharf. Il faudrait donc empêcher l'explosion qui menacerait la prospérité économique du pays, d'une aussi véritable catastrophe.

Enfin, l'intervention de M. le chef de la Colonie et celle de maître Crespin, cette honorable figure dahoméenne, esprit très compréhensif de l'indigène de ce pays, autorisent des espérances radieuses et feraient dissiper, nous voulons bien le croire, les nuages si menaçants pour l'avenir.

Un grand nombre d'Européens croient qu'un Akaoué (lettré) vit petitement et ne dépense pas grand'chose pour subvenir à ses besoins et à ceux de sa famille.

Voici un petit aperçu qui rétablit les laits: c'est une moyenne qui s'applique à un modeste employé, père d'un seul enfant et ayant à sa charge son père ou sa mère.

.....
Nous sollicitons donc en faveur de ces. employés de commerce un relèvement de salaire à l'instar de ce que l'administration fait pour ses fonctionnaires. Il importe que cette augmentation soit réalisée dans des conditions de justice élémentaire et de nécessité inéluctable afin d'assurer au commerce local des agents indigènes fidèles et honnêtes.

Quant à nos compatriotes employés à la Compagnie française de chemins de fer et au wharf, ils ne demandent qu'une chose : un supplément de gain, quelques garanties matérielles et morales, c'est-à-dire un paratonnerre des plus sûrs contre les vicissitudes du sort. Et ainsi, le travail, au lieu d'être une nécessité douloureuse, accompagnée de souffrances, deviendrait au contraire, la jouissance suprême, qui augmente les forces sociales et ramène le paradis sur la Terre.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER AU DAHOMEY (*Les Annales coloniales*, 14 juin 1930)

Réunis en assemblée ordinaire le 12 juin, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1929 au 31 décembre, se soldant, y compris le report à nouveau précédent de 221.205 francs en bénéfice de 2.364.308 francs qui. sur la proposition du conseil, a été affecté comme suit : Intérêt de 5 % sur 58.518 actions de capital, 282.500 francs, amortissement de 1.270 actions : 127.000 francs, au conseil 173.351 francs ; fonds de prévoyance, 300.000 fr. ; aux actions 600.000 francs, aux parts 600.000 francs ; Report à nouveau, 281.367 francs.

L'assemblée a donné *quitus* de la gestion d'administrateur de M. Alexandre Vacherie, décédé. Elle a ratifié la nomination, en son remplacement, de M. Max Robert. Le mandat de celui-ci venant à expiration, il a été réélu.

Chemins de fer au Dahomey (*Le Journal des finances*, 27 juin 1930)

L'action de capital Chemins de fer au Dahomey fait l'objet d'un raffermissement sensible à 262 ; la jouissance s'effrite au contraire à 158 ; quant à la part, négociée en dernier à 920, elle est maintenant inscrite, offerte sans contrepartie à 800. On trouvera d'autre part un exposé des conditions dans lesquelles s'effectuera le 1er décembre prochain, le rachat de la concession exploitée par la Compagnie.

Chemins de fer au Dahomey (*Le Journal des finances*, 27 juin 1930)

On pourrait épiloguer longuement sur les raisons qui ont déterminé le gouvernement général de l'Afrique Occidentale Française à décider le rachat de la concession exploitée par cette Compagnie depuis 1901. On n'en resterait pas moins en présence d'un fait brutal, autant qu'inattendu, qui modifie du tout au tout les perspectives de l'affaire. De toute évidence, cette entreprise privée qui, après des débuts difficiles, a vu croître régulièrement ses bénéfices jusqu'à obtenir, en 1929, avec un modeste capital de 7 millions, des profits supérieurs à 2 millions, constituait, pour la Colonie, une source de revenus particulièrement tentante. Nul n'ignore les exigences de notre budget colonial

en A.-O. F. Nul ne saurait, d'ailleurs, contester l'utilité de l'effort entrepris dans cette partie de notre domaine africain.

La décision inattendue du gouvernement général n'a pas eu d'effet sur le marché des actions de capital et de jouissance de la Compagnie du Dahomey. Par contre, la part a été sérieusement affectée : alors qu'elle valait encore plus de 1.200 en mai dernier, elle s'inscrivait, au début de cette semaine, offerte sans contrepartie à 850. Ces titres étaient de beaucoup les plus intéressants.. Déduction faite de 10 % en faveur du conseil, ils se partageaient les superbénéfices à égalité avec les actions, recevant ainsi, chacun, 4 fr. 40 par franc de superdividende attribué à l'action. Ce privilège dans la répartition des bénéfices conférait aux parts un attrait d'autant plus grand que les extensions prévues au réseau primitif auraient très vraisemblablement nécessité l'élévation du capital. Ceci explique que les parts aient fait l'objet d'une cotation de faveur ; ceci explique également la baisse profonde dont elles viennent d'être l'objet.

À vrai dire, bien que la faculté de rachat ait été inscrite dans le cahier des charges de la concession, rien ne permettait de prévoir que l'administration songeât dès à présent à faire jouer cette clause. La redevance qu'elle touchait par le jeu des conventions en cours s'accroissait, en effet, régulièrement, et atteignait maintenant un chiffre important. Il semble toutefois que le rejet, par la Compagnie, des conditions par trop sévères que voulait lui imposer le Gouvernement général pour l'exploitation de nouvelles lignes, ne soit pas absolument étranger à la mesure qui vient de la frapper.

Le rachat de la concession empêche la Compagnie de recueillir le fruit des efforts accomplis depuis une trentaine d'années. Néanmoins, les actionnaires et porteurs de parts ne sont pas entièrement frustrés de leurs droits. Voici, en effet, dans quelles conditions s'effectuera le rachat, fixé au mois de décembre prochain :

1° La Colonie servira jusqu'à la fin de la concession, c'est-à-dire jusqu'en 1952, une annuité qui sera basée sur le produit net moyen des 5 dernières années, en écartant la plus mauvaise, soit, en fait, sur le produit des dernières années. Ce produit moyen s'établit à 1.856.568 fr., chiffre un peu inférieur au bénéfice de 1929. Par conséquent, les dividendes s'établiraient désormais légèrement au-dessous des chiffres, de cette année, soit 13 fr. 52 par action de capital, 8 fr. 52 par action de jouissance et 37 fr. 50 par part.

2° La Colonie doit reprendre le matériel roulant, l'outillage, le mobilier, les approvisionnements, pour une valeur qui sera déterminée soit d'un commun accord, soit par des arbitres. Cette clause est extrêmement importante car la Compagnie doit avoir à toucher, de ce fait, une somme certainement considérable. Le matériel roulant ne figure guère au bilan que pour 5 millions et demi ; les approvisionnements sont portés pour environ 3 millions et demi. Mais le matériel roulant et l'outillage figurent au bilan pour leur prix d'achat. Or, pour une grande partie, ce matériel a été acquis avant guerre et représente, par conséquent, une valeur or. Sans vouloir se livrer à des approximations qui pourraient entraîner par la suite certaines déceptions pour les actionnaires et porteurs de parts, il semble néanmoins que ces derniers sont fondés à escompter la répartition d'une indemnité intéressante.

Quant à l'avenir de la Compagnie, il est difficile d'affirmer dès à présent que toutes perspectives lui sont désormais fermées en A. O. F. L'affaire a fait preuve, en d'autres circonstances, d'une vitalité qui permet, même à l'heure actuelle, certains espoirs.

D'ailleurs, si l'on admet qu'abandonnant toute activité, elle s'achemine lentement vers la liquidation, l'annuité servie par la Colonie doit assurer, en même temps ; que sa rémunération, l'amortissement du capital au terme de la concession. Quant aux parts, elles ont droit, dans la liquidation, à 50 % des fonds de prévoyance et à 45 % du surplus de l'actif net. Notons enfin qu'il n'existe pas d'obligations et que, par conséquent, les actions et les parts interviendraient seules dans le partage de l'actif.

COTONOU
(*La Voix du Dahomey*, 1^{er} juillet 1930)

Le Chemin de fer de Cotonou-Porto-Novo est mis en service à partir du 1^{er} juin dernier.

Deux trains journaliers relient le port à la capitale.

En attendant l'achèvement du pont qui reliera Porto-Novo à Ouenta, un bac automoteur assurera les transports jusqu'au train.

AU CHEMIN DE FER CENTRAL-DAHOMÉEN
(*La Voix du Dahomey*, 15 novembre 1930)

Dans notre numéro du 1^{er} octobre 1930, nous avons attiré l'attention du directeur de la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey sur les améliorations que réclame le sort de nos compatriotes en service dans son administration.

Au moment où l'État prend en charge l'exploitation du chemin de fer Central-Dahoméen, nous tenons encore à attirer la bienveillante attention du Gouvernement sur les engagements pris par la compagnie concessionnaire vis-à-vis des employés indigènes, notamment du règlement concernant les primes de services, dont nous reproduisons l'extrait ci-dessous.

Compagnie française de chemins de fer au Dahomey

Règlement concernant les primes de service
instituées en faveur du personnel indigène au Dahomey

Article 1^{er}. — Lorsqu'un agent indigène au Dahomey, payé par mois, aura accompli, sans interruption autre que les congés éventuels régulièrement accordés par le directeur, un minimum d'années de service ci-après indiqué postérieurement au 1^{er} janvier 1928, il recevra, sous les conditions et réserves stipulées dans les articles suivants, une prime de service égale à une fraction du montant total du traitement fixe qui lui aura été versé pendant le temps de service accompli depuis le 1^{er} janvier 1928 et qui sera de 5 % du montant du traitement fixe lorsque le nombre d'années de service atteindra 8 ans ; de 6 % de service à 12 ans, déduction faite de la prime touchée après les 8 premières années ; de 7 % de service à 10 ans, déduction faite de la 2^e prime touchée après les 8 et 12 premières années.

Les allocations supplémentaires, telles que : allocations en nature, supplément pour intérim, frais de déplacement, indemnités de cherté de vie, gratifications, etc., ne seront pas considérées comme faisant partie du traitement fixe et n'entreront pas en ligne de compte.

Art 2. — Par mesure exceptionnelle et par dérogation à l'article 1^{er}, les présentes dispositions seront applicables à compter du 1^{er} janvier 1927, c'est-à-dire avec effet rétroactif de 6 mois, à tous les indigènes ayant déjà accompli à cette date une période ininterrompue d'au moins cinq ans de service pendant laquelle ils auront figuré sur les contrôles du personnel payé au mois, et à compter du 1^{er} janvier 1927, c'est-à-dire avec effet rétroactif d'un an, à tous les indigènes ayant déjà accompli au 1^{er} janvier 1928 une période ininterrompue d'au moins-10 ans de service pendant laquelle ils auront figuré sur les contrôles du personnel payé au mois.

Art. 3. — Les périodes d'origine des 8, 12 et 19 années de service, fixées à l'article 1^{er} du présent règlement, prendront date du 1^{er} janvier et du 1^{er} juillet de chaque année. à partir du 1^{er} janvier 1928, sauf les exceptions prévues par effet rétroactif à l'article 2.

En conséquence, tout agent porté à solde mensuelle au cours d'un semestre ne bénéficiera des dispositions du présent règlement. qu'à compter du 1^{er} jour du semestre suivant.

Art. 4. — La prime due à l'expiration de chaque période de 8, 12 et 16 ans sera versée à l'agent qui y aura droit, chacune de ces trois échéances. Après 10 ans, la prime de 7 % sera payable à la fin de chaque année.

Art. 5. — Tout agent cessant de faire partie du personnel de la Compagnie ou ayant interrompu son travail pour quelque cause que ce soit, à l'exception des jours de maladie dûment constatés, au cours d'une période considérée, n'aura droit à la prime correspondante.

Art. 6. — L'agent qui se rendrait coupable d'indiscipline, de malversations d'actes frauduleux quelconques ou d'infractions aux lois. Décrets ou règlements en vigueur au Dahomey perdrait d'office tout droit à sa prime de service.

Art. 7. — La Compagnie se réserve le droit de modifier à toute époque le présent règlement, soit dans son ensemble, soit dans ses détails.

Ces modifications ne pourront donc avoir en aucun cas un effet rétroactif à l'égard des droits acquis.

Paris, le 22 octobre 1927.

Le Président du conseil d'administration de la Cie française de chemins de fer au Dahomey.

Signé : P. CHAPUY.

1930 (déc.) : REPRISE PAR LA COLONIE

CHEMIN DE FER
(*La Voix du Dahomey*, mai 1931)

Maintenant que tous les services du Chemin de fer Centre-Dahoméen sont sous services administratifs, nous voulons espérer qu'en haut lieu, on voudra faire bénéficier les voyageurs des conditions meilleures de transports constatés sur l'autre ligne.

Les comparaisons ne sont pas, en effet, à faire entre les anciens wagons de première et seconde de la défunte Compagnie française de chemins de fer et ceux mis en circulation par le Gouvernement sur sa ligne de l'Est. Et puisque l'on parle tant de l'unification des tarifs dans le sens d'aggravation pour le voyageur, il n'est meilleure politique, croyons-nous, que l'unification des conditions de voyage.

Puisque la carence de la Compagnie des chemins de fer du Dahomey a obligé le Gouvernement à reprendre à son compte l'exploitation de la ligne, nous espérons que le Gouvernement fera bien les choses en faisant maison neuve, et en reléguant dans un musée des antiquités ces wagons infectes, bons tout au plus à figurer dans une exposition rétrospective des moyens de locomotion. Les wagons de seconde sont transformés en cuisine.

AEC 1931/307 ²¹ — Cie française de Chemins de fer du Dahomey, 280, bd St-Germain, PARIS (7^e)

Conseil. — MM. Paul Chapuy, P.D.G. ; H. Nouvion, vice-Prés. ; F. Bougère, A. Mange ²², Max Robert, comte Jean de Valon, adm.

(La Cote de la Bourse et de la banque, 19 juin 1931)

Chemin de fer au Dahomey. — Bénéfice net : 2.702.955 fr. contre 2.143.103 fr. Solde disponible : 2.984.322 francs contre 2.364.308 fr. Dividende fixé à 21 fr. 335 brut par action de capital contre 13 fr. 52 ; 16 fr. 335 par action de jouissance contre 8 fr. 52 et à 71 fr. 875 par part contre 37 fr. 50.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY
(Les Annales coloniales, 25 juin 1931)

L'assemblée du 18 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1930, qui accusent un solde créditeur de 2.702.955 francs et fixé les dividendes suivants : 21 fr. 335 aux actions de capital, 16 fr. 335 aux actions de jouissance et 71 fr. 875 aux parts bénéficiaires.

LES ASSEMBLÉES D'HIER
Chemin de fer au Dahomey
(La Cote de la Bourse et de la banque, 19 juin 1931)

Bénéfice net : 2.702,955 fr. contre 2.143.103 fr. Solde disponible: 2.984.322 francs contre 2.364.308 fr. Dividende fixé à 21 fr. 335 brut par action de capital contre 13 fr. 52, 16 fr. 335 par action de jouissance contre 8 fr. 52 et à 71 fr. 875 par part contre 37 fr. 50.

On se plaint toujours au chemin de fer Central-Dahoméen
(La Voix du Dahomey, août 1931)

Nous apprenons journellement que les ouvriers et les employés indigènes de cette Administration, sont malmenés d'une façon abjecte, toujours assujettis à des brimades de la part de leur chef direct.

Principalement ceux de l'atelier, où on compte un grand nombre d'ouvriers qui méritent d'être soutenus et encouragés au point de vue de traitement.

Il paraîtrait qu'on leur impose le paiement des outils endommagés en cours de travail. Que gagnent-ils, ces pauvres ouvriers, pour supporter une aussi lourde charge ? À notre avis, il n'y a qu'au Central-Dahoméen que l'on gagne moins.

²¹ Archives Serge Volper.

²² Alfred Mange (Paris, 1864-Paris, 1940) : polytechnicien, président du Paris-Orléans, son représentant dans diverses sociétés : Union d'électricité, Chemins de fer du Maroc, Énergie électrique du Maroc, etc. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

Est-il vrai que lorsqu'un ouvrier est malade, il supporte non seulement les peines morales mais aussi ses journées d'absence sont déduites de son mois ?

Il nous revient aussi que sur les six cents ouvriers en service à l'atelier, 1 % seulement a droit d'aller au W.C., le septième peut avoir envie, mais tant que les six autres ne rentrent pas à l'atelier, le pauvre malheureux peut lâcher

Nous craignons que ces malveillances sur malveillances envers le pauvre noir, ne tournent un jour en hostilité.

Confiant en la bonté du directeur actuel, nous espérons qu'il veillera à ce qu'on ait plus de bienveillance à l'égard de ces moricauds.

LE PERSONNEL INDIGÈNE DU CHEMIN DE FER CENTRAL-DAHOMÉEN

(*La Voix du Dahomey*, octobre 1931)

À plusieurs reprises, et depuis plusieurs années, *La Voix du Dahomey* a signalé la mauvaise situation faite au personnel indigène du Chemin de fer Central-Dahoméen : chefs de gare, contrôleurs, chefs de train, téléphonistes et ouvriers employés divers. Ce personnel est mal payé et notre devoir est de signaler encore cette piteuse situation au moment où la Direction du Chemin de fer envoie devant les tribunaux indigènes de 2^e degré d'Allada, de Cotonou, d'Abomey, de Savalou de Ouidah une série d'employés et chefs de station accusés de faits qualifiés détournements et falsifications d'écritures.

Interrogés sur les motifs de leurs fautes, certains prévenus ont répondu aux administrateurs-juges :

« Nous ne sommes point malhonnêtes. » Après avoir servi loyalement durant plusieurs années, nous sommes poussés au vice par le besoin, par la faim.

Nos appointements sont au dessous du minimum indispensable, ils sont insuffisants et nos réclamations pour les faire augmenter sont demeurées vaines. La Compagnie française de chemins de fer, en nous payant des appointements dérisoires, n'ignore pas qu'elle nous expose à supporter des conséquences de fuites inévitables dans nos gestions en complétant les manquants incessants de caisse par une partie de nos salaires dérisoires pour le maintien de notre situation, ce qui, à la longue, se chiffre et qu'un jour finit par éclater. Nous regrettons notre faute, nous demandons l'indulgence du Tribunal, mais encore faut-il que le service du chemin de fer prenne devant la Justice la part de responsabilité morale qui lui retient dans cette affaire. »

Nous livrons à l'opinion publique trois cas intéressants :

Premièrement, Charles P., 41 ans d'âge, 21 ans de service, marié, père de dix enfants en bas âge, une mère très âgée au Togo, chef de gare à Hinhimé-Soponta, salaire mensuel après 21 ans de service, 230 fr. Charles P., amputé d'une jambe au service de la Cie française de chemins de fer en 1910 alors qu'il gagnait 30 fr. par mois. Cet homme invalide est actuellement poursuivi par le Central-Dahoméen, devant le tribunal de 2^e degré, pour fait qualifié détournement et falsification d'écritures : déficit 2.000 fr., 6 mois d'emprisonnement avec restitution.

Deuxième, Louis D., âgé de 34 ans, 12 ans de service, chef de gare à Agouagon, marié, père de huit enfants en bas âge, une mère malade, une sœur infirme. Salaire mensuel après 12 ans de service, 245 fr., même faute que ci-dessus: déficit de 1.990 fr., 6 mois d'emprisonnement avec restitution.

Troisième, Dominique Ch., 13 ans de service, marié, père de 4 enfants en bas âge, une grand-mère centenaire, un père 68 ans, chef de gare à Savé, rendement et recettes mensuelles 50 à 60.000 fr., salaire mensuel après 13 ans de service 275 fr., même faute que les précédents : déficit 2.990 fr., 8 mois d'emprisonnement avec restitution.

L'exposé de ces trois cas sur cent suffit à jeter quelque lumière sur la situation déplorable faite aux indigènes employés par notre service de Chemin de fer. L'on a fait

jusqu'ici une vilaine et malhonnête exploitation du personnel indigène dont il s'agit. Aussi est-il permis d'admettre à la décharge des accusés, la version selon laquelle, poussés par le besoin et la faim après plusieurs années de bons et loyaux services, un certain nombre de ces agents commettent simultanément des détournements au préjudice non des clients, mais du Chemin de fer. Un patron riche devient moralement complice quand, allouant une solde dérisoire et insuffisante, il expose ses agents de recettes à commettre des indécitesses. La Compagnie de chemins de fer au Dahomey ou le Central-Dahoméen est non partiellement mais manifestement responsable des fautes actuellement reprochées à ces agents insuffisamment rétribués.

Par ailleurs, les tribunaux indigènes de 2^e degré sont présidés par nos administrateurs sévères pour les Akaoués en général, c'est-à-dire les éléments constituant la même administration locale poursuivante, juge et partie civile. L'on se demande avec anxiété comment ces juges peuvent avoir le courage et l'impartialité nécessaires pour apprécier suffisamment, psychologiquement, les malheureux mobiles qui ont poussé les chefs de gare du Central-Dahoméen à fauter.

CORRESPONDANCE
(*La Voix du Dahomey*, novembre 1931)

.....
Je pense qu'il est temps de mettre un frein à certaines exagérations tendancieuses de quelques présidents des Tribunaux indigènes, car l'indigénat semble avoir trouvé en ces temps derniers une floraison nouvelle. Les Akaoués, notamment les agents indigènes du Chemin de fer Central-Dahoméen, jugés à la six quatre deux, sont à tour de bras, collés au Hoc (prison).

.....

Compagnie française des Chemins de fer au Dahomey
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 février 1932)

Un décret approuve la convention de rachat de la concession du chemin de fer de Cotonou à Savé, avec embranchement de Pahou à Segboroue, et la reprise de l'exploitation du wharf de Cotonou.

Compagnie française des Chemins de fer au Dahomey
(*Les Annales coloniales*, 4 février 1932)

Les chemins de fer du Dahomey ne s'écartent guère de leurs cours précédents. On sait que la concession de cette société a été rachetée par le gouvernement (annuité fixe de 1.676.000 fr. payable jusqu'en 1952 ; reprise du matériel roulant, de l'outillage, du mobilier et des approvisionnements pour le prix de 20 millions 150.000 fr. environ). Comme conséquence de la situation ainsi créée, une assemblée extraordinaire va avoir à délibérer, le 20 mai, sur la dissolution anticipée de la société et la désignation du conseil d'administration comme liquidateur. L'assemblée ordinaire doit se tenir le même jour en vue d'approuver les comptes de l'exercice 1931. La répartition qui sera proposée aura un caractère exceptionnel du fait des rentrées supplémentaires découlant du rachat de la concession.

Compagnie française des Chemins de fer au Dahomey
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 février 1932)

L'annuité de rachat qui sera payée jusqu'en 1952, a été fixée à environ 1.678.000 fr., somme distribuable, sous déduction des frais d'administration.

Ce qu'on dit en Bourse
(*La Liberté*, 4 février 1932)

Les concessions accordées à la Compagnie française des chemins de fer au Dahomey pour l'exploitation du chemin de fer de Cotonou à Save, avec embranchement de Pahou à Segboroué, ayant été rachetée par le gouvernement général de l'Afrique Occidentale Française le 1^{er} décembre 1930, l'Officiel vient de publier un décret qui approuve la convention que le gouvernement général a passée avec la Compagnie le 23 décembre dernier.

CIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY
(*Les Annales coloniales*, 24 mai 1932)

L'assemblée ordinaire du 20 mai a approuvé les comptes de l'exercice au 31 décembre 1931, qui font ressortir un bénéfice net de 15.236.552 francs.

Compte tenu du report antérieur, le solde distribuable s'élève à 15.281.902 fr.

Le dividende a été fixé à 100 fr. 028 par action de capital, 95 fr. 028 par action de jouissance et à 418 fr. 125 par part.

Le paiement en sera effectué le 1^{er} juillet.

(*Les Archives commerciales de la France*, 22 juillet 1932)

PARIS. — **Dissolution.** — 27 juin 1932. — Compagnie française des chemins de fer au Dahomey, 280, bd Saint-Germain. — *Petites Affiches*.

CORRESPONDANCE
(*La Voix du Dahomey*, octobre 1932)

Cotonou, le 30 septembre 1932

Monsieur le directeur de la *Voix du Dahomey* à Cotonou.

Monsieur le directeur,

Un groupe de chefs de station de la ligne du service des réseaux me prient de vous soumettre certaines doléances au sujet de la paye.

L'ancienne Compagnie de chemins de fer payait ses chefs de gare le 5 ou 6 de chaque mois. Mais aujourd'hui, au lieu que le service actuel apporte une amélioration en réduisant ce délai, il ne fait que l'augmenter sensiblement.

Les pauvres employés et les manœuvres se voient payés le 12 ou 14 de chaque mois. En attendant de toucher leurs soldes, ils sont obligés de recourir à l'emprunt usuraire pour subvenir à leurs besoins.

Il importe aussi de vous signaler la façon tout à fait étrange dont s'effectue la paye par les agents qui en sont chargés. Quand on paie aux illettrés, on ne leur laisse pas le temps de compter. Après le départ du train, ils s'aperçoivent qu'il leur manque quelque chose.

S'ils réclament, au retour du train, on leur répond insolemment : je m'en fous.

Pour remédier à cet état de choses, je viens vous prier au nom de ces Messieurs, dont la majeure partie demeure intimement attachée à votre noble idéal, d'intervenir tant par la voie de votre organe que par vos démarches auprès du directeur.

On pourrait bien améliorer la situation, soit en confiant le paiement de ce personnel à l'Administration des cercles, comme pour les Chefs de Districts européens, soit en instituant deux commissions dont l'une pour le Sud et l'autre pour le Nord. Au lieu de deux Européens à 52 fr. par jour, on économiserait des millions de francs en confiant la paye à des agents indigènes.

On pourrait également faire seconder les Européens par des indigènes, comme cela se faisait par l'ancienne Compagnie de chemins de fer au Dahomey.

La commission du Sud serait composée exclusivement d'agents indigènes qui sont capables d'accomplir cette mission et dont les indemnités ne grèvent pas le budget. Celle du Nord serait composée d'un Européen et d'un indigène au lieu de deux Européens.

Au lieu de faire voyager la commission de paye par le train régulier, il serait plus convenable d'utiliser la draisine, afin de vite satisfaire les infortunés.

Voilà, Monsieur le directeur, les doléances de ces pauvres fonctionnaires indigènes et les précisions que j'ai l'honneur également de vous soumettre, tout en vous priant de les étudier avant de les présenter à l'opinion publique

Dans l'espoir que vous les prendriez en considération, je vous prie de croire, Monsieur le directeur, à mes sentiments sincères.

N. B.

DÉCISIONS ET AVIS DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES AGENTS DE CHANGE

(La Cote de la Bourse et de la banque, 27 janvier 1933)

La Compagnie française de chemins de fer au Dahomey (en liquidation) met en paiement, à partir du 28 janvier, à titre de remboursement de capital sur ses actions non encore amorties et de première répartition d'actif social revenant à la fois aux actionnaires et aux porteurs de parts bénéficiaires, les sommes ci-après énumérées :

I. — Actions de capital : 1° sur remise du coupon n° 23 une somme de 2 fr. 46 (net 2 fr. 06) correspondant à l'intérêt statutaire sur le capital versé du 1^{er} janvier au 27 juin 1934 (date de la mise en liquidation) ; 2° sur remise du coupon n° 24 et sur présentation des titres qui seront frappés d'une estampille constatant leur transformation en actions de jouissance : une somme de 100 fr. net à titre de remboursement du capital ; 3° sur remise du coupon n° 25 : une somme de 87 fr. 357 (net 72 fr. 76) à titre de répartition d'actif social.

II. — Actions de jouissance: sur remise du coupon n° 11 : une somme de 87 fr. 357 (net 72 fr. 97) à titre de répartition d'actif ;

III. — Parts bénéficiaires : sur remise du coupon n° 11 : une somme de 384 fr. 375 (net 321 fr. 12) à titre de répartition d'actif.

En conséquence, à partir du 28 janvier présent mois : 1° les actions et les parts bénéficiaires de ladite société se négocieront respectivement en titres ex-droit à ces répartitions, ex-coupon n° 25 ou n° 11 ; 2° les 70.400 actions se négocieront sous une seule et même rubrique ainsi libellée : « Actions de jouissance (actions n° 1 à 17387, teinte verte, ex-c. 11) (actions n° 1 à 70400 estampillées, teinte chamois, ex-c. 25) ».

Compagnie française de Chemins de fer du Dahomey
(*Les Annales coloniales*, 4 mars 1933)

L'assemblée du 23 février a approuvé le rapport du conseil de liquidation.

Elle a également donné son approbation rétroactive aux décisions et mesures prises par le conseil de liquidation.

UN ÉTAT-MAJOR QUI COÛTE CHER À LA COLONIE DU DAHOMEY
(*La Voix du Dahomey*, octobre-novembre 1933)

Restrictions. Économies. Tels sont les cris du jour dans tous les services administratifs de la Colonie. Ce sont aussi les raisons données par l'Administration locale pour mettre sur le pavé nos malheureux compatriotes qui viennent grossir chaque jour le nombre des chômeurs.

Mais l'on se demande s'il y a réellement restrictions ou économies ? Pour notre part, nous ne le croyons pas et nous sommes à même de démontrer que le gaspillage continue et de plus belle.

Prenons par exemple le Service du Chemin de fer ou des Travaux publics et voyons le nombre pléthorique d'ingénieurs qu'ils entretiennent.

1 ingénieur chef H. C.	233.000 00
4 ingénieurs principaux	425.000 00
4 ingénieurs principaux	330.000 00
1 ingénieur principal	69.000 00
6 ingénieurs principaux	362.000 00
16	1.419.000 00

Non compris les indemnités de cherté de vie, de zone et frais de passage, etc.

Avant la guerre, un seul ingénieur dirigeait le service des Travaux publics au Dahomey et tout allait bien, même très bien. Des conducteurs, des surveillants et un bon personnel indigène secondaient le Chef de Service dans sa tâche, mais aujourd'hui, par ce temps, quoique de la vache maigre, des ingénieurs ont succédé à ces collaborateurs moyens.

On nous objectera que, depuis la guerre, ces services ont pris une extension qui justifie le nombre d'ingénieurs qu'ils emploient actuellement. À cela, nous répondrons que la plupart des ingénieurs assurent les fonctions dévolues à des agents techniques ou à de simples surveillants ; d'autres professent une véritable sinécure dans les bureaux de la Direction.

Plus d'une fois, il nous a été donné d'assister à des scènes sur les marchés : un ingénieur assis dans sa limousine invitait des femmes à prendre le balai et à nettoyer les marchés alors qu'il avait un rôle plus important à remplir au pont de Zou qui dégringole et attend d'être consolidé.

Dans les bureaux, des ingénieurs en chef, adjoints au chef de service, passent le plus clair de leur temps à tourner les pouces et à fumer des cigares.

Aussitôt après la guerre, en raison des études pour la construction de la ligne Rohicon-Zado, un ingénieur était adjoint au chef de service. Jusqu'alors, il n'y avait rien à dire.

Quant au chemin de fer de Cotonou-Savé, un ou deux ingénieurs géraient cette compagnie depuis sa construction jusqu'en 1931. Mais depuis que le Gouvernement en a pris possession, elle est devenue un refuge d'ingénieurs dont la plupart sont incapables de construire un pont.

Le résultat est que ce service se trouve handicapé par les traitements fabuleux des ces budgétivores à tel point qu'il lui est impossible de diminuer les tarifs pour permettre plus de trafic. Or, de Cotonou à Porto-Novo (30 km), il faut déboursier 5 fr. sans franchise de bagages alors que les chalands lagunaires regorgent de voyageurs pour 3 fr. et les pirogues ordinaires pour 1 fr. par voyageur et avec beaucoup plus de facilités.

En dépit de la crise sans précédent dans laquelle se débat le Dahomey depuis 1920, certains ingénieurs, pour ne rien faire, sont grassement rétribués. Leur rapatriement s'impose de toute urgence pour l'équilibre des budgets. Quant à ceux qui resteront, ils feront mieux de souffrir dès à présent une réduction de salaire, sans quoi, dans un avenir proche, on leur dira au guichet du Trésor public : Monsieur, revenez dans un instant. Mais leur retour n'aura pour résultat que d'accepter un " bon " pour le mois suivant.

Messieurs les ingénieurs, convenez qu'à force de trop sucer la tétine, on finit par ne plus trouver du liquide. Votre nombre est écrasant pour les budgets et pour le rendement que vous donnez au Pays.

En temps normal comme à l'heure actuelle, l'Administration peut réaliser sur les dépenses du personnel des services du chemin de fer et des travaux publics une économie de plus d'un million de francs.

LA VOIX DU DAHOMEY.

UNE LOUABLE DÉCISION (*La Voix du Dahomey*, janvier 1934)

Notre éminent gouverneur général, monsieur Brévié, dont la paternelle sollicitude envers la population aofienne s'affirme de plus en plus bienveillante, vient de prendre en main le sort du Dahomey, qu'il étudie avec beaucoup de bonté.

C'est ainsi que ce grand Français au cœur généreux et à l'âme essentiellement humaine, toujours soucieux de notre bien être, vient de nous donner à considérer comme définitivement obtenus pour notre pays les avantages suivants, qu'il nous plait de qualifier d'étrences utiles pour l'année 1934, savoir :

Suppression des droits de sortie sur les oléagineux ;

Réduction de 50 % sur la taxe additionnelle ;

Réduction du tarif du wharf de moitié sur les produits oléagineux ;

Réduction de plus de 50 % du tarif du *railway* aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs ;

Création d'un wagon de 4^e classe rendant aisé pour toutes les bourses le transport en chemin de fer (5 centimes au km.).

Réduction de la licence d'alcool et de vin.

Monsieur le gouverneur général Brévié nous témoigne sa sollicitude non par des vaines paroles, mais par des actes, qui sont la preuve évidente de son désir de nous soutenir dans la lutte contre cette crise à la fois grave et douloureuse par son importance et sa durée.

De notre côté, nous espérons que ces avantages accordés à nos produits puissent nous aider à supporter plus facilement les charges fiscales,

La population dahoméenne reconnaissante, adresse au chef de la fédération l'hommage légitime autant qu'affectueux de son entier dévouement et de ses respectueux remerciements.

LA VOIX DU DAHOMEY

RÉPARTITIONS

Compagnie française de chemins de fer au Dahomey (en liquidation).
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 16 mars 1936)

Le conseil de liquidation annonce la mise en paiement, à partir du 20 mars, d'une répartition de 7 fr. 99 brut aux actions et de 35 fr. 156 brut aux parts.

NÉCROLOGIE

Paul Chapuy

(*Le Journal des débats*, 2 mai 1936)

On annonce la mort de M. Paul Chapuy, ingénieur au Corps des Mines, président et administrateur de nombreuses sociétés, officier de la Légion d'honneur. Il était le beau-père et le père du marquis et de la marquise de Chambure, du comte et de la comtesse de Perthuis de Laillevault, du vicomte et de la vicomtesse d'Aubert.

[Un discours est prononcé aux obsèques par Henri Nouvion, vice-président, depuis plus de vingt-sept ans au conseil de la compagnie.]

LIQUIDATIONS

Compagnie française de chemins de fer au Dahomey
(*Les Annales coloniales*, 19 juin 1936)

L'assemblée ordinaire, tenue le 30 avril, a approuvé les comptes de liquidation de l'exercice clos au 31 mars 1936 faisant ressortir un solde d'actif à liquider de 1.853.007 francs.

Compagnie des chemins de fer du Dahomey.
(Augustin HAMON, *Les Maîtres de la France*, tome III,
Éditions sociales, février 1938, 354 pages)

[266] Ces chemins de fer ont été rachetés par la colonie dans des conditions extrêmement avantageuses pour les compagnies, ainsi qu'on peut le constater par ce qui suit, relatif à la Compagnie des chemins de fer du Dahomey.

Cette compagnie, créée en 1901, fut rachetée en 1930. Le capital, 7.400.000 francs, était composé de 74.000 actions de cent francs. Par ailleurs, seize mille parts de fondateurs avaient été remises aux premiers actionnaires.

En décembre 1930, lors du rachat, la compagnie a touché de la colonie une somme de plus de 20 millions pour la reprise du matériel roulant et des approvisionnements. Une annuité de 1.677.000 francs doit être versée à la Compagnie des chemins de fer jusqu'en 1953. Celle-ci céda cette annuité à une compagnie d'assurances moyennant une somme immédiatement perçue et se montant à plus de 20 millions.

Depuis le rachat, les actionnaires ont touché, par actions de cent francs :

1. Le montant nominal de l'action	100 00
2. Le revenu de l'exercice 1930	21 33
3. Le revenu de l'exercice 1931	100 28
4. Une première répartition	87 35
5. Une deuxième répartition	15 00
6. Une troisième répartition	7 99
Soit un total de	fr. 331 95

[267] À cette somme il convient d'ajouter pour les parts de fondateurs (une part pour deux actions) :

- 1° 71 fr. 87
- 2° 418 fr. 12
- 3° 384 fr. 37
- 4° 66 fr
- 5° 35 fr. 15

Soit 975 fr. 51, dont la moitié est de 487 fr. 60.

Chaque actionnaire a donc touché, par action de cent francs, d'une part 487 fr. 50 et, d'autre part, 331 fr. 95, soit un total de 819 fr. 45. Et il paraît que ce n'est pas fini.

Les administrateurs qui ont négocié cette fructueuse opération si coûteuse à la collectivité sont : MM. Henri Nouvion, Alfred Mange, Max Robert, déjà nommés, et le comte Jean de Valon ²³.

SOCIETE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DU DAHOMEY
(*Le Journal*, 30 novembre 1941)

L'assemblée, tenue le 21 novembre, a délibéré sur l'approbation du rapport et des comptes de liquidation. Elle a voté une répartition pour solde de tous comptes, de 1 fr. 14 par action et 6 fr. 01 par part, sous réserve de légères variations pouvant provenir des règlements définitifs ou paiement de dépenses.

²³ Ce comte a hôtel 118, rue du Bac et château à Pontcirq (Lot). Sa femme, Régine Mante [fille de Louis, nièce de Théodore], l'apparente à Théodore Mante que nous avons vu à l'Entreprise maritime et commerciale. La famille de Valon fait partie de la féodalité agraire ainsi que ses alliances, les familles Barrachin et de Garin.