Mise en ligne : 5 octobre 2018.
Dernière modification : 8 avril 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA

Création de la Banque de l'Indochine

Épisode précédent :
Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens :

Ernest Nestor ROUME, président

Né le 12 juillet 1858 à Marseille (Bouches-du-Rhône).
Protestant.
Deux filles : Madeleine († 1914) et Julie, mariée en 1916 à Hanoï à l'enseigne de vaisseau Louis Allègre qui suivra son beau-père au conseil du Nickel et d'Air France.

Polytechnique (1879-1881), sciences po.
Auditeur de 2e classe au conseil d'État (18 déc. 1883).
Chef de cabinet du sous-secrétaire d'État aux Finances (1885).
Auditeur de 1re classe au conseil d'État (29 déc. 1887).
Mission aux États-Unis.
Maître des requêtes au conseil d'État (22 oct. 1892).
Directeur du commerce extérieur au ministère du commerce extérieur : mission en Angleterre, Belgique et Hollande.
Directeur des affaires politiques, administratives et commerciales, de l'Asie, de l'Amérique et de l'Océanie, et des services pénitentiaires au ministère des colonies (9 mars 1895).
Conseiller d'État en service extraordinaire (1896).
Gouverneur général de l'Afrique occidentale française (31 janvier 1902-1908).
Fondateur de Port-Étienne (Mauritanie)

Président de la Compagnie du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba (1908-1915).
Administrateur de la Banque de l'Indochine (1908-1915).
Président de la Société d'études (1910), puis concessionnaire (1914) du port de Papeete.
Administrateur de l'Union commerciale indo-chinoise (1911).
du Paris-Orléans (1911).
et de la Société d'études et de commerce au Maroc (1914).
Gouverneur général de l'Indochine (1915-1916).
Président de la Société de géographie commerciale de Paris (1917).
De nouveau administrateur (1917), puis vice-président (1939) de la Banque de l'Indochine.
Administrateur du Canal de Suez (1917).
Président (1917), puis liquidateur (1922) du Crédit foncier argentin.
Administrateur (1917), puis président (1923-1931)
et à nouveau administrateur de la Société Le Nickel, en Nouvelle-Calédonie.

Vice-président de l'Association nationale d'expansion économique
et de l'Association France-Grande-Bretagne (1919).
Président de l'Alliance régionale de France (assurances)(1919). Membre du conseil supérieur des colonies (1921).
Représentant du P.-O. au conseil des Chemins de fer du Maroc (1922).
Président de l'Académie des sciences coloniales (1922-1930).
Administrateur de la Compagnie du Boleo et (1924) de la Compagnie minière du Triunfo : cuivre au Mexique.
Président du Crédit foncier de l'Indochine (1924).
Président de la Compagnie Air-Union lignes d'Orient (1927, puis d'Air-Orient (1930-1932).

Membre du comité de parrainage du Redressement français, d'Ernest Mercier (1927).
Président du conseil d'administration de l'École coloniale (1928-1937).
Membre du conseil supérieur de l'exposition coloniale de Vincennes (janvier 1928-1931).
Président du Crédit foncier de l'Ouest-Africain (1928).
Président de la Société d'études des engrais azotés en Indochine (1928).
Membre du Conseil supérieur des transports aériens (1930).
Vice-président de l'Office du Niger,
Apôtre du Transsaharien.
Président d'Air France (1933-1937)
Administrateur du *Temps* (mai 1933).
Administrateur du Crédit hypothécaire de l'Indochine (1934).
Administrateur, puis vice-président (1935) de la Compagnie française de réassurances générales.

Avis de décès : *Le Journal des débats*, 26 avril 1941.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 7 mars 1908)

Le contrat provisoire entre le gouvernement français et la Banque de l'Indo-Chine, cette dernière représentant la nouvelle société qui a pris pour titre Chemins de fer de Djibouti à Addis-Abeba [1], a été signé cette semaine par les ministres compétents. Cette signature est la sanction de l'ordonnance en date du 21 janvier dernier, par laquelle M. le président du tribunal de commerce, juge-commissaire, a donné autorisation à M. Vacher, liquidateur, de transférer l'actif de l'ancienne Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens à une société nouvelle, agréée par les gouvernements français et éthiopien.

Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien
(*Le Journal des débats*, 16 mars 1908)

Le contrat provisoire entre le gouvernement français et la Banque de l'Indo-Chine, cette dernière représentant la nouvelle Société qui a pris pour titre Chemins de fer de Djibouti à Addis-Abeba a été signé la semaine dernière par les ministres compétents.

D'autre part, le 12 mars à été effectué le versement du premier quart sur le capital de 1 million de la Société provisoire des chemins de fer de Djibouti à Addis-Abeba.

---

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

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 25 mars 1908)

La Compagnie du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba a tenu le 24 mars 1908, à la Banque de l'Indo-Chine, sa deuxième assemblée constitutive. Le conseil d'administration est ainsi composé : M. Roume, président ; MM. Boucard [2], H.-E. Boyer [3], [Calixte] Carraby [4], [Samuel] Einhorn [5], général Famin [futur président : voir encadré ci-dessous], [Georges] de la Fontaine [6], Octave Homberg [7], [Léon] Laurençon [8], Charles Michel [futur président : voir encadré ci-dessous], [Jacques-Gaston] Raindre [9], marquis de Reverseaux [10], administrateurs. M. Octave Homberg, a été nommé administrateur délégué.

En outre, l'un des administrateurs, M. H.-E. Boyer, a été chargé par le conseil d'une mission spéciale auprès de l'empereur Ménélik ; il s'embarquera dès demain à Marseille, en même temps que la mission technique, composée des représentants de l'État et de la Compagnie, qui va étudier sur place l'achèvement de la ligne depuis Diré-Daoua jusqu'à Addis-Abeba.

———————————

Compagnie du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba
(*Le Capitaliste*, 26 mars 1908)

On sait que la Compagnie du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba est la nouvelle société qui a pour objet de reprendre l'exploitation du chemin de fer actuellement construit de Djibouti à Diré-Daoua, et de construire et d'exploiter la ligne qui prolongera le chemin de fer précédent de Diré-Daoua jusqu'à Addis-Abeba.

Son capital est fixé provisoirement à 1 million de francs, divisé en 2.000 actions de 500 fr. à souscrire en numéraire. Il sera porté à 17.500.000 fr. lorsque aura été

---

[2] Max Boucard (1855-1922) : avocat, maître des requêtes au Conseil d'État (1894-1905), puis président ou administrateur d'une quinzaine de sociétés, à commencer par la Compagnie foncière et immobilière de la ville d'Alger. Voir encadré.

[3] Successeur en 1934 de Maxime Getten comme président de la Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan. Voir encadré.

[4] Calixte Carraby (1843-1926): directeur du Crédit lyonnais à Saint-Pétersbourg, administrateur de la Banque de dépôts et comptes courants (Donon) à l'agonie (1891), puis du Comptoir national d'escompte de Paris (1892) qu'il représente à la Banque française du Brésil, à la Cie nouvelle du canal de Panama, à la Dynamite, aux Soufrières de Vanua-Lava (Nouvelles-Hébrides)(1899), aux Chemins de fer du Dahomey, aux Chemins de fer Damas-Hamah (1901), au Djibouti à Addis-Abéba (1908), aux Câbles télégraphiques (1909), aux Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan…

[5] Samuel Einhorn : banquier, administrateur de la Banque internationale de Paris, puis (1901) de la Banque française pour le commerce et l'industrie (BFCI), leur représentant dans diverses d'affaires dont les Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

[6] Georges de la Fontaine : représentant du Crédit industriel et commercial aux Entrepôts et magasins généraux de Paris, à la Cie d'Aguilas, à la Cie générale du Maroc, aux Chemins de fer de l'Indochine et du Yunann, à la Cie coloniale de Madagascar, à la Cie française des câbles télégraphiques…

[7] Octave Homberg (1876-1941) : alors à la Banque de l'union parisienne, il rejoint en 1920 la Banque de l'Indochine, puis fonde la Société financière française et coloniale (SFFC).

[8] Léon Laurençon (1841-1922) : avocat, député des Hautes-Alpes (1877-1906).

[9] Jacques Gaston Raindre (1848-1931) : École navale, ancien diplomate, administrateur de la Banque russo-chinoise, de la Société générale de matériel de chemins de fer (1907-1909), de la Société d'études pour le chemin de fer transpersan (1912). Père de Jacques Raindre (1888-1958), de la Banque Bayard, Geoffroy et Weinstein (1921), administrateur des Éditions de France (1923), chevalier de la Légion d'honneur en 1925 comme membre du comité de direction de la Banque russo-asiatique, membre du collège des commissaires de l'ARBED,et de Pierre Raindre (1890-1923), père de Mme Jacques de Vogüé (Suez).

[10] Marquis de Reverseaux : ancien ambassadeur entré à la Banque de l'union parisienne (1907) et au P.-O. (1911).

promulguée la loi approuvant les conventions entre, d'une part, la société, et d'autre part, l'État français et la Compagnie impériale des Chemins éthiopiens en liquidation.

Cette augmentation se fera sur simple décision du conseil d'administration par l'émission de 28.000 actions de 500 fr. à souscrire en numéraire et par la création de 4.600 actions de 500 fr. entièrement libérées qui seront attribuées à l'empereur Ménélik en représentation de la concession dont profitera la présente société et de la créance de l'empereur Ménélik contre les anciens concessionnaires. Un droit de préférence à la souscription de 6.000 actions sur les 28.000 qui seront créées lors de l'augmentation du capital sera réservé aux ayants droit de la Compagnie impériale des Chemins de fer éthiopiens en liquidation. Cette dernière a, d'ailleurs, sur les produits nets de l'exploitation, une participation de 60 %. La première assemblée constitutive de la Compagnie du Chemin de Djibouti à Addis-Abeba a eu lieu le 16 mars dernier, la seconde s'est tenue le 24 courant, à la Banque de l'Indo-Chine.

……

———————————————————

La retraite de M. Roume
(*Les Annales coloniales*, 4 juin 1908)

M. E. Roume, ancien gouverneur général de l'Afrique occidentale a été admis à faire valoir ses droits à la retraite. M. Roume se consacrera désormais à la Banque de l'Indo-Chine dont il est administrateur et à la Nouvelle société des chemins de fer éthiopiens dont il lui a été réservé la présidence du conseil d'administration.

———————————————

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
Projet de convention avec la nouvelle société.
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 23 décembre 1908)

Cet après-midi a été distribué à la Chambre, le projet de loi portant approbation d'une convention passée, comme suite à la déchéance de l'ancienne société prononcée le 8 décembre, avec une société nouvelle dite Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba.

Cette convention transfère à la Compagnie la concession de la partie située en territoire français ; le Gouvernement lui donne, d'autre part, son agrément pour recevoir du souverain éthiopien la concession de la ligne allant à Addis-Abeba.

L'exploitation portera, au total, sur 793 kilomètres et durera 99 ans.

Le Gouvernement accorde sa garantie pour l'intégralité des charges d'établissement ; d'autre part, on n'a fixé aucun forfait pour le coût d'établissement du prolongement jusqu'à Addis-Abeba, sauf certaines dispositions destinées à assurer le contrôle de l'État à cet égard.

Certaines dispositions sauvegardent les intérêts des créanciers de l'ancienne société ; en vue d'une solution amiable, on a réservé les allocations suivantes qui recevront ultérieurement leur affectation :

1° annuité de 400.000 fr. pendant 94 ans ;

2° prélèvement de 60 % sur les bénéfices nets d'exploitation.

Pour pourvoir aux dépenses et aux charges financières, les ressources que devra réaliser la Compagnie comprennent un capital-actions de 17.300.000 francs jouissant d'un intérêt de 3 1/2 %, amortissable en 90 ans, et, pour le reste, des obligations rapportant au minimum 4 % d'intérêts.

Le service de ce capital, évalué au maximum à 92 millions, exigera une annuité d'environ 3.512.000 fr., à laquelle s'ajoute celle visée ci-dessus de 400.000 fr. ; c'est donc à 3.900.000 fr. en chiffres ronds, que se chiffrent éventuellement les charges annuelles de l'État.

Le projet a été renvoyé à la Commission des affaires extérieures.

CHEMIN DE FER DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 23 avril 1909)

Les actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba se sont réunis hier en assemblée extraordinaire à l'effet d'approuver la convention passée avec l'État français, qui a été incorporée à la loi du 3 avril, et de voter les modifications aux statuts qui en sont la conséquence.

Le rapport du conseil d'administration rappelait les bases essentielles de la convention, qui garantit l'intérêt à 3 1/2 % et l'amortissement du capital-actions ; de plus, toutes les sommes nécessaires à la remise en état de la ligne actuellement en exploitation ainsi qu'à la construction du prolongement jusqu'à Addis-Abeba seront entièrement couvertes par l'émission d'obligations garanties par l'État. Enfin, on a obtenu, par une dérogation aux usages constamment suivis dans la matière, que les avances faites par l'État à la Compagnie au titre de la garantie d'intérêts seraient remboursées tout d'abord en capital, et il a été stipulé que le remboursement des intérêts desdites avances n'aurait lieu ensuite qu'au moyen d'un prélèvement de 25 % sur les bénéfices nets et distribuables de la Compagnie.

Quant à la convention passée avec la Compagnie des Chemins de fer éthiopiens et qui met à la charge de la société une annuité de 610.748 fr. pendant 94 ans, le rapport observe que cette solution vaut mieux que celle qui avait été d'abord envisagée et qui aurait consisté à payer une annuité moindre, mais en abandonnant 60 % sur les bénéfices nets. « Grâce à cette augmentation des versements fixes, dit le rapport, vous retrouverez la libre disposition de l'intégralité de vos bénéfices pendant toute la durée de le concession. La Compagnie y gagne, en outre, l'avantage moral, à nos yeux très important, de n'être exposée à aucune tentative d'immixtion dans ses affaires de la part de personnes dont les intérêts n'eussent pas été identiques aux vôtres ».

Sous la condition suspensive de l'augmentation de capital à 17.300.000 fr., l'assemblée a approuvé la convention ; des modifications de statuts ont été ensuite votées, soit quant à la désignation de la Société qui s'appellera « Compagnie du Chemin de fer Franco-Ethiopien de Djibouti à Addis-Abeba », soit quant à la désignation de son objet, soit quant à la répartition des produits d'exploitation.

Enfin, l'assemblé a invité le conseil d'administration à procéder de suite en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par les statuts, à l'augmentation du capital social, pour le porter à 17.300.000 fr., tant par l'émission de 28.000 actions à souscrire en espèces, que par la création de 4.600 actions de 500 fr. chacune, entièrement libérées, qui sont attribuées à l'empereur Ménélik II, comme il est prévu aux statuts.

Toutes ces décisions ont été prises sous la condition suspensive expresse que le capital aura été augmenté.

ASSEMBLEES D'ACTIONNAIRES
Chemin de fer (franco-éthiopien) de Djibouti à Addis-Abeba
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 15 mai 1909)
(*Gil Blas*, 18 mai 1909)

(*La France*, 19 mai 1909)

Réunis le 14 mai en assemblée générale ordinaire, les actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de Djibouti à Addis-Abeba ont approuvé les comptes de l'exercice 1908, pour la période courue depuis la constitution jusqu'au 31 décembre, qui n'est qu'un exercice de préparation, et qui a donné lieu principalement à des frais de mission.

Le rapport du conseil d'administration a déclaré que l'avenir est assuré par la loi du 3 avril 1909 ; mais il est muet sur la question de la révocation de la concession Vitalien par Ménélik au lendemain de la promulgation de cette loi.

Après l'approbation des comptes, l'assemblée a nommé commissaires, pour l'année 1909, MM. Giraud, de Matharel [11] et Brouillet [12].

La démission de M. [Léon] Laurençon, comme administrateur, a été acceptée.

———————————————

[Arrivée de M. Charles Hallot [13]]
(*La Croix*, 18 mai 1909)

Djibouti. — En attendant l'arrivée de M. Charles Hallot, nouveau représentant de la société qui vient d'être formée pour la reprise des travaux du chemin de fer franco-éthiopien, la colonie s'est distraite pendant quelques jours par la présence du globe-trotter Henri Mosse, qui, parti de Paris le 10 juin 1908, doit y rentrer le 10 juin 1912, après avoir fait à pied le tour du monde.

———————————————

Cie du Chemin de Djibouti à Addis-Abeba
Changement de dénomination.
Augmentation du capital. Modification aux statuts
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 3 juillet 1909)

Suivant décisions de l'assemblée extraordinaire du 22 avril 1909 : 1° La société prend la nouvelle dénomination suivante : Cie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba ; 2° Le capital est porté de 1 million à 17.300.000 fr. par l'émission de 28.000 actions de 500 francs qui ont été toutes souscrites et libérées du quart, et par la création de 4.600 actions de 500 fr. entièrement libérées qui ont été attribuées à l'empereur Ménélik II en représentation de sa créance de 2.300.000 fr. contre les anciens concessionnaires et de la concession profitant à la société ; 3° les articles 2, 3, 6, 8, 18, 30, 30, 42 et 45 des statuts ont été modifiés en conséquence. — *Petites Affiches*, 24 juin 1000.

———————————————

AFFECTATION
(*Les Annales coloniales*, 7 octobre 1909)

---

[11] René de Matharel (1859-1918) : commissaire aux comptes (1903), puis administrateur (1906) de la Société générale. Et subséquemment commissaire aux compte de la Cie nouvelle de Panama (1903), administrateur du Crédit foncier égyptien, des Sucreries d'Égypte (1906), commissaire aux comptes de la Société centrale de dynamite…

[12] René Brouillet (1856-1941) : secrétaire général (1906), puis administrateur (1923) de la Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan… Voir *Qui êtes-vous ?*

13 Charles Hallot : ancien administrateur délégué de la Compagnie lyonnaise de Madagascar.

Par arrêté du ministre des colonies, M. Faivre, administrateur adjoint de 2e classe à la Côte des Somalis, a obtenu un congé de trois ans sans solde pour servir dans l'industrie (Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien.)

LA NOUVELLE CONVENTION DEVANT LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS
(*Journal officiel de la République française*, 30 décembre 1909)

[3917] M. le vicomte de Villebois-Mareuil. — La Chambre se rappelle qu'elle a renvoyé à cette après-midi la suite de la discussion qui s'était ouverte sur la question des chemins de fer éthiopiens à la suite d'une intervention de notre collègue., l'honorable M. Constant.

Je crois utile pour la clarté du débat de rappeler très succinctement ce qui s'est passé à la séance du 29 mars, au cours de laquelle on nous a soumis un projet de loi portant convention pour la nouvelle compagnie des chemins de fer éthiopiens.

Ce projet de loi, je l'ai voté après les de- [3919] clarations qui nous avaient été faites par le Gouvernement.

Mais M. Jaurès ne l'a pas voté et il a demandé l'ajournement. M. le ministre des affaires étrangères est monté le premier à la tribune pour le combattre et voici sa déclaration :

« La question de ce chemin de fer a donné lieu à des négociations prolongées pendant un an entre le représentant de la France à Addis-Abeba et le négus. Nos efforts ont abouti le négus a accepté le projet dont il était saisi ».

M. Jaurès lui répondit :

« Nous examinerons au fond les détails très critiquables et le principe très contestable de la convention. Mais, avant que nous nous engagions dans cette étude, il faut, monsieur le ministre, que vous puissiez donner à la Chambre l'assurance, que vous ne pouvez lui donner maintenant, que dans les détails la convention est acceptée par le négus.

« Vous vous hâtez d'enregistrer des adhésions conditionnelles, limitatives, que vous transformez devant la Chambre en une adhésion ferme. Et il arrivera que, quand le Parlement aura voté, s'il la vote, cette convention, d'ailleurs dangereuse au point de vue financier comme au point de vue politique, il se heurtera et il heurtera la dignité de la France à une fin de non-recevoir du négus.

« Vos négociations n'ont pas atteint un degré de précision et de certitude suffisant pour que vous puissiez engager le Parlement dans un vote semblable. »

Et en terminant ses observations, M. Jaurès demandait à M. le ministre « s'il est bien entendu entre le négus et lui qu'on n'objectera pas à la compagnie, une fois les travaux commencés, qu'elle n'est qu'un prête-nom, un masque de l'État français. »

M. Pichon donna alors à la Chambre les assurances les plus formelles, il dit que l'accord était absolument complet et, à l'appui de cette affirmation, l'honorable M. Pichon cita une dépêche qu'il venait de recevoir de Djibouti et qui était ainsi conçue. (Interruptions à l'extrême gauche.)

Je ne fais que citer des documents, je n'ai pas l'intention d'envenimer le débat. J'ai dit que M. le ministre, après avoir affirmé que l'accord était complet avec le Négus, citait à l'appui une dépêche de son agent de Djibouti. Comme il n'était pas lui-même à Djibouti, il était bien obligé de s'en rapporter à la dépêche qu'on lui adressait.

Cette dépêche disait : « À plusieurs reprises, le négus m'a répété qu'il n'y avait aucun désaccord. »

Quelques jours plus tard, au Sénat, l'honorable M. Waddington exprimait aussi quelques craintes, M. Constant l'a rappelé l'autre jour.

Alors M. le ministre des affaires étrangères, qui venait encore de recevoir une dépêche au moment précis où il se rendait au Sénat, calma les inquiétudes de l'honorable M. Waddington. Voici le texte de cette dépêche :

« L'empereur m'a fait exprimer par son premier interprète sa satisfaction pour le vote de la Chambre. »

Devant la Chambre comme devant le Sénat, le Gouvernement avait affirmé qu'il y avait accord entre les deux gouvernements. Aussi l'étonnement a été grand lorsqu'on a vu paraître une déclaration faite par M. Hallot, agent de la nouvelle compagnie, que l'on peut considérer comme un fonctionnaire du Gouvernement, déclaration que je vais relire à la Chambre, car il est bon de produire ces documents-là deux fois. Alors, on s'est dit ce que je me suis dit moi-même : Mais l'accord n'était donc pas complet ? Car si l'accord avait été complet, il était inutile de faire cette déclaration qui a une certaine importance. La voici :

« Agissant en conformité des pouvoirs que j'ai reçus de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, je déclare par la présente que la convention du chemin de fer passée entre le Gouvernement français et. la compagnie, approuvée par le Parlement à la date du 3 avril 1900, ne pourra être considérée en aucun cas par le gouvernement éthiopien comme ayant force de contrat en ce qui concerne la construction et l'exploitation du chemin de fer en territoire éthiopien à partir de la frontière. »

Il est bon de rappeler à la Chambre que cette ligne franco-éthiopienne a 770 kilomètres si je ne me trompe, et que 90 kilomètres seulement traversent le territoire français.

« Je m'engage, continue le représentant du Gouvernement français, à fournir au gouvernement éthiopien la confirmation de cette déclaration écrite par le président de la compagnie ; je m'engage en outre à faire modifier, conformément aux stipulations de l'article 9 du contrat du chemin de fer, toutes les clauses des statuts de la compagnie qui, s'il en existe, ne seraient pas conformes au contrat. »

Cette déclaration a été remise au ras Tessama, ministre d'Ethiopie ; il l'a communiquée à l'agence Reuter ; c'est par cette voie qu'elle est parvenue aux journaux français.

M. Gustave Rouanet. — Et à M. le ministre.

M. le vicomte de Villebois-Mareuil. — Cette déclaration est du 30 août dernier. Certains prétendent que, si elle n'avait pas été remise, le gouvernement éthiopien aurait retiré la concession du chemin de fer. Je ne sais pas si le fait est exact, mais il est bien certain qu'il a fallu un motif grave pour que notre agent sollicitât du Gouvernement l'autorisation de remettre cette note. Si, en effet, notre accord avec le gouvernement éthiopien avait été complet, la remise de cette note n'aurait pas été nécessaire. Je ne saurais trop insister sur ce point.

Nos agents en Ethiopie auraient dû être d'autant plus prudents et d'autant plus circonspects dans leurs affirmations, sur l'accord avec le gouvernement éthiopien qu'ils connaissaient très bien les susceptibilités de ce gouvernement, toutes les fois qu'il croit voir, et c'est bien à tort en ce qui nous concerne, une sorte d'ingérence dans ses affaires intérieures. Ils avaient pu voir ces susceptibilités naître en 1902, lors de la première convention passée par le Gouvernement français avec l'ancienne compagnie, la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, alors que le Gouvernement, français, pour permettre à cette compagnie qui était en déficit de continuer la ligne, lui avait accordé une subvention. L'empereur Ménélik voyait dans l'ingérence du Gouvernement français, par cette subvention, une sorte d'atteinte à son droit de souveraineté. Cependant, l'article dernier de cette convention devait lui donner toute satisfaction. Il y était dit qu'on ne pourrait rien faire sur le territoire éthiopien sans consulter le négus.

Ces susceptibilités, on les a vu se produire à nouveau lorsqu'il s'est agi de transférer cette concession de chemins de fer de l'ancienne compagnie à la nouvelle. Vous allez voir ce qui s'est passé à ce moment-là. On dut écrire au gouvernement éthiopien une lettre dont je vais vous donner connaissance. Elle est du 14 juillet 1907 ; il y est dit que le Gouvernement français n'est, dans toute cette affaire du chemin de fer, qu'un intermédiaire et que la nouvelle société une fois formée, il s'effacera, l'entreprise de construction et d'exploitation des chemins de fer éthiopiens devant avoir et garder un caractère absolument privé.

Telles furent les déclarations écrites transmises au négus et c'est à la suite de ces déclarations et de l'assurance formelle qu'elle contenait qu'il a signé une convention qu'on appelle la convention Vitalien. Mais ce qui prouve bien combien le négus est ombrageux, c'est qu'il fit introduire dans cette convention un article qui a son importance et qui mérite de retenir votre attention.

Cet article 8 de la convention Vitalien est ainsi conçu :

« Si les ressources provenant de son capital et de l'ensemble de ses recettes augmentées du montant des prélèvements de 4 p. 100 sur les marchandises, autorisé par le gouvernement éthiopien, ne suffisent pas aux besoins de la compagnie, celle-ci pourra recevoir l'aide du Gouvernement français; mais s'il n'y a pas de déficit, la compagnie ne pourra rien recevoir du Gouvernement français. »

Il est évident, d'après cet article, que l'intervention du Gouvernement français ne pouvait se produire que s'il y avait déficit. Ce n'est pas tout à fait ce qui a eu lieu, puisque nous avons donné notre garantie à la compagnie nouvelle qui vient de se former.

Mais cet article 8 fut l'objet de très longues discussions, si j'en crois la correspondance qui fut échangée entre les deux gouvernements, ou plutôt entre l'agent du Gouvernement et le négus.

Voici, en effet, une lettre du ministre de France du 26 mai 1908 où il est dit :

« Il reste formellement entendu que le Gouvernement français ne participera pas dans la formation du capital de la société, 17 millions d'actions et un minimum de 42 millions d'obligations. La garantie d'intérêt du capital par le Gouvernement français ne pourra jouer que dans les conditions spécifiées à l'article 8 du contrat du 30 janvier 1908. »

Or, si vous vous rappelez l'article 8 que je viens de vous lire, la garantie d'intérêts ne devait et ne pouvait jouer que si la compagnie était en déficit.

Le même jour, pour qu'il ne puisse pas y avoir de surprise, le gouvernement éthiopien répondait au ministre de France :

« Après que la compagnie se sera constituée au capital de 15 millions d'actions et de 40 millions d'obligations, sans que le Gouvernement français soit intervenu ni par de l'argent, ni comme garantie, si, outre ces capitaux, les recettes provenant de l'exploitation et le produit des 4 p. 100 à prélever sur les marchandises que nous avons accordés n'étaient pas suffisants, alors, dans ce cas-là seulement, la compagnie pourrait recourir à la garantie du Gouvernement français pour d'autres capitaux, et, dans ces conditions, nous acceptons la modification que vous avez demandée à l'article 2.

« En outre, nous avons confirmé à M. Boyer ce qui a déjà été entendu avec M. Klobukowski, c'est-à-dire que, dès que la compagnie sera constituée, le Gouvernement français ne se mêlera plus de la question du chemin de fer. »

On ne saurait exprimer d'une façon plus claire et plus nette la volonté de rester maître chez soi. Cette volonté s'est encore manifestée tout récemment, lorsque le gouvernement éthiopien a exigé du Gouvernement français une déclaration, que je vous ai lue.

Si on avait été complètement d'accord, on n'aurait pas eu besoin de faire cette déclaration qu'on n'aurait peut-être jamais dû faire.

M. le ministre nous a dit l'autre jour, répondant à M. Constans : Cette déclaration ne change rien à l'état des choses. Voici quelle [3919] est la situation de la nouvelle compagnie. Elle est liée vis-à-vis du Gouvernement français par cette loi que nous avons votée, et, par contre, elle est liée vis-à-vis du gouvernement éthiopien par la convention Vitalien. Il y a deux conventions ; cette déclaration n'a rien changé. Le contrôle que nous avons prévu reste toujours le même.

Cela n'apparaît pas à tout le monde.

M. Arthur Groussier. — Très bien !

M. le vicomte de Villebois-Mareuil. — Il y a des personnes qui estiment qu'après cette déclaration, notre contrôle se trouve diminué, tandis que celui du gouvernement éthiopien se trouve augmenté. (Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.)

En tout cas, voici ce que j'ai à dire au Gouvernement : Si cette déclaration ne change rien, si elle était inutile, pourquoi avez-vous autorisé votre agent à la faire ? Pourquoi n'avez-vous pas répondu au gouvernement éthiopien qui l'exigeait : « Elle est inutile ; elle ne changerait rien à ce qui existe. Dans quelle. intention nous demandez-vous de la faire ? » Si elle était inutile, vos agents vous ont trompé en vous disant qu'elle était nécessaire.

Je dis aussi que. vos agents vous ont trompé, lorsqu'ils vous ont informé que l'accord était, fait.

M. Jaurès. — C'est évident,

M. la vicomte de Villebois-Mareuil. — Je vous demande comment cela a pu se produire et pourquoi vous avez autorisé vos agents à faire une déclaration sans objet. J'attends sur ce point votre réponse.

(Applaudissements à droite et à l'extrême gauche.)

M. le président. — La parole est à M. Jaurès.

M. Jaurès. — Messieurs, je serai très bref, mais je veux à mon tour, après nos collègues, MM. Constans et de Villebois-Mareuil, insister sur cette question. C'est, à mon sens, une des plus graves qui aient été portées depuis longtemps à la tribune de cette Assemblée.

Lorsqu'au mois de mars dernier, la convention de l'État avec la Compagnie franco-éthiopienne fut soumise à cette Chambre, je me permis de soumettre à l'Assemblée deux remarques : la première, c'est qu'il fallait bien s'assurer que la convention Vitalien n'était pas caduque. Elle devait prendre fin dans ses termes mêmes, si au bout d'un an les travaux n'étaient pas commencés ; elle devait prendre fin le 30 janvier 1909. Le Gouvernement avait conduit les opérations de telle sorte, il avait adopté si tard le projet de convention et le débat était venu dans la Chambre dans des conditions telles que c'est en mars 1909 que nous discutions pour la ratifier solennellement au nom de la France une convention qui, dans ses termes mêmes, prenait fin le 30 janvier précédent. (Exclamations et rires à l'extrême gauche.)

J'étais donc fondé à demander si l'on avait la certitude que la convention tenait toujours et je me permettais de signaler l'humiliation et le péril qu'il y aurait pour un grand pays comme le nôtre à mettre sa signature au bas d'une convention périmée, qui ne serait qu'une feuille de papier sans valeur. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Je signalais en second lieu que la convention dont on demandait le vote à la Chambre, précisément parce qu'elle prévoyait une garantie d'intérêts pour des travaux qui devaient être conduits sur le territoire éthiopien, impliquait par cela même de la part de l'État un contrôle, que, dès lors, ces dispositions pouvaient éveiller les susceptibilités de ce prince ombrageux qui avait si vigoureusement défendu l'indépendance de son pays et de sa couronne contre toute tentative d'ingérence. Je disais : c'est une raison de plus pour que vous ne vous engagiez pas à la légère et pour que vous vous assuriez bien que la convention que vous proposez à la Chambre de ratifier, a l'assentiment explicite et formel du négus.

M. le ministre des affaires étrangères, pour rassurer la Chambre, lui a affirmé solennellement, non seulement que la-convention n'était pas caduque, non seulement que la convention Vitalien tenait toujours, non seulement qu'elle se prolongeait au delà du terme même qui était inscrit dans un de ses articles, mais qu'entre le gouvernement abyssin et le Gouvernement de la France l'accord était complet, qu'aucune surprise n'était à redouter, qu'aucune équivoque ne subsistait, qu'aucune obscurité ne demeurait, Cette affirmation, elle a été renouvelée devant le Sénat et c'est sur la foi de ces affirmations solennelles que le Parlement a engagé sa signature.

Or, quelques mois après, paraissait cette note dont M. de Villebois-Mareuil vous a de nouveau donné lecture, dans laquelle la Compagnie franco-éthiopienne, agissant d'accord avec le Gouvernement français, affirme au négus que certaines dispositions relatives au contrôle ne l'engagent pas, qu'elles n'ont pas, vis-à-vis de lui, force de contrat.

M. de Villebois-Mareuil avait bien raison de vous dire que, puisqu'il faut, en novembre, en décembre, rassurer le négus par une interprétation nouvelle de la convention pour la lui faire accepter, la preuve est faite qu'elle n'était pas acceptée au moment où le Gouvernement l'a fait voter. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

On pourra chicaner sur ce point,on pourra équivoquer, il sera impossible d'échapper à l'évidence de la vérité que j'affirme.

[Garantie publique élevée sur un montant illimité]

Quelle est la concession que vous faites au négus pour obtenir de lui, bien des mois après le vote de la Chambre, l'acceptation de la convention ? Elle porte sur une question essentielle ; elle porte sur tout ce qui a rapport au contrôle. Quel intérêt, quels avantages garantissez-vous, par la convention que vous avez signée, que nous avons votée ici, à la Compagnie franco-éthiopienne ?

Vous lui garantissez, messieurs, des avantages exceptionnels, vous lui garantissez, pour tout le capital obligations qu'elle empruntera, un intérêt de 4 p. 100. J'avais fait déjà remarquer combien cet intérêt porté par des obligations est élevé, quand il est souscrit avec le crédit de la France. Et ce n'est pas une garantie d'intérêt s'appliquant à un capital limité. Vous n'avez pas dit à la Compagnie franco-éthiopienne : « Vous dépenserez ce que vous voudrez ; mais nous, nous ne vous garantissons qu'une dépende déterminée ». Vous lui avez dit : « Quelles que soient les dépenses engagées par vous pour l'établissement de ces lignes lointaines, quel que soit le capital dépensé par vous pour la construction, pour l'aménagement et pour l'exploitation de ces lignes, ce capital indéterminé, ce capital illimité, sera garanti par le crédit de la France et avec l'argent de la France ».

[Et si la Compagnie jetait l'argent par les fenêtres…]

Messieurs, la contre-partie naturelle, la contre-partie nécessaire d'un engagement de cette sorte, d'un engagement aussi vaste, c'est que l'État français exercera sur les dépenses de construction et d'exploitation un contrôle sévère et étroit.

Quelle convention auriez-vous signée, messieurs, s'il dépendait de la Compagnie franco-éthiopienne opérant sur territoire éthiopien, de dépenser indéfiniment des capitaux sans surveillance, sans contrôle, sans reddition de comptes, vous étant engagés d'avance, quelles que soient ces dépenses, quel que soit le capital dépensé ou gaspillé, à lui donner une garantie d'intérêts ?

La contre-partie de la garantie d'intérêts donnée d'avance, elle était dans la rigueur du contrôle. Voilà pourquoi, dans deux articles de la convention que vous avez fait voter à la Chambre, dans l'article 8 et dans l'article 10, est prévu le contrôle explicite direct, authentique et officiel de l'État français.

À l'article 8, il est prévu que tout le capital d'établissement sera soumis au contrôle de l'État et à l'article 10 il est dit :

« En considération de la garantie financière qu'il apporte à l'entreprise et en conformité des accords intervenus avec le gouvernement éthiopien, le Gouvernement français se réserve expressément le droit d'exercer un contrôle, tant sur les travaux que sur les dépenses de construction, afin de s'assurer de la bonne exécution des chemins de fer et de l'emploi régulier des fonds garantis. »

Qu'est-ce à dire, messieurs ? C'est qu'il ne vous suffisait pas que dans la convention Vitalien intervenue entre la compagnie et le négus, fût prévue la présence d'un contrôleur nommé par l'État français.

Ce que vous avez voulu dans la convention qui vous a été soumise, c'est que cet engagement du négus vis-à-vis de la compagnie fût constaté, légalisé par la Chambre au nom de la France ; c'est que ce ne fût pas au nom de la compagnie dont l'intérêt peut être de gaspiller là-bas sans contrôle et sans limite, que ce fût au nom de la France que le négus fût moralement et légalement engagé à permettre votre contrôle. Et c'est là, messieurs, ce que vous avez retiré dans la note de novembre dernier, par laquelle vous dites que ce qui a trait au contrôle n'a pas à l'égard du négus, force de contrat. C'est déclarer publiquement que toutes les dispositions de la convention relatives au contrôle n'engagent pas le gouvernement abyssin, qu'il en tiendra le compte, qu'il voudra, que, si la compagnie réclame un contrôle, elle ne pourra le réclamer qu'en son nom propre, que même le délégué de l'État, s'il est présent, ne parlera qu'au nom de la compagnie et que la France n'est plus là, derrière la demande de contrôle. (Très bien ! très bien ! À l'extrême gauche).

Voilà ce que réalise la note présentée par la compagnie, en sorte que vous vous trouvez, que nous nous trouvons, nous, Parlement, dans cette situation étrange : vous avez voté, à la demande du Gouvernement, une convention en deux parties, deux parties liées, deux parties solidaires, deux parties inséparables. La première prévoit la garantie d'intérêt pour un capital indéterminé, la seconde indique qu'il y aura sur l'emploi de ce capital un contrôle ; dans l'article 10, la France prend acte publiquement et solennellement des engagements du négus. Ce sont ces engagements que le Gouvernement vient de lui remettre; et, entre les deux parties de la loi votée par la Chambre, il y en a une que le Gouvernement a maintenue, c'est celle qui a trait à la garantie d'intérêt, aux dépenses votées par la Chambre et il y en a une que, de sa seule autorité, il a déchirée, c'est celle qui a trait au contrôle du pays. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. Stéphen Pichon, ministre des affaires étrangères. — C'est entièrement inexact !

M. Georges Trouillot, ministre des colonies. — Nous allons le voir !

M. Jaurès. — Je dis que c'est un des actes les plus graves qui se soient produits dans la vie parlementaire et constitutionnelle de ce pays et je dis que, si vous le tolérez, il n'y a plus de Parlement. (Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs).

Ce qui aggrave Jet acte, ce qui lui donne son caractère et son sens, c'est qu'il a été clandestin. C'est par hasard, messieurs, c'est parce que le journal le *Temps* a publié une note, qui avait été transmise de loin par une agence et probablement, comme l'a dit [3920] M. de Villebois-Mareuil, par les soins du gouvernement éthiopien lui-même, c'est par hasard que nous avons été avertis de cette tractation qui déchirait la loi.

C'est moi, messieurs — si vous me permettez ce détail — c'est moi qui l'ai appris après avoir lu le *Temps*, à M. Deschanel, président de la commission des affaires extérieures ; non seulement le Parlement n'avait pas été consulté, mais la commission même des affaires extérieures n'avait pas été avertie. Et pourquoi ? Parce que vous vous étiez mis, au mois de mars dernier, dans une situation difficile et impossible. Vous aviez été trompés par vos agents et vos agents, par votre intermédiaire, avaient trompé la Chambre.

Ils lui ont laissé croire, vous avez laissé croire à la Chambre, que le négus acceptait la convention ; il n'en était rien, et comme vous n'avez pas eu le courage de revenir devant la Chambre, lui avouer que la convention ne tenait pas, vous avez caché à la

Chambre tout ce qui s'est passé, et vous avez négocié en secret, déchirant la loi avec le négus pour ne pas avouer à la Chambre votre erreur originelle. (Applaudissements à l'extrême gauche:)

M. le ministre des affaires étrangères. — Tout cela est complètement inexact..

M, Jaurès. — Monsieur le ministre, tout cela est la vérité.

M. le ministre des affaires étrangères. — Tout cela est complètement inexact ! Nous vous le démontrerons péremptoirement à la tribune.

M. Jaurès. — Vous nous le démontrerez tout à l'heure ? Permettez-moi de vous dire que votre impatience à m'interrompre atteste votre nervosité. (Exclamations à gauche. — Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.)

M. le ministre des affaires étrangères. — Vous avez une façon de me mettre en cause qui met ma patience à l'épreuve.

M. Jaurès. — Je dis, monsieur le ministre des affaires étrangères, que ce n'est pas à moi qu'il faudrait donner hâtivement des explications...

M. le ministre des affaires étrangères. — Nous les donnerons à la Chambre.

M. Jaurès. — ... C'est à la Chambre...

M. le ministre des affaires étrangères. — Nous les lui donnerons complètes.

M. Jaurès. —.... et c'est à la commission dos affaires extérieures.

Je constate que vous avez engagé gravement la politique de ce pays, contre le vote formel du Parlement, sans le consulter, sans l'avertir.

Ah ! je vois bien l'échappatoire, je sais que vous allez dire que derrière ceux qui vous rappellent au respect de la loi, au respect de la volonté du Parlement, à une collaboration publique et loyale avec lui, s'agitent les intérêts suspects de la société véreuse qui a précédé la société actuelle. Ce n'est pas moi qui la défendrai.

M. l'amiral Bienaimé. — Ce serait difficile.

M. Jaurès. — J'en connais les vices, j'en connais les tares, je sais qu'il s'est produit ce scandale que, dans une société subventionnée par la France, subventionnée par l'État français, le principal actionnaire, celui qui avait les trois quarts ou les quatre cinquièmes des actions, était en même temps le président du conseil d'administration et, en même temps, l'entrepreneur chargé des travaux.

Cet homme a profité de ce cumul, de cette triple qualité pour se livrer à des opérations extraordinaires. Comme il avait les actions, il s'est borné à verser le premier quart, et, quand la société a été dans l'embarras, au lieu de faire appel au versement des quarts qui étaient dus, il n'a pas fait appel aux actionnaires, c'est-à-dire à lui-, même ; il a fait appel à des entreprises financières, à des syndicats de banquiers, à des prêteurs, notamment à des prêteurs anglais qui, peu à peu, absorbaient ainsi l'entreprise. Et de plus, les 500.000 ou les 450.000 francs de la subvention annuelle que l'État français avait accordée à la compagnie pour soixante ou soixante-cinq ans, je crois, il les a négociés comme on négocie une assurance à long terme. Et il a porté au mont de piété des prêteurs véreux la signature de la France. (Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche. — Mouvements divers.)

C'est pour 11 millions qu'il a négocié ainsi l'engagement de la France. Oui, mais pendant qu'il faisait toutes ces choses, de 1902 à 1906, il y avait des gouvernements et ces gouvernements laissaient faire. Et le scandale a pu se perpétuer et s'aggraver précisément parce que le Parlement avait négligé son droit et son devoir de contrôle. La leçon qui ressort de l'histoire de la première société, c'est pour le Parlement, une leçon de vigilance et de fermeté. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. le ministre des affaires étrangères. — Nous sommes d'accord.

M. Jaurès. — Voulez-vous me permettre de vous dire que vous avez fait sans le vouloir le jeu de ces intrigants véreux qui, à l'heure actuelle, travaillent contre vous pour faire échouer vos négociations avec le négus ?

Voulez-vous que je vous dise comment ? Vous ne leur deviez rien. Ils étaient en faillite et ils auraient dû aller sur les bancs de la police correctionnelle. (Applaudissements à l'extrême gauche et à droite.)

Mais par égard pour les obligataires de bonne foi, vous-avez voulu leur donner libéralement, librement la représentation de ce qu'il pouvait y avoir d'actif dans leur liquidation et, par une combinaison insérée dans la convention que nous avons votée en mars, une somme de 18 millions est remise à l'ancienne société.

Puisque vous connaissiez ces tares, puisque vous connaissiez ces intrigues, puisque vous saviez qu'elles continuaient en Abyssinie à travailler contre vous, à faire échouer vos combinaisons nouvelles, afin de recueillir la succession, si elles échouaient, vous deviez dire à l'ancienne société : Nous ne vous devons rien ; mais les 18 millions que nous vous accordons libéralement, nous vous les donnerons lorsque vous aurez fait la preuve que vos intrigues ont cessé, et la preuve que vos intrigues ont cessé, ce sera l'acceptation franche, délibérée, explicite par le négus de la convention nouvelle.

Voilà ce que vous deviez faire. Mais vous vous êtes hâtés après avoir tardé, vous-avez demandé à la Chambre de voter sans délai, sans être assurés que le négus acceptait la convention ; vous lui avez demandé de voter la convention; vous avez du même coup remis les 18 millions à la vieille société ; et maintenant qu'elle les tient et que vous n'avez pas le contrat avec le négus, elle vous fait chanter, elle continue à travailler contre vous.; et vous avez desservi les intérêts de l'État, parce que vous avez tenu le Parlement à l'écart, parce que vous avez voulu agir seul, sans responsabilité, sans collaboration avec la Chambre. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Je demande si cette politique peut durer, si elle peut continuer; et pour ma part, afin de permettre à la Chambre de formuler en cette affaire son sentiment et son jugement, je déposerai tout à l'heure une demande d'interpellation, qui se trouve ainsi discutée d'avance, et dans l'ordre du jour je demanderai trois choses :

Je demanderai d'abord un blâme pour le Gouvernement qui a mal renseigné la Chambre sur les affaires éthiopiennes et qui a abandonné, sans même consulter le Parlement, des garanties de contrôle stipulées par la loi.

Je demanderai ensuite que la commission des affaires étrangères, avec laquelle on a joué à cache-cache, soit saisie de tous les documents, absolument tous, relatifs à la marche de l'affaire éthiopienne depuis son origine, aussi bien de tous les documents relatifs aux scandales et aux malversations de l'ancienne société, que des documents relatifs à la négociation qui vient d'aboutir avec le négus, à la note de capitulation et d'abandon qui lui a été envoyée il y a quelques semaines.

Voilà ce que je demanderai ; et je demanderai aussi que la compagnie concessionnaire soit avertie qu'il y a lieu pour elle de suspendre l'émission des titres garantis par l'État, jusqu'à ce que le Parlement ait pu. statuer sur le rapport qui lui sera présenté avec pièces à l'appui, par sa commission responsable. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. le président. — La parole est à M. le ministre des colonies.

M. Georges Trouillot, ministre des colonies. — Messieurs, il y a deux parts à faire dans le discours de l'honorable M. Jaurès. Dans l'une, se trouvent mis en cause les paroles, les déclarations, les documents apportés par le ministre des affaires étrangères soit à la tribune de la Chambre, soit à la tribune du Sénat. Sur ce point, je n'ai qu'un mot à dire : c'est que mon collègue M. Pichon ne permettrait à personne, quand il s'agit d'actes qui lui sont personnels, de faire en ses lieu et place la réponse qui convient à certaines interrogations et à certaines attaques.

Une autre partie de ce discours concerne spécialement le ministère des colonies. C'est la question de fond, celle qui a été posée, l'autre jour, par M. Émile Constant, aujourd'hui par M. de Villebois-Mareuil et M. Jaurès.

Serait-il vrai que le Gouvernement ait laissé abandonner ou affaiblir son droit de contrôle sur le réseau franco-éthiopien, et qu'il se trouve aujourd'hui, par suite de la

déclaration faite par la compagnie, avec son assentiment, au gouvernement abyssin, dans l'impossibilité d'exercer ce contrôle d'une façon efficace pour la sauvegarde des intérêts français ? Voilà toute la question.

Je crois qu'il me suffira de placer sous les yeux de la Chambre quelques documents précis pour qu'elle soit assurée que de pareilles inquiétudes ne répondent en rien à la réalité.

Quels sont, donc, messieurs, la portée exacte et le sens précis de la déclaration dont on a voulu tirer des conséquences toutes contraires ? Et d'abord, dans quelles conditions cette déclaration de la compagnie est-elle intervenue ?

Je n'ai pas à reprendre un historique désormais inutile. Les débats, qui ont eu lieu à propos de la loi du 3 avril 1909 sont trop récents pour que je ne me borne pas à marquer en quelques mots les diverses phases de la question.

La Chambre sait comment, en 1907, après une existence difficile, la Compagnie impériale, qui avait construit 300 kilomètres de son réseau, 90 kilomètres en territoire français et 210 kilomètres en territoire éthiopien, est tombée en liquidation judiciaire.

La Chambre sait également comment, en 1907 et en 1908, M. Klobukowski a été chargé d'aller négocier avec le négus, et a préparé un contrat qu'on appelle le contrat Vitalien, qui permettait le transfert à une société nouvelle des avantages jadis concédés à la société primitive.

La Chambre sait encore comment, en 1909, une convention, préparée à cet effet, à travers des difficultés de toute nature, par l'effort de mon prédécesseur, M. Milliès-Lacroix, et de ses collègues des affaires [3921] étrangères et des finances, est intervenue entre l'État français et la société actuelle ; comment elle a été ensuite approuvée par le Parlement qui lui a donné la garantie de l'État pour la construction et l'exploitation de la ligne.

Elle sait enfin que, comme le disait M. Jaurès, en contre-partie de ces avantages, le contrôle de l'État était réservé sur la construction et l'exploitation du réseau.

Messieurs, qu'une telle substitution n'ait pas été agréable à tout le monde, cela se conçoit de reste.

On imagine aisément les efforts, les intrigues qui ont pu être aussitôt tentés autour du négus pour l'effrayer sur les conséquences et les conditions de la nouvelle convention, pour le convaincre qu'elle lésait directement son pouvoir de souveraineté, pour l'amener à voir dans le contrôle prévu et jusque dans les subventions du budget français un empiétement sur ses droits essentiels.

M. Jaurès. — Il n'avait donc pas accepté ?

M. le ministre des colonies. — On aperçoit ainsi — il faut juger humainement les choses humaines — les fluctuations qui, à la suite de ces interventions, ont pu se produire dans son esprit, et motiver, au jour le jour, des dépêches parfois contradictoires. Ce qui est certain, c'est qu'en juin 1909, lorsque le représentant de la compagnie, M. Hallot, arriva à Addis-Abeba, il se trouva en présence de difficultés sérieuses.

M. Jaurès rappelait tout à l'heure que le contrat Vitalien devait être frappé de déchéance si les travaux n'avaient pas été commencés dans le délai d'une année, c'est-à-dire avant le 30 janvier 1909. Les travaux avaient bien été entrepris, mais on discutait le point de- savoir s'ils étaient en proportion avec l'ensemble de l'œuvre et pouvaient être considérés, dans l'esprit du traité, comme un commencement d'exécution. De là des incertitudes, des discussions, des hésitations dans les résolutions du gouvernement abyssin. »

M. Jaurès. — À quelle date ?

M. le ministre des colonies. — Tout ceci se passait à la fin de 1908 et en 1909.

M. Jaurès. — C'est-à-dire au moment où le Gouvernement, pour nous faire voter, nous assurait qu'il n'y avait plus de difficultés.

M. le ministre des affaires étrangères. — Pas le moins du monde ! Il faut, d'après vous, que le Gouvernement soit toujours de mauvaise foi.

M. le ministre des colonies. — Il s'est produit, monsieur Jaurès, une confusion entre votre question et ma réponse. J'ai cru, quand vous me demandiez à quel moment ces faits s'étaient passés, que vous parliez de l'ensemble des circonstances que j'avais rappelées, c'est-à-dire, à la fois des travaux sur lesquels on était en désaccord, et des négociations poursuivies. (Exclamations sur divers bancs à droite).

Messieurs, lorsque je déclare que c'est ainsi que j'ai compris la question de M. Jaurès, je ne m'explique pas ces protestations. Ma réponse, au surplus, à cette question, si elle s'applique simplement aux pourparlers diplomatiques dont je signalais les fluctuations, se trouvait dans mes paroles précédentes. J'ai dit que M. Hallot, représentant de la compagnie, était arrivé à Addis-Abeba vers juin 1909 ; c'est donc seulement à cette époque que ces conversations ont pu s'engager.

Ainsi le représentant de la compagnie est sur place en juin 1909. On prétend, du côté du gouvernement abyssin, que le contrat est frappé de déchéance, que les travaux n'ont pas été réellement entrepris. M. Hallot, pour la compagnie, M. Brice, pour le Gouvernement français, cherchent à obtenir du négus des assurances définitives.

M. Édouard Vaillant. — Il n'y avait donc pas eu accord ?

M. le ministre des colonies. — M. Jaurès me rectifiera, si je dis autre chose que l'exacte vérité. Je me borne à constater des faits incontestables, à montrer l'accord quand il existe, et la situation inverse quand il n'existe pas.

M. Francis de Pressensé. — On ne l'avait pas dit en mars.

M. le ministre des colonies. — Donc à cette époque, en juin 1909, le maintien du contrat Vitalien menaçait d'être la cause de discussions délicates, étant donné la nature des travaux entrepris. Et c'est alors, comme conclusion aux conversations entreprises, que se produit ce double fait : MM. Brice et Hallot s'entendant avec le gouvernement abyssin, pour l'échange des deux documents qui suivent, signés, l'un par le représentant de la compagnie, sous réserve, bien entendu, de l'autorisation et de la compagnie et du Gouvernement ; l'autre par le ras Tessama, représentant du négus.

Voici le premier de ces documents :

M. Hallot, représentant de la compagnie,
au ras Tessama, plénipotentiaire.
« Addis-Abeba, le 29 août 1909.

« Je reconnais par les présentes, de par les pouvoirs que j'ai reçus de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, que la convention passée entre le Gouvernement français et la compagnie du chemin de fer, vue et approuvée par le Parlement le 3 avril 1909, ne pourra être considérée en aucun cas comme un engagement de la part du gouvernement éthiopien en ce qui concerne la construction et l'exploitation du chemin de fer en territoire éthiopien à partir de la frontière.

« Je m'engage à transmettre au gouvernement éthiopien une confirmation écrite de cette déclaration signée de M. le président du conseil de la compagnie.

« Je m'engage en outre à faire modifier conformément aux stipulations de l'article 9 du contrat du chemin de fer toutes les clauses des.statuts de la compagnie qui, s'il en existe, ne seraient pas conformes au contrat. »

Et voici l'autre pièce :

Le ras Tessama, plénipotentiaire,
à M. Hallot, représentant de la compagnie.

« J'ai l'honneur de vous accuser réception des engagements que vous avez formulés au nom de la compagnie le 23 nahassié 1901 (29 août 1909) de l'an de grâce, au sujet de la convention passée entre le Gouvernement français et la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba.

« Le contrat du chemin de fer, écrit le 21 teur 1901 (30 janvier 1908) de l'an de grâce, reste immuable.

« Ecrit à Addis-Abeba, le 23 nahassié 1901 (29 août 1901) de l'an de grâce.

Ces deux documents comportant un échange d'engagements acceptés par le négus, pourraient se résumer en deux mots :

D'une part, le représentant de la compagnie française reconnaît que Ménélik ne peut être lié que par les engagements qu'il a signés. D'autre part, le représentant de Ménélik renonce à ses objections contre le traité Vitalien du 30 janvier 1908, et le reconnaît « immuable ».

C'est dans ces conditions que le Gouvernement est saisi.

Les trois départements intéressés, ministère des colonies, ministère des affaires étrangères et ministère des finances, examinent ce projet, le font étudier par leurs jurisconsultes, et, leur entente une fois réalisée, j'écris au président de la compagnie la lettre suivante :

« 30-septembre 1909.

« Monsieur le président,

« Par lettre du 4 septembre courant, adressée à M. le ministre des affaires étrangères, vous exposez que le gouvernement éthiopien exige que vous confirmiez par écrit la déclaration adressée au ras Tessama par votre représentant, M. Hallot, et moyennant laquelle le gouvernement éthiopien validera définitivement le contrat du 30 janvier 1908. »

M. Jaurès. — Très bien !

M. le ministre des colonies. — « ...cette déclaration, d'après la communication télégraphique qui en a été faite, est ainsi conçue... »

Je passe ce texte que vous connaissez.

« Vous estimez tout à fait naturelle la déclaration qui fait l'objet du second paragraphe, et qui n'est que la conséquence directe d'un article formel du contrat du 30 janvier 1908, annexé à la loi du 3 avril 1909, et vous n'avez par conséquent aucune objection à prendre l'initiative de confirmer cette partie de la déclaration de M. Hallot.

« En ce qui concerne la déclaration qui fait l'objet du premier paragraphe, vous estimez ne pouvoir la confirmer que si le gouvernement français, n'y voyant pas d'inconvénient, vous y autorise formellement.

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que le gouvernement français ne voit pas de raison de s'opposer à ce que la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien confirme la première déclaration contenue dans la lettre de M. Hallot. Il considère, en effet, cette déclaration comme la confirmation pure et simple de l'accord intervenu en octobre 1907 entre Ménélick et M. Klobukowski, ainsi d'ailleurs qu'il le fera connaître au gouvernement éthiopien par l'intermédiaire de son représentant à Addis-Abeba.

« Mais la présente autorisation ne saurait, en aucune façon, avoir comme conséquence une modification quelconque des stipulations de la convention du 8 mars 1909, des pouvoirs que s'est réservés l'État français comme contrepartie de la garantie d'intérêts qu'il a accordée, enfin des engagements qui en découlent pour la compagnie vis à-vis de l'État. »

J'imagine que cette lettre met au point la question même qui est posée en ce moment devant la Chambre. Les droits de l'État sont entièrement réservés et garantis. J'ajoute, par voie de parenthèse, que, dans le dernier paragraphe de la déclaration que

j'ai lue, il est dit que, s'il y a désaccord entre la convention passée entre l'État et la Compagnie, d'une pari, et le contrat Vitalien d'autre part, la compagnie s'engage à réaliser les modifications qui pourraient être nécessaires pour les mettre en harmonie. Or, jamais ces modifications n'ont été demandées, ce qui est une preuve qu'il n'y avait aucun désaccord à faire disparaître.

Cependant, établie sur le fond, l'entente se heurte encore à une difficulté de forme. Une nouvelle rédaction est proposée au Gouvernement français. À la formule : « La convention passée entre le Gouvernement français et la compagnie ne pourra en aucun cas, être considérée comme un engagement de la part du gouvernement éthiopien », on substitue la formule suivante : La convention ne pourra être considérée en aucun cas par le gouvernement éthiopien, comme ayant force de contrat, en ce qui concerne la construction et l'exploitation du chemin de fer. »

Les mots « comme ayant force de contrat » ont été substitués à ceux-ci « comme un. [3922] engagement du gouvernement éthiopien »,mais le sens en est visiblement le même.

Soumis aux ministères intéressés, ce texte était à nouveau accepté par eux, et, le 15 novembre 1909, j'écrivais au président du conseil d'administration la nouvelle lettre que voici :

« Paris, le 15 novembre 1909.

« Monsieur le président,

« Par votre lettre du 20 octobre dernier, vous m'avez adressé copie d'un télégramme par lequel votre représentant à Addis-Abeba vous faisait part d'une modification exigée par le- gouvernement éthiopien dans le texte de la déclaration qui doit lui être remisé par votre compagnie.

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement français ne voit pas de raison de s'opposer à ce que la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien confirme cette déclaration, qu'il considère comme la confirmation pure et simple de l'accord intervenu en octobre 1907 entre le négus et M. Klobukowski, ainsi d'ailleurs qu'il le fera connaître au gouvernement éthiopien par l'intermédiaire de son représentant à Addis-Abeba, le jour même où M. Hallot remettra votre lettre confirmative de la déclaration.

« Vous voudrez bien en conséquence donner à. M. Hallot des instructions afin qu'il se concerte avec M. Brice pour la remise de cette lettre.»

Quelle était la déclaration que le représentant du Gouvernement français devait faire au gouvernement éthiopien au moment de la remise du document Hallot ?

En voici le texte, d'après la lettre même transmise par le ministre des affaires étrangères à. son représentant à Addis-Abbeba.

« Le jour où M. Hallot notifiera au ras Tessama la ratification par M. Roume des nouvelles déclarations demandées par le gouvernement éthiopien, et dont votre télégramme 79 m'a communiqué la teneur, vous voudrez bien faire au gouvernement éthiopien la déclaration écrite suivante :

« La Compagnie du chemin de fer vient de me notifier les lettres échangées avec le ras Tessama. Je constate que la société est en parfait accord avec le gouvernement éthiopien sur le contrat et son avenant. Le Gouvernement français m'a chargé de saisir cette occasion pour faire connaître à S. M. l'empereur que la déclaration faite par la compagnie est considérée par le Gouvernement français comme la confirmation pure et simple de l'accord intervenu les 9 et 18 octobre 1907 entre le négus et M. Klobukowski, et par lequel, notamment, il avait été établi que le fait par le Gouvernement français d'apporter à la compagnie une aide financière en cas d'insuffisance de recettes et pour assurer un minimum de revenu, n'entraînerait en aucun cas l'intervention du Gouvernement français dans les affaires intérieures du gouvernement éthiopien, et que, d'autre part, l'adhésion de l'empereur au concours

financier que prêterait à l'entreprise du chemin de fer le gouvernement français ne saurait en aucun cas être interprétée comme la reconnaissance d'une immixtion étrangère dans les affaires d'Ethiopie.

« Le gouvernement de la République est heureux de trouver l'occasion de confirmer à l'empereur Ménélik cette assurance qui est une nouvelle preuve de l'amitié qui existe entre les deux pays.

« Signé : STÉPHEN PICHON. »

Je me demande s'il était possible de sauvegarder d'une façon plus nette et plus explicite les droits et les intérêts de la France.

Et maintenant, à vue des documents et des faits-que connaît la Chambre, voyons s'il est encore possible de prétendre que le droit de contrôle, qui appartient à l'État, ait été sacrifié.

Les termes de la déclaration eux-mêmes, lorsqu'on les examine de près, entraîneraient-ils pareille conséquence ?

En disant qu'une convention passée entre l'État français et une compagnie française ne peut être considérée comme avant force de contrat en ce qui concerne le gouvernement abyssin, que dit-elle, sinon qu'un contrat passé entre des tiers n'engage pas le négus qui ne l'a pas signé, c'est-à-dire qu'elle fait l'application de l'adage *res inter alios acta*, qui n'est pas seulement un principe de droit public et de droit privé, mais même une simple règle de sens commun.

Vous n'êtes lié, disait-on au négus, que par votre propre signature. C'est l'évidence même, et je demande qu'on me montre en quoi cette déclaration a pu changer quoi que ce soit au fond des choses.

L'avis très ferme et très concluant exprimé sur ce point par M. André Weiss, jurisconsulte du ministère des affaires étrangères, mérite d'être ici intégralement cité :

« J'ai, dit-il, soigneusement confronté les stipulations de la convention intervenue, à la date du 8 mars 1909, entre le Gouvernement de la République et la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, avec celles du contrat Vitalien, du 30 janvier 1908 ; et cet examen m'a convaincu qu'il n'existe entre les stipulations ainsi mises en présence aucune incompatibilité, ni même aucune divergence sérieuse. La convention s'est, en effet, visiblement inspirée du contrat qui l'avait précédée et dont le texte se trouvait placé sous les yeux de ses rédacteurs. Elle en a tenu le plus grand compte, telles de ses clauses s'y'réfèrent expressément. Les deux actes, chacun dans son domaine, se complètent et se prêtent un mutuel appui.

« Quant à la crainte du négus, que la convention passée entre le Gouvernement français et la compagnie du chemin de fer puisse être considérée comme un engagement de la part du gouvernement éthiopien, en ce qui concerne la construction et l'exploitation de la ligne en territoire éthiopien, elle est évidemment chimérique. Cette convention est *res inter alios acta* pour le négus, qui n'y a pris aucune part et qui n'y a pas été représenté : dès lors il ne peut en résulter pour lui aucune obligation, quelle qu'elle soit (C. civ., art. 1165).

« C'est la reconnaissance de ce principe incontestable que le roi des rois d'Ethiopie demande à la compagnie ; et il me semble qu'il n'y a aucun inconvénient à ce que, pour le rassurer, la compagnie souscrive à la condition qu'il met à l'approbation du contrat de 1908.

« Et en autorisant un pareil engagement, le Gouvernement de la République n'assumera aucun risque et aucune responsabilité nouvelle.

Mais s'il n'est pas lié par la signature d'autrui, le négus ne reste-t-il pas lié par ses propres engagements ?

C'est là, en vérité, tout l'intérêt de la question. Et ces engagements sont tellement clairs, ils sont tellement reconnus et confirmés par le négus lui-même, qu'aucun supplément de garantie ne semble plus pouvoir être réclamé. Ce sont d'abord les lettres

à M. Klobukowski du 9 octobre 1907 auxquelles se réfère le ministre des affaires étrangères, et dont je ne lis que deux passages :

« Nous vous informons que nous acceptons que le Gouvernement français fasse à la nouvelle compagnie le versement nécessaire si, après l'achèvement du chemin de fer jusqu'à Addis-Abeba et sa mise en exploitation, il est constaté que le montant du prélèvement effectué à notre frontière sur les marchandises transportées par le chemin de fer ne lui suffit pas. »

« Pour surveiller la construction ainsi que les recettes et les 'dépenses de la compagnie, les gouvernements éthiopien et français désigneront d'un commun accord chacun un contrôleur. »

En outre de ces lettres, il y a un autre engagement formel et « immuable », on vient de vous le dire, dans le contrat Vitalien.

Lisons deux paragraphes de son article 10 l

« Le gouvernement éthiopien nommera un membre pour le représenter dans le conseil d'administration de la compagnie.

« Pour assurer l'exécution du présent contrat, le gouvernement éthiopien nommera un contrôleur. Ce contrôleur sera chargé avec le contrôleur nommé par le Gouvernement français de surveiller la construction et l'exploitation du chemin de fer. Les frais de contrôle seront à la charge de la compagnie. »

Ainsi pour assurer le contrôle, deux mesures sont prises. Le gouvernement éthiopien aura un représentant dans le conseil d'administration de la compagnie ; en outre, il aura un contrôleur chargé, avec le contrôleur du Gouvernement français, de surveiller la construction et l'exploitation du chemin de fer.

M. de Grandmaison. — De quelle nationalité sera le représentant du gouvernement éthiopien ?

M. le ministre des colonies. — Il est nommé. Votre interrogation ne fait que devancer une partie essentielle de mes observations. Vous reconnaitrez tout à l'heure qu'aucune inquiétude ne peut exister à ce sujet.

Une autre question a préoccupé, je le sais, l'honorable M. de Villebois-Mareuil :

La compagnie est-elle maîtresse de ses tarifs ? L'article 11 du contrat Vitalien dit :

« Pour les voyageurs ainsi que pour les marchandises, la compagnie fixera elle-même ses tarifs. »

Si, enfin, je rappelle les termes de la déclaration du ras Tessama, disant le 29 août 1909 que « le contrat est immuable » et la déclaration que le quai d'Orsay prescrivait à son agent de faire en même temps que la remise du document Hallot au gouvernement abyssin, je demande quel doute peut subsister sur la réelle portée de cette pièce.

Mais, messieurs, il y a plus. L'interprétation ainsi établie ne résulte pas seulement de toutes les circonstances que je viens d'indiquer ; elle ressort à l'évidence de l'exécution même du contrat par le négus, et c'est ici que se place précisément ma réponse à la question posée par l'honorable M. de Grandmaison.

À l'heure où je parle, le contrat Vitalien n'est pas seulement accepté d'une façon théorique, il est déjà exécuté en fait, M. Ygazou, Abyssin, a été nommé contrôleur éthiopien, et voici la pièce qui, à cet égard, a été remise à la compagnie.

« Que l'envoi du ras bitouadded Tessama, plénipotentiaire du gouvernement éthiopien, parvienne à M. Hallot, représentant de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba.

« Salut,

« Conformément aux articles 10, 13 et 16 du contrat du 21 teur 1900 (30 janvier 1908) de l'an de grâce, je vous informe de ce qui suit :

« Nous nommons l'ouahniazaj Ygazou contrôleur de l'exploitation et de la construction du chemin de fer. »

Et on ajoute :

« Nous allons nommer l'administrateur qui doit représenter le gouvernement éthio-
[3923] pien au conseil d'administration de la compagnie à Paris.

« Ecrit à Addis-Abeba, le 10 heudar 1902 (19 novembre 1909) de l'an de grâce. »

Ici encore, il ne s'agit pas d'une vaine promesse ; la nomination est également un fait accompli. Le 27 décembre, nous étions prévenus, par un télégramme de M. Hallot, que le gouvernement éthiopien avait désigné Haïlé Mariam, ancien interprète au Guebbi, pour le représenter au sein du conseil d'administration de la compagnie, conformément à l'article 10 du contrat de concession.

Enfin en exécution du traité Vitalien, à la date du 19 novembre 1909 (date grégorienne), le négus touchait la somme fixée par l'article 1er du contrat. Voici le texte du reçu de son ministre des finances :

« Moi, Badjirond Moulou-Guiéta, je déclare avoir reçu au nom de S. M. l'empereur Ménélik II, roi des rois d'Éthiopie, de M. Charles Hallot, représentant de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, un certificat de quatre mille six cents actions nominatives de cinq cents francs chacune entièrement libérées et représentant la somme de deux millions trois cent mille francs qui devait être versée à S. M. l'empereur, conformément à l'article premier du contrat du chemin de fer, écrit le 21 teur 1900 (30 janvier 1909) de l'an de grâce.

« Écrit à Addis-Abeba, le 10 heudar 1902 (19 novembre 1909) de l'an de grâce.

« Signé : MOULOU-GUIÉTA..»

Je me résume, messieurs. Comment pourrait-on continuer à discuter sur le sens et la portée de documents qui s'éclairent aussi nettement les uns par les autres, et qu'enfin tous les intéressés interprètent de la même façon. J'ai nommé les trois ministères des colonies, des finances et des affaires étrangères, d'accord avec leurs conseils juridiques ; j'ai nommé le négus, dont l'adhésion explicite s'est fortifiée de l'exécution même du contrat. J'y ajoute maintenant la compagnie elle-même dont je lis la dernière lettre, aussi explicite qu'il est possible.

M. le vicomte de Villebois-Mareuil. — Les statuts de la compagnie ont-ils été approuvés par le gouvernement éthiopien ?

M. le ministre des colonies. — C'est précisément la portée de la déclaration Hallot. Le négus n'a voulu être lié — ce qui est naturel — que par sa propre signature ; mais comme ce qu'il a signé est en accord absolu sur tous les points, à la fois avec les statuts et avec la convention, il ne peut pas y avoir de doute sur les garanties que reçoit le contrôle de l'État. Comme l'a vu la Chambre dans la consultation du jurisconsulte des affaires étrangères, il est constaté, après examen attentif des deux conventions, que non seulement elles ne se contredisent sur aucun point, mais qu'il existe un accord complet entre elles, l'une étant le moyen d'application de l'autre.

Voici donc le texte de la lettre qui m'est adressée par la compagnie et qui confirme l'interprétation donnée à la déclaration de son représentant M. Hallot :

« Paris, le 29 décembre 1909.

« Monsieur le ministre,

« Par une lettre du 30 septembre 1909, en autorisant notre compagnie à confirmer la déclaration faite par notre représentant, M. Hallot, au gouvernement éthiopien, vous ajoutiez :

« Mais la présente autorisation ne saurait, en aucune façon, avoir comme conséquence une modification quelconque des stipulations de la convention du 8 mars 1909, des pouvoirs que s'est réservés l'État français comme contrepartie de la garantie d'intérêts qu'il a accordée, enfin des engagements qui en découlent pour la compagnie vis-à-vis de l'État.

« Cette réserve répondait entièrement à la manière de voir de notre compagnie à ce sujet. En effet, dans une lettre du 6 septembre 1909, que nous adressions à M. le ministre des affaires étrangères relativement à cette question, nous disions :

« Ainsi que vous le verrez, M. Hallot estime que la déclaration faite dans sa lettre au ras Tessama au sujet de la convention du 8 mars 1909 n'a d'autre but que de consacrer une question de principe évidente, celle de l'indépendance territoriale du gouvernement éthiopien ; que Ménélick ne peut, *a priori*, s'estimer engagé par une convention qu'il n'a pas signée, mais que, par contre, toute liberté d'action serait laissée à notre compagnie pour remplir vis-à-vis de l'État français les obligations qui découlent de ladite convention.

« Il va de soi qu'en transmettant ainsi au Gouvernement ces appréciations de M. Hallot, notre compagnie entendait se les approprier.

« Veuillez agréer, etc.

« Le président du conseil d'administration,

« Signé : ROUME. »

Messieurs, y a-t-il témérité, après ces explications, à dire que la question est tranchée que la déclaration Hallot, loin d'avoir compromis le droit de l'État, l'a garanti, au contraire, en assurant la confirmation expresse et immédiate d'un contrat dont l'exécution pouvait être menacée.

J'avais dit en commençant ces explications que le droit de contrôle de l'État n'avait été ni supprimé ni affaibli. La Chambre jugera sans doute difficile de contester que j'en aie réellement apporté la preuve. (Vifs applaudissements.)

M. le président. — La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. Stéphen Pichon, ministre des affaires étrangères. — Les explications que vient d'apporter à la tribune mon honorable collègue et ami M. le ministre des colonies, simplifient beaucoup ma tâche. Je vais répondre très sobrement aux observations me concernant, qui ont été présentées tout à l'heure par l'honorable M. Jaurès.

M. Jaurès a essayé de faire entendre à la Chambre que j'aurais apporté dans la discussion de la convention, le 29 mars dernier, des renseignements qui n'étaient pas rigoureusement exacts et que j'aurais, dans les mêmes conditions, fourni des renseignements non moins inexacts à la tribune du Sénat. C'est à ces allégations que je vais répondre.

On n'a pas dit, cette fois, que j'avais apporté des documents « faux » : il y a un progrès (Rires), mais on a dit qu'ils étaient inexacts. Eh bien ! qu'ai-je dit dans la discussion de la loi du 29 mars dernier ? J'ai dit ceci :

« Contrairement à ce que vient de dire M. Jaurès — car c'était déjà à lui que, par une vieille habitude, je répondais... »

M. Jaurès. — Nous nous en passerions peut-être l'un et l'autre.

M. le ministre des affaires étrangères. — Certainement ! et je suis d'ailleurs très heureux que vous n'apportiez pas ici, monsieur Jaurès, les insinuations de votre journal, je le dis en passant. (Vifs applaudissements à gauche et au centre.)

M. Jaurès. — Lesquelles ?

M. le ministre des affaires étrangères. — « ...Je puis donner l'assurance à la Chambre que le négus n'a cessé d'insister pour que la convention approuvant le contrat, signé le 30 janvier 1908 à Addis-Abeba et annexée au projet de loi soumis à la Chambre soit adoptée. Ce contrat devait déjà être mis en vigueur le 30 janvier dernier; nous sommes par conséquent en retard ; et ce serait une singulière façon de venir à bout des résistances que nous pouvons rencontrer et de nous mettre complètement d'accord avec le négus que d'accorder encore un ajournement qui remettrait tout en cause. »

Voilà textuellement mes paroles : Quatre jours après, j'étais à la tribune du Sénat, pour répondre à une question qui m'était posée par M. Waddington. Il me demandait si le négus avait, comme le bruit en courait dans les journaux — et vous devinez bien

quelle était la source des informations qui étaient publiées dans la presse (Très bien ! très bien !) — si le négus avait vraiment refusé d'approuver la convention.

Je venais de recevoir de M. Brice un télégramme, daté de Djibouti, 2 avril 1909, 1 heure 40, numéro 37 — ceci dit pour qu'il soit bien entendu que je n'ai pas l'habitude de me servir de documents truqués — télégramme ainsi conçu : « L'empereur m'a fait exprimer par notre premier interprète, qui a pu le voir ce matin, sa satisfaction pour le vote Chambre. »

Voilà mon crime. J'ai apporté, d'une part. à la tribune de la Chambre les renseignements qui m'étaient fournis par notre ministre, desquels il résultait que le gouvernement éthiopien souhaitait le vote de la convention par le Parlement français. J'ajoutais que nous rencontrerions sans doute encore des résistances et qu'en contestant notre pouvoir ou notre autorité auprès du négus, on employait des moyens tout au moins singuliers pour nous permettre de triompher de ces difficultés possibles. À la tribune du Sénat, j'ai donné lecture d'un télégramme de notre représentant, indiquant que le négus avait témoigné à notre ministre sa satisfaction du vote du Parlement.

Cela ne faisait pas l'affaire des adversaires de la compagnie et de la convention, qui ne s'attendaient pas à ce que la convention fût votée. Ils avaient fait tout ce qu'ils avaient pu pour l'empêcher; ils croyaient qu'elle ne serait pas votée en temps utile et ils avaient d'avance préparé des télégrammes pour les envoyer dans le monde entier. Ils ont été surpris.

M. Massabuau. — De qui voulez-vous parler?

M. le ministre des affaires étrangères. — Je veux parler des agents du trust, qui ne cessent de combattre la nouvelle compagnie française, qui nous créent les obstacles que nous rencontrons, qui ont tout fait pour entraver l'œuvre patriotique que nous poursuivons.

Ces agents se considéraient comme certains que la convention ne serait pas votée. Ils avaient déjà préparé des télégrammes pour les envoyer dans le monde entier ; ils attendaient... — ah ! je suis bien renseigné, mais je suis décidé à tout dire. (Vifs applaudissements à gauche et au centre.)

M. Walter. — Nous ne craignons rien.

M. le ministre des affaires étrangères. — Vous n'avez rien à craindre et je n'ai rien dit qui s'adressât à vous. Mais je suis décidé à ne pas laisser injurier les ministres de la République par les agents d'une société plus ou moins véreuse. (Vifs applaudissements sur les mêmes bancs.)

M. Augé. — Très bien ! il faut toujours agir ainsi.

M. Gaston Rouanet. — Il faut dire cela à M. le ministre de la justice.

M. le ministre des affaires étrangères. — Nous avons d'autres moyens d'action contre eux, soyez tranquilles!

Je disais donc qu'ils espéraient fermement que les Chambres se sépareraient sans que la convention ait pu être votée. Ils s'étaient mis en rapport avec des personnes de l'entourage du négus, afin de la [3924] faire désavouer par son entourage, notamment par l'un de ses ministres. (Exclamations à l'extrême gauche.)

Vous souriez, monsieur Jaurès ? C'est ainsi que les choses se sont passées. En effet, lorsque j'ai eu lu le télégramme que j'avais reçu de notre ministre à Addis-Abeba, j'en ai reçu un autre dans la même journée.

Les Chambres étaient séparées. Sans cela, elles l'auraient connu immédiatement. Ce télégramme disait qu'un ministre du négus essayait de remettre le contrat en cause, en indiquant qu'il était périmé, parce qu'il avait été, en effet, approuvé par la loi après la date du 30 janvier 1909, date prévue pour la mise en vigueur du contrat primitif. Qu'ai-je fait ? Quand les Chambres ne sont pas réunies, il y a le conseil des ministres.

J'ai porté le télégramme au conseil des ministres ; je leur ai fait connaître la situation. Elle a été examinée par les membres du Gouvernement, et les membres du

Gouvernement ont été unanimes à dire qu'il fallait reprendre les négociations et les poursuivre, afin de faire aboutir définitivement le contrat.

Mon honorable ami, M. Caillaux, qui était alors ministre des finances et qui se souvient certainement de cette séance du conseil des ministres; a dit alors : (c Qu'avons-nous à craindre ? Nous tenons les cordons de la bourse... »

M. Joseph Caillaux. — Comme nous les tenons encore aujourd'hui.

M. le ministre des affaires étrangères. — « ... et nous ne les dénouerons que lorsque nous saurons que la convention est exécutée.

C'est dans ces conditions qu'on a passé outre et que les négociations ont continué. Elles ont continué au milieu de difficultés sans fin, de difficultés toujours soulevées par les mêmes personnes ; aujourd'hui, elles sont soulevées à Paris ; hier, elles l'étaient à Addis-Abeba ; demain, elles le seront sans doute à Addis-Abeba et à Paris.

Mon rôle à moi, ministre des affaires étrangères, c'est d'essayer de résoudre ces questions dans l'intérêt de mon pays. C'est ce que je fais. (Applaudissements.)

Les négociations ont donc continué. Le négus, qui était malade au moment où son ministre avait essayé de remettre le contrat en cause, avait, dans l'intervalle, fort heureusement recouvré la santé. Il a mis en disgrâce le ministre qui nous combattait ; il a confirmé son adhésion au contrat Vitalien. Il a nommé un nouveau ministre, le ras Tessama, avec lequel nous sommes entrés en relations, afin d'arriver à nous mettre d'accord, cette fois de façon définitive, je l'espère, mais sans en être absolument sûr. Je vous dis franchement les choses. Encore une fois, c'est mon rôle de ministre des affaires étrangères de négocier comme je le fais.

M. Jaurès. — Pensez-vous alors que la compagnie puisse continuer à emprunter avec garantie de l'État français pour une affaire qui n'est pas encore sûre ? (Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.)

M. le ministre des affaires étrangères. — Attendez ! monsieur Jaurès, j'y viendrai. Quelques courtes que soient mes observations — je suis dans un état de fatigue dont je m'excuse auprès de la Chambre — je viendrai tout à l'heure à ce côté de la question.

Le négus, disais-je, a nommé un nouveau ministre, le ras Tessama, avec lequel la compagnie est entrée en rapports ainsi que notre ministre pour arriver à ce qu'il soit bien certain, cette fois, que la convention serait exécutée ainsi que le contrat Vitalien.

À ce moment, s'est produite la demande sur laquelle M. Trouillot s'est suffisamment expliqué pour que je n'y revienne pas (Très bien ! très bien !), demande qui nous a été représentée comme devant mettre un terme à toutes les difficultés qui, jusqu'alors, avaient surgi. De la fameuse déclaration qui a été faite par M. Hallot, il résulte qu'un contrat qui a été passé avec des tiers n'engage pas le gouvernement éthiopien et n'usurpe pas sur la souveraineté éthiopienne, car telle est la portée de la déclaration faite par M. Hallot. C'est ce qu'ont pensé les jurisconsultes du ministère des finances et du ministère des affaires étrangères, les ministres des finances, des colonies, des affaires étrangères, et, je puis dire, le Gouvernement. Nous avons donc autorisé cette déclaration. Mais porte-t-elle une atteinte quelconque au contrat actuellement en cours d'exécution ? En aucune sorte.

On m'a demandé, il y a un instant, si le contrat était exécuté.

Oui, il l'est et il l'est d'une façon complète. C'est en vertu du contrat Vitalien que le représentant de la compagnie est en rapport depuis cinq mois avec le ras Tessama, délégué de l'empereur, et qu'il traite avec lui toutes les questions de détail et d'exécution. C'est en vertu de ce contrat que l'empereur a demandé à la nouvelle compagnie la déclaration Hallot, qui lui a été faite ; c'est en vertu de ce contrat que le négus a accepté de la nouvelle société le règlement des travaux faits par lui aux abords d'Addis-Abeba, sur la future ligne de chemin de fer ; c'est en vertu de ce contrat que le négus a pris livraison de 4.600 actions de la compagnie représentant le versement qui lui était reconnu. Cela indique qu'il l'exécute.

M. Émile Constant. — Il l'exécute quand il lui est avantageux !

M. le ministre des affaires étrangères. — Je ne dis rien d'extraordinaire, je dis une chose toute naturelle. Il est certain que l'empereur d'Éthiopie a voulu s'intéresser personnellement à la construction d'un chemin de fer sur son territoire; c'est son affaire et je vous assure que, moi, je n'y suis pas intéressé.

C'est en vertu de ce contrat que le contrôleur abyssin Ygazou a été nommé par le gouvernement éthiopien, conformément à l'article 10 ; c'est en vertu de ce contrat que l'administrateur du même gouvernement a été désigné en la personne d'Haild' Maryane et que l'impératrice Taïtou, qui représente actuellement le souverain redevenu malade, a reçu les délégués de la compagnie, les ingénieurs et les entrepreneurs français, lorsqu'ils sont arrivés à Addis-Abeba et a reconnu la situation officielle que leur confère l'acte dont ils viennent exécuter les clauses.

Ce contrat est donc en exécution.

Tout à l'heure, M. le ministre des colonies, rappelant le texte des articles principaux, vous a expliqué que les droits de contrôle du Gouvernement français étaient entièrement réservés par le contrat Vitalien. Cela ne fait aucune espèce de doute. Mais est-ce que vous n'avez pas des moyens d'être certains que le contrôle sera exécuté ?

Actuellement, M. le ministre des colonies s'occupe, d'accord avec M. le ministre des finances et avec moi, de préparer une réglementation de ce contrôle. Nous ne demandons pas mieux — et cette déclaration, je la fais, d'accord avec mes deux collègues — que de soumettre ce contrôle à la commission des affaires extérieures dont vous parliez tout à l'heure ; nous ne demandons pas mieux que de nous concerter avec elle.

M. le vicomte de Villebois-Mareuil. — Il est dommage qu'on ne l'ait pas fait plus tôt !

M. le ministre des affaires étrangères. — Et si, par hasard, on trouve que le contrôle ne fonctionne pas normalement, vous êtes les maîtres des dépenses entraînant la garantie d'intérêts ; vous êtes libres d'autoriser ou non ces dépenses. Le pouvoir parlementaire dont on a parlé tout à l'heure n'est atteint ni diminué par rien. (Interruptions à l'extrême gauche.)

Messieurs, vous m'interrompez...

M. Jaurès.— Nous vous écoutons ; c'est tout à fait important.

M. le ministre des affaires étrangères. — Je dis que si vous trouvez que le contrôle ne fonctionne pas dans des conditions normales, il vous sera facile de vous en rendre compte par le contrôleur français que vous aurez nommé, qui sera appelé à exercer ce contrôle avec le contrôleur éthiopien ; il vous sera facile de savoir si le contrôle fonctionne et, s'il ne fonctionne pas, de refuser l'argent.

M. Jaurès. — Je demande la parole.

M. le ministre des affaires étrangères. — Vous avez un moyen d'action capital.

Il est entendu que la compagnie doit émettre des obligations. Cette émission ne peut être autorisée — non pas par moi, car si elle était autorisée par moi, vous n'auriez pas confiance — cette émission ne peut être autorisée que par M. le ministre des finances, d'accord avec M. le ministre des colonies. Qui empêche qu'ils se concertent également avec la commission des affaires extérieures de la Chambre des députés ?

J'admire, en vérité, ce que vous disiez tout à l'heure, qu'on avait essayé de se dérober au contrôle du Parlement.

Jamais, monsieur Jaurès, le contrôle du Parlement n'a été aussi complet que dans toute cette affaire. Nous avons mis entre les mains de la commission du budget à laquelle je fais appel, de la commission des affaires extérieures à laquelle je fais appel également, tous les documents qu'elles nous ont demandés sur l'administration de l'ancienne compagnie, sur l'enquête qui avait été faite à son sujet, sur les conditions dans lesquelles la compagnie nouvelle s'est formée. Il y a eu des rapports extrêmement étudiées et extrêmement complets fait ici par MM. Le Hérissé et Messimy.

M. le rapporteur. — Nous avons étudié cette affaire à la commission du budget pendant deux mois.

M. le ministre des affaires étrangères. — Le projet de loi a été voté par la Chambre, puis transmis à la commission des finances du Sénat qui nous a interrogés, M. le ministre des colonies,. M. le ministre des finances et moi. Nous lui avons fourni les renseignements les plus complets, et M. Charles Dupuy a déposé son rapport devant la haute Assemblée. C'est dans ces conditions que la loi a été votée. Et vous nous dites que le contrôle du Parlement ne s'est pas exercé ! Je ne sais pas ce que vous demandez comme contrôle. (Applaudissements.)

Quoiqu'il en soit, ce n'est jamais moi qui le refuserai.

Mais il y a une chose que vous réclamez dans votre ordre du jour et que je n'accepte pas. Il ne faut pas d'équivoque entre nous. Je vous ai répondu un jour, à propos d'une discussion sur le Maroc — car vous êtes aussi d'avis d'internationaliser le Maroc comme vous voulez internationaliser la chemin de fer éthiopien, alors que nous voulons, nous, en faire une opération française ... (Vifs applaudissements) — je vous ai dit, un jour que vous me demandiez la publication d'un rapport du général Lyautey, que, tant que je serais ministre des affaires étrangères, ce rapport ne serait pas livré parce que c'était un document confidentiel d'ordre diplomatique.

Il y a, dans les papiers que je possède comme ministre des affaires étrangères au sujet de la question des chemins de fer éthiopiens, des documents que je ne livre- [3925] rai pas, parce que les négociations diplomatiques se poursuivent, et que, quand des négociations diplomatiques se poursuivent et quand une affaire est en train, on n'a pas l'habitude de livrer la correspondance diplomatique étrangère à son sujet. (Très bien ! Très bien !)

Vous avez ou vous n'avez pas confiance dans le ministre des affaires étrangères, vous avez ou vous n'avez pas confiance dans le Gouvernement, mais je conserve les prérogatives du pouvoir exécutif et j'entends les exercer. (Vifs applaudissements à gauche et au centre.)

J'entends les exercer à un autre point de vue encore. Rien ne m'honore, je vous assure, comme les injures qu'on me distribue parce que je défends une œuvre française. (Nouveaux applaudissements.) Je suis extrêmement heureux de les mériter, je ne dis pas seulement de me les attirer, mais d'en être digne. Mais, à côté de ma personne, il y a celle du ministre des affaires étrangères de France. Eh bien, il y a des Français qui accomplissent une œuvre antifrançaise à Abdis-Abeba ; oui, il y en a. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

À mesure que nous nous mettons d'accord avec le gouvernement éthiopien pour réaliser, en bonne amitié avec lui, une œuvre qui n'entreprend sur sa souveraineté en aucune manière, vous le savez bien, mais qui est une œuvre d'intérêt français, une œuvre qui a été acceptée par le gouvernement anglais et le gouvernement italien, dans le traité du 13 décembre 1906, que vous connaissez également, à mesure que nous nous entendons avec ce gouvernement pour réaliser cette œuvre, nous nous trouvons en présence d'embûches de toutes sortes, de véritables guet-apens, de véritables traquenards.

Eh bien ! cela, je dois au ministre et au Gouvernement de ne pas le tolérer. Nous sommes armés par des textes, par des conventions avec les puissances étrangères, avec le Négus. Nous ferons respecter ces textes et ces conventions. (Vifs applaudissements à gauche et au centre.)

M. le président. — La parole est à M. Jaurès.

M. Jaurès. — J'espère que la Chambre ne me saura pas mauvais gré d'insister, car je crois que de ce débat, à mesure qu'il se développe, sort plus de lumière sur la question éthiopienne.

Et tout d'abord, je crois que je ne m'étais pas beaucoup risqué en disant qu'au moment où, en mars dernier, la convention nous fut soumise, le Gouvernement n'avait pas et ne pouvait pas avoir l'assurance que cette convention serait agréée par le gouvernement du négus. Je crois qu'il était imprudent de soumettre cette convention à

notre vote avant d'avoir des raisons sérieuses de penser qu'elle serait agréée par le gouvernement éthiopien.

Il résulte des paroles de M. le ministre des colonies que, bien des mois encore après le vote de la convention, les incertitudes et le conflit se sont prolongés ; et M. le ministre des affaires étrangères nous a appris que, quelques heures à peine après avoir reçu la dépêche rassurante qu'il a communiquée au Sénat, il a reçu une autre dépêche qui, par le malheur de la clôture des travaux parlementaires, n'a pas pu être soumise aux Chambres et cette dépêche corrigeait dans le sens pessimiste les assurances qu'avait données la première.

Ainsi, à la minute même où vous discutiez une convention dans laquelle était présupposé, dans laquelle était enveloppé l'assentiment du négus, personne ne pouvait savoir, et le Gouvernement lui-même ne savait pas si le négus y donnait son adhésion !

Je dis que pour les négociations à poursuivre, pour les garanties françaises à obtenir, c'était se placer dans une condition tout à fait défavorable que de voter des garanties, que de voter une somme de 18 millions à la compagnie véreuse qui liquidait, avant d'avoir l'assurance qu'on pourrait réaliser l'actif, c'est-à-dire avant d'avoir l'assentiment du négus. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Et maintenant, messieurs, est-il vrai que par la note Hallot, souscrite par le Gouvernement lui-même, vous n'avez rien abandonné ? En vérité, comment le gouvernement abyssin vous l'aurait-il demandée ? Comment, selon l'expression même des télégrammes qui vous ont été transmis et que M. Trouillot nous a lus, comment le gouvernement éthiopien aurait-il exigé cette note, si elle ne correspondait pas pour lui à une diminution du contrôle ?

Que reste-t-il ? Il reste la convention directement conclue par le négus avec le concessionnaire Vitalien. Mais ce que veut le négus, dans les difficultés qui pourront surgir, dans les applications du contrôle qui pourront se présenter, c'est d'avoir affaire à M. Vitalien et de n'avoir pas affaire à la France. (Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.) Et ce qu'il a obtenu par la note que vous lui avez donnée, c'est de n'avoir en face de lui que la convention Vitalien et M. Vitalien lui-même.

M. le ministre des colonies. — Il a installé son représentant dans le conseil d'administration.

M. Jaurès. — J'entends bien ; et j'y arrive. Or, entre le contrôle tel qu'il est prévu par la convention Vitalien et le contrôle tel qu'il est prévu par la convention que vous avez signée, vous France, avec la Compagnie franco-éthiopienne, il y a un abîme.

Dans la convention Vitalien, il y a un article qui se borne à prévoir qu'à côté d'un délégué de l'Éthiopie, il y aura un délégué de la France. Mais aucune des conditions dans lesquelles ce contrôle doit fonctionner n'est précisée.

Ce qui faisait la valeur du contrôle institué par la convention que vous avez votée, c'est d'abord que ce contrôle était institué au nom de la France et c'est ensuite que les formes, que les conditions en étaient précisées.

Il y a un mot relatif aux délégués du contrôle dans la convention Vitalien ; il y a un article qui, en menu texte, occupe toute une page dans la convention que vous avez votée et cet article prévoit non seulement qu'il y aura des délégués de la France, non seulement qu'il y aura des délégués siégeant à Paris et recevant des communications lointaines, mais qu'il y aura un contrôle local installé en Éthiopie au nom de la France suivant sur place la marche même des travaux.

M. Théodore Reinach. — Ce contrôle continue à lier la compagnie.

M. Joseph Caillaux. — On ne pourra pas — permettez-moi, monsieur Jaurès, cette observation — laisser s'engager dans l'avenir un centime de dépense par la compagnie si le contrôle ne fonctionne pas tel qu'il est prévu dans la convention, notamment à l'article 10.

Je n'aperçois pas — et je m'excuse d'interrompre et de me jeter ainsi dans le débat — je n'aperçois pas quelles craintes peuvent être nourries à ce point de vue. L'article 10

dit de la façon la plus précise qu'aucun travail ne pourra être entamé par la compagnie — vous m'entendez — sans que le projet d'ensemble et le programme d'exécution soient soumis à l'approbation de M. le ministre des colonies, qu'aucun marché de quelque importance ne pourra être passé sans que M. le ministre des colonies l'approuve. Rien ne pourra donc être fait sans que fonctionnent à la fois à Paris, ce dont vous êtes maître, le contrôle préventif sur pièces et sans que fonctionne là-bas, le contrôle local de l'exécution des travaux.

En deux mots, le Gouvernement ne pourrait pas engager des dépenses garanties par l'État, autoriser une émission d'obligations s'il n'avait toutes ces sécurités. (Applaudissements.)

M. Jaurès. — M. Caillaux vient de démontrer l'excellence de l'article 10 de la convention avant la note Hallot.

M. le ministre des affaires étrangères. — La convention existe toujours.

M. Jaurès. — Je vous en prie, mettez-vous en face des faits.

M. Joseph Caillaux. — C'est mon habitude.

M. Jaurès. — Il s'agit pour la France, pour l'État français, d'exercer un contrôle sur une compagnie concessionnaire, à laquelle il donne sa garantie d'intérêts pour un capital indéterminé. Mais où auront lieu les travaux pour lesquels le contrôle de l'État français doit s'exercer ? Ils auront lieu en Ethiopie (Mouvements divers.), sur territoire étranger ; ils ne pourront donc être pratiqués, ils ne pourront donc être sérieux qu'avec l'assentiment réel, qu'avec la collation loyale du chef de l'État éthiopien, et c'est cette collaboration précise, c'est cet assentiment sérieux et défini que formulait l'article 10 de la convention, quand on pouvait supposer que le négus l'acceptait.

Quelle est cette comédie juridique de dire qu'un contrat conclu entre la France et la compagnie Vitalien ne peut pas engager le négus, parce qu'un contrat ne peut jamais engager des tiers ? Oui, juridique ment, un contrat n'engage pas des tiers.

M. Joseph Caillaux. — Je demande la parole.

M. Jaurès. — Mais quand un contrat est conclu entre l'État français et une compagnie concessionnaire qui a reçu sa concession du négus, et lorsque, dans la convention que nous signons, il est pris acte dans la stipulation, du contrôle, des accords intervenus avec le négus, on a le droit de dire que, moralement, ce contrat engage le négus et que le Gouvernement, dans tous les cas, n'avait pas le droit de vous le soumettre, s'il n'avait pas l'assurance que le négus l'acceptait et le considérait comme un engagement. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Voilà la question véritable, et la note Hallot, souscrite par le Gouvernement, ne pouvait avoir d'autre effet que de permettre au négus, à l'heure où le contrôle le serrerait de trop près, d'y échapper ; elle n'avait d'autre objet que de faire savoir au monde que vous avez renoncé à exercer ce contrôle d'une manière efficace. Je dis qu'il ne reste plus que le contrôle sommaire et inefficace de la convention Vitalien, et qu'en fait, toutes les dispositions précises de l'article 10 de la convention, que, vous, vous avez voté, qui stipulait qu'il y aurait là-bas un contrôle local, que toutes les dépenses, entendez-moi bien, messieurs, toutes les dépenses supérieures à 20.000 fr. devaient recevoir l'assentiment explicite de la France. tout cela est écarté, tout cela est balayé...

M. le ministre des affaires étrangères. — En aucune manière.

M. Joseph Caillaux. — Où voyez-vous cela, monsieur Jaurès ?

M. Jaurès. — Savez-vous quel est le péril que vous paraissez ne pas voir ? Savez-vous quel est le piège où nous allons tomber ?

M. Joseph Caillaux. — Je vois bien où il est.

M. Jaurès. — Il peut y avoir, à certaines heures, entre le négus et la compagnie concessionnaire, harmonie d'intérêt pour s'opposer au contrôle. (Interruptions.)

Comment, messieurs, vous vous refusez à voir l'évidence même ! [3926]

M. Massabuau. — On ne payera plus les intérêts ce jour-là. (Interruptions.)

[Suspicion]

M. Jaurès. — J'y viens.

Puisque la France payera la garantie d'intérêt, quel que soit le chiffre du capital atteint, il peut se faire et il se fera que et le gouvernement abyssin et la compagnie, couverte pour toutes ses émissions, par une le garantie d'intérêt exorbitante, pourront avoir le même intérêt à préférer à des travaux bien construits, bien aménagés, des travaux de gaspillage. Et vous n'auriez une ressource qu'en exerçant le contrôle que vous abandonnez. Vous me dites : « Nous en serons quittes pour ne pas payer la garantie d'intérêts. »

M. Joseph Caillaux. — Non, nous serons obligés...

M. Jaurès. — C'est ce qu'on me dit. C'est l'argument, d'ailleurs, apporté à cette tribune par M. le ministre des affaires étrangères. M. le ministre des affaires étrangères a dit, rappelant le mot de M. Caillaux : « C'est nous qui tenons les cordons de la bourse. »

M. Joseph Caillaux. — Voulez-vous me permettre un mot, monsieur Jaurès ?

M. Jaurès. — Je vous en prie. Vous me répondrez.

M. Joseph Caillaux. — Je vous prie de m'excuser, je vous répondrai, en effet.

M. Jaurès. — Mais cela signifie deux choses : ou que le Gouvernement refuserait de servir l'intérêt garanti à des obligations qui lui paraîtraient, après coup, avoir été émises imprudemment; si c'est là ce qu'on veut dire, vous allez au devant des pires dangers et des plus graves contestations ; ou bien voulez-vous dire que lorsqu'ayant renoncé au contrôle efficace, au contrôle quotidien, vous vous apercevez trop tard que les travaux ont été engagés dans des conditions défavorables, vous les arrêterez brusquement en disant à la compagnie : Nous ne garantirons pas demain l'intérêt des sommes souscrites par vous ? Et alors, on vous dira : Vous nous contraignez à l'arrêt des travaux, vous nous menez à la ruine ; on nous criera que nous sommes en face du fait accompli et que nous voulons détruire les entreprises commencées, (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. Walter. — C'est ce qu'on a dit pour l'Ouest.

M. Jaurès. — C'est l'évidence même. Voilà pourquoi il faut que dès maintenant vous vous mettiez en face de la réalité. M. le ministre des affaires étrangères a fait appel à votre loyauté française.

Qu'il me permette de lui dire que toutes les fois que, mes amis et moi, dans notre sincérité, — nous avons la prétention de défendre, ici, de notre point de vue, les intérêts de la France, nous nous heurtons à la même formule et à la même prévention. (Applaudissements à l'extrême gauche.) Il n'y a personne ici qui dans le fond de sa conscience puisse mettre en doute la sincérité de la préoccupation nationale qui nous anime et qui, à cette heure, m'amène à cette tribune. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Et puisque, vous parlez des mauvais Français qui là-bas travaillent contre vous, permettez-moi de vous- dire que vous faites une singulière besogne en les dénonçant aussi tardivement.

Et que signifient les menaces dont vous avez parlé ? À qui s'adressent-elles ?

M. le ministre des affaires étrangères. — Je vais vous le dire. Nous avons fait plus que de les dénoncer, nous avons supprimé leur compagnie pour mettre une compagnie propre et honnête à la place. (Très bien ! Très bien !)

M. Jaurès. — Est-ce la seule sanction, une sanction qui se traduit...

M. le ministre dos affaires étrangères. — Et c'est l'honneur de M. Milliès-Lacroix comme de M. Caillaux d'avoir travaillé à cette besogne ! (Applaudissements.)

M. Jaurès. — Monsieur le ministre, n'équivoquons pas. Les menaces que vous avez apportées à cette tribune ne pouvaient pas s'appliquer à des faits déjà accomplis,

M. le ministre des affaires étrangères. — C'en est la suite !

M. Jaurès. — La substitution d'une société nouvelle à la société ancienne est un fait accompli et, s'il n'y a pas eu d'autre sanction, vous n'avez pas le droit d'apporter à cette tribune des paroles qui s'appliquent évidemment à l'avenir.

Je vous le demande, que voulez-vous faire, que proposez-vous ? Je vous ai dit que vous avez fait œuvre étrange en dotant cette compagnie de cette indemnité qui ne lui était pas obligatoirement due, d'une indemnité de 18 millions, avant d'avoir obtenu l'assurance par des faits même, auprès du gouvernement abyssin, qu'elle ne travaillera pas contre vous.

Et maintenant je vous demande, puisque vous l'avez fait, quel est le sens des paroles que vous apportez. Et moi, je veux, je demande à la Chambre que la lumière soit complète.

Ah ! ce n'est pas nous, j'imagine, qui pourrons apparaître comme les défenseurs de cette société tarée. Je vous demande de porter devant la commission des affaires extérieures tous les documents relatifs à cette affaire des chemins de fer éthiopiens.

M. le ministre des affaires étrangères. — Nous l'avons fait !

M. Jaurès. — Il paraît qu'il en est dans le nombre qui engagent, par leur caractère diplomatique, les intérêts internationaux...

M. le ministre des affaires étrangères. — Assurément !

M. Jaurès.... — et que vous devez les garder.

Gardez-les comme vous avez gardé le secret de la note Hallot...

M. le ministre des affaires étrangères. — On ne s'en douterait pas !

M. Jaurès. —.... car cette commission des affaires extérieures, elle est votre confidente après coup ; quand un secret est devenu, pour nous, je ne dirai pas le secret de polichinelle — ce n'est pas ainsi que je traiterai l'Assemblée et le pays lui-même — mais quand il est devenu le secret de tout le monde ; quand sans vous, malgré vous, une note qui avait à vos propres yeux une telle gravité que vous avez été obligé de prendre l'avis des jurisconsultes de trois ministères — et vous connaissiez bien d'avance leur réponse (Rires à l'extrême gauche) — lorsqu'une note qui avait à vos yeux une gravité telle que vous avez été obligé de vous couvrir, devant l'avenir, par une triple consultation, lorsque cette note, c'est nous qui l'apportons dans le débat, lorsque vous avez négligé systématiquement de la porter devant la commission des affaires extérieures, ah ! vous pouvez répéter que vous n'avez pas de secrets, que le palais d'Orsay est toujours une maison de verre, de cristal, que votre cœur est ouvert, que votre diplomatie est confiante, que vous respectez les volontés et les susceptibilités du Parlement, moi, je vous dis que vous n'apprenez au Parlement que ce que vous ne pouvez plus lui cacher. (Applaudissements à l'extrême gauche.) Je vous dis que c'est trop tard, je vous dis que vous êtes pris dans un double engrenage et dans des difficultés croissantes et je vous demande d'aider le Parlement à y voir clair.

Je vous demande de lui produire tous les documents sur la question d'hier et sur les négociations d'aujourd'hui.

Je constate que vous avez fait obscurément et clandestinement un amendement très grave au projet voté par la Chambre. Le Parlement dira s'il veut sanctionner sa propre déchéance. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. le président. — La parole est à M. Caillaux.

M. Joseph Caillaux. — Je demande à la Chambre la permission de retenir son attention pendant très peu de moments. (Parlez ! parlez !)

Si je pensais que, d'une façon quelconque, les ententes diplomatiques intervenues depuis quelques mois entre le Gouvernement français et le négus eussent pu affaiblir les droits de contrôle que la loi du 3 avril a imparti à l'État français sur les finances de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, je serais de l'opinion de M. Jaurès, mais je n'aperçois pas comment la question peut se poser. Voyons ! En nous détachant des grands mots pour lesquels je n'ai pas un amour immodéré, entrons dans la substance

de la discussion. Comment ce droit de contrôle sera-t-il exercé par le Gouvernement et à quelles conditions la compagnie pourra-t-elle dépenser un centime ?

Cela est prévu de la façon la plus explicite dans l'article 8 et dans l'article 10 de la convention du 8 mars 1909.

La compagnie ne pourra engager de travaux que lorsque le programme en aura été approuvé par le ministre des colonies et qu'autant que fonctionnera en Abyssinie le contrôle local. Lorsque je disais en conseil des ministres à M. le ministre des affaires étrangères une phrase qu'il me rappelait, dont je ne me souvenais pas, mais qui est certainement exacte, quand je lui disais : « Qu'avez-vous à craindre ? Vous tenez les cordons de la bourse », je ne voulais pas dire cette énormité, monsieur Jaurès, qu'on serait toujours libre, après avoir poussé les gens à placer leur argent dans une entreprise de chemin de fer garantie par l'État, de refuser le payement des arrérages.

À l'extrême gauche. — Le ministre l'a dit.

M. Joseph Caillaux. — Je voulais dire simplement ceci : La compagnie ne pourra engager de dépenses sans que fonctionne de tous points votre contrôle, et dans ces conditions qu'avez-vous à craindre ? En effet, de deux choses l'une : ou le contrôle ne pourra pas fonctionner en fait, et alors je suis sur d'être complètement de l'avis du Gouvernement en disant qu'aucune dépense ne pourra être autorisée par lui ; ou le contrôle fonctionnera dans les conditions prévues par la convention et par la loi, et alors de quoi vous plaignez-vous ? Je vous place en face de ce dilemme et je vous demande de me répondre. (Applaudissements à gauche.)

Je crois que l'erreur de M. Jaurès — il me permettra de me servir de ce terme — provient de ce qu'en cette matière, comme lorsqu'il a parlé du capital obligations, il a confondu le contrôle préventif et le contrôle *a posteriori*. Le contrôle organisé par la. loi du 3 avril est un contrôle préventif et, en répétant ce terme, je ne fais que reprendre en ce moment avec M. Jaurès une très vieille discussion.

Lorsque le projet de loi venait ici en discussion le 29 mars, M. Jaurès disait au ministre des finances de l'époque : « Mais pourquoi n'avez-vous pas inscrit pour les dépenses de construction un maximum dans la loi ? », et je répondais : « C'est inutile et dangereux. C'est inutile parce qu'aucune dépense ne pourra être engagée sans notre approbation préalable ; c'est dangereux parce que tous les abus en matière de construction de chemins de fer sont venus du régime des maxima de dépenses trop élevés inscrits à l'avance dans des actes législatifs. Le maximum de dépenses n'a d'utilité que lorsque le contrôle s'exerce après coup, non lorsqu'il est préalable ». Je reprends aujourd'hui cet argument sous une autre forme en vous disant, mon cher monsieur Jaurès : que crai-
[3927] gnez-vous ? De deux choses l'une, ou le contrôle pourra fonctionner, ou il ne le pourra pas. Vous affirmez en présence des documents diplomatiques dans le détail desquels je ne rentrerai pas—bien que M.le ministre dès affaires étrangères m'ait donné, je parle en ce qui me concerne, tous les apaisements nécessaires — vous affirmez que le contrôle ne pourra pas fonctionner.

S'il ne peut fonctionner, pas un centime de dépenses ne pourra être engagé — je suis absolument d'accord avec le Gouvernement, n'est-il pas vrai ? — ou bien il fonctionnera dans les conditions que vous-mêmes avez déterminées. Alors, quel danger courrez-vous ?

J'en aurais fini si je ne voulais répondre à M. le ministre des affaires étrangères qui, tout à l'heure, a bien voulu dire que nous avions eu raison, M. Milliès-Lacroix et moi, de nous dégager d'une situation difficile qui se prolongeait depuis de longues années en nous débarrassant de la compagnie ancienne dont je ne veux dire aucun mal, d'abord parce que cela ne sert à rien et puis parce que je n'aime pas ce genre de critiques. Tout ce que j'entends retenir, c'est que, pendant des années, une compagnie a fonctionné dans de mauvaises conditions, qu'un ministre des colonies, M. Milliès-Lacroix, a eu enfin le courage de refuser ce qu'on avait autorisé pendant longtemps, peut-être, il est vrai, parce que la convention du 13 décembre 1906 avec l'Angleterre et l'Italie n'était pas

signée, des émissions d'obligations pour payer des coupons. Le jour où M. Milliès-Lacroix a formulé ce refus, la faillite de la compagnie est advenue. Elle était inévitable.

Deux partis alors à prendre : ou bien laisser tomber une œuvre française, au plus grand dommage de notre influence en Abyssinie, ou bien essayer de reprendre l'affaire, mettre à la place de la compagnie ancienne une société qui ne soit suspecte à aucun point de vue, lui donner les moyens de poursuivre une œuvre qui fera honneur à la France et qui, dans ce pays neuf, nous assurera un grand avenir économique. C'est à ce second parti que nous nous sommes arrêtés.

Je suis sûr que M. le ministre des affaires étrangères et le Gouvernement tiendront la main à ce que la convention votée par la Chambre soit exécutée dans toutes ses parties. Je suis sûr qu'en lui confirmant une fois de plus sa confiance la Chambre s'associera à une grande œuvre française. (Applaudissements à gauche et au centre.)

M. le président. — La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. — L'intervention de M. Caillaux limite encore l'observation très brève que je voulais présenter.

L'honorable M. Jaurès a reconnu qu'un seul fait s'est produit depuis le vote de la convention : c'est la déclaration faite par M. Hallot au nom de la compagnie, avec l'approbation du Gouvernement français. Que dit cette déclaration ? Elle dit que là convention que nous avons votée et qui lie la compagnie vis-à-vis du Gouvernement français n'est pas opposable au gouvernement éthiopien : rien de plus. Par conséquent, elle reconnaît que deux actes subsistent : d'abord cette convention, qui lie la compagnie vis-à-vis de nous et qui nous donne des garanties de contrôle, et d'autre part le contrat Vitalien, qui lie la compagnie vis-à-vis du gouvernement.éthiopien.

Or, si, d'une part la convention, comme on.vient de vous le prouver, oblige la compagnie à accepter notre contrôle, d'autre part, le contrat de concession Vitalien reconnaît au Gouvernement français un droit de contrôle sur place.

En effet, l'article 10 de la convention Vitalien stipule :

« La compagnie fera connaître au Gouvernement éthiopien le nom de son président et celui de son représentant. Pour assurer l'exécution du présent contrat, le Gouvernement éthiopien nommera un contrôleur. Ce contrôleur sera chargé, avec le contrôleur nommé par le Gouvernement français, de surveiller la construction et l'exploitation du chemin de fer... »

Par conséquent, le contrat Vitalien, qui n'infirme en aucune manière la déclaration de M. Hallot, reconnaît bien au Gouvernement français le droit d'exercer son contrôle sur place, comme il peut l'exercer au siège de la compagnie en vertu de la convention intervenue entre celle-ci et le Gouvernement français. (Très bien ! Très bien!)

M. le président. — La parole est à M. le président de la commission des affaires extérieures.

M. Paul Deschanel, président de la commission des affaires extérieures. — Messieurs, la commission des affaires étrangères a été guidée en cette affaire par une préoccupation supérieure : garder la ligne en des mains françaises, l'empêcher de tomber en des mains étrangères. C'est- en ce sens que nos travaux ont été orientés, c'est en ce sens qu'ont été conçus les rapports de M. Le Hérissé, au nom de la commission des affaires extérieures, et de M.- Messimy, au nom de la commission du budget.

Dès que j'ai connu la lettre de la nouvelle compagnie au négus, je me suis mis en rapport avec M. le ministre des affaires étrangères et je l'ai prié de me renseigner. M. le ministre m'a déclaré que les trois ministres intéressés n'avaient approuvé la remise de cette lettre au négus qu'à la condition formelle qu'elle serait accompagnée de la déclaration dont M. le ministre des colonies nous a donné lecture et qui confirme les engagement arrêtés entre M. Klobukowski et le gouvernement éthiopien. Il a ajouté :

« Le gouvernement éthiopien a reçu communication des deux déclarations et n'a fait aucune réserve. »

Telle est la réponse que m'a faite M. le ministre des affaires- étrangères.

Je n'ai qu'un mot à ajouter.

Si la Chambre veut bien lui donner son approbation, la commission des affaires extérieures, dans la même pensée patriotique, restera fidèle à ces trois principes : défense énergique des intérêts français contre les intrigues et les compétitions étrangères ; contrôle rigoureux de l'État sur la gestion d'une compagnie à laquelle il accorde sa garantie, contrôle qui, comme le disait mon ami M. Caillaux, résulte de la convention même que vous avez votée, et j'ai à peine besoin d'ajouter enfin le respect scrupuleux de l'indépendance du gouvernement éthiopien. (Applaudissements à gauche et au centre.)

Sur divers- bancs. — Aux voix ! aux voix !

M. le président. — La parole est à M. Chastenet.

M. Guillaume Chastenet. — M. le ministre des affaires étrangères dénonçait il y a un instant et flétrissait les menées antifrançaises des administrateurs de l'ancienne compagnie...

M. le ministre des affaires étrangères. — De- ses agents. J'ai dit : les agents du trust. Je n'ai pas dit : les administrateurs de la société.

M. Guillaume Chastenet. —.... des agents de l'ancienne compagnie et faisait entendre à leur égard quelques menaces, et M. Jaurès demandait : « À quoi tendent ces menaces ? » « À leur déchéance », répondait M. le ministre. « Mais, reprenait M. Jaurès, cela c'est le passé ; et les menaces ne peuvent s'appliquer qu'à l'avenir. »

En ce qui concerne les menées antipatriotiques du présent, je crains bien que la loi ne laisse le Gouvernement désarmé.

Mais à l'ancienne compagnie, on peut reprocher des agissements qui frisent quelque peu la police correctionnelle ; et si ces faits échappent à la loi pénale actuelle, ils n'échapperaient pas aux sanctions du projet de loi tendant à la réforme de la loi sur les sociétés que M. Vallé a préparé avec une commission extraparlementaire, projet qui a été déjà plusieurs fois mis à l'ordre du jour de la Chambre sans que nous ayons pu en aborder la discussion.

Le projet de loi dont il s'agit autorise en certains cas la mise en faillite des administrateurs des sociétés et permet de prononcer contre eux, le cas échéant, les peines de la banqueroute. Si ce projet était voté — et ce- serait l'affaire d'une séance ou deux — la vindicte publique ne serait pas impuissante à l'égard de gens qui lui échappent en l'état actuel de notre législation.

13. — DEMANDE D'INTERPELLATION

M. le président. — M. Jaurès dépose une demande d'interpellation sur les chemins de fer éthiopiens. Je pense que le Gouvernement ne s'oppose pas à la discussion immédiate qui, en fait, a déjà eu lieu.

S'il n'y a pas d'opposition, la discussion du projet de loi sur les crédits supplémentaires est suspendue et la discussion immédiate de l'interpellation de M. - Jaurès est ordonnée. (Assentiment.)

Tous les orateurs s'étant déjà fait entendre, je donne connaissance à la Chambre des ordres du jour.

J'ai reçu deux ordres du jour.

Le 1er, de M. Jaurès, est ainsi conçu :

« La Chambre blâme le Gouvernement pour l'avoir mal renseignée sur l'état des affaires éthiopiennes et pour avoir abandonné, sans même la consulter, des garanties stipulées par une loi au profit de la France.

« Elle invite le Gouvernement à saisir d'urgence la commission des affaires étrangères de tous les documents relatifs à le question des chemins de fer éthiopiens depuis son origine et à avertir la compagnie concessionnaire qu'il y a lieu de suspendre toute

émission de titres garantis jusqu'à ce que le Parlement ait statué sur le rapport de la commission. »

Le second ordre du jour est signé de

M. Albin Rozet, Il est ainsi conçu :

« La Chambre, approuvant les déclarations du Gouvernement, passe à l'ordre du jour. »

La priorité a été demandée d'abord pour l'ordre du jour de M. Jaurès.

M. Aristide Briand, président du conseil, ministre de l'intérieur et des cultes. — Le Gouvernement n'accepte que l'ordre du jour de M. Albin Rozet.

M. le président. — La priorité a été demandée d'abord pour l'ordre du jour de M. Jaurès.

Je consulte la Chambre sur la priorité er faveur de cet ordre du jour.

Il y a une demande de scrutin, signée de MM. Betoulle, Compère-Morel, Arthur Rozier, Groussier, Nicolas, Dufour, Allemane, Delory Breton, Dejeante, Lecointe, Nectoux, Chauvière, etc. Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. — Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants 516
Majorité absolue 259
[3928]
Pour l'adoption 81
Contre 435
La Chambre des députés n'a pas adopté.

Je mets aux voix, au fond, l'ordre du jour de M. Albin Rozet.

Il y a une demande de scrutin, signée de MM. Combrouze, Réveillaud, Bignon, Villault-Duchesnois, Emmanuel Brousse, Gaffier, de Folleville (de Bimorel), Péchadre, Joseph Reinach, Maurice Sibille, Laurent, Thierry-Delanoue, Bartissol, etc.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. — Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants 489
Majorité absolue 245
Pour l'adoption 435
Contre 54
La Chambre des députés a adopté.

———————————

(*La Dépêche coloniale*, 1er février 1910)

MM. Caboche [14], ingénieur en chef des ponts et chaussées du cadre métropolitain détaché en Indochine, a été réintégré au ministère des travaux publics pour compter du 1er janvier 1910 et placé, sur sa demande, dans la situation de congé hors cadres, à dater du même jour, pour entrer au service de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba en qualité de directeur général des services techniques.

———————————————————

[14] Étienne *Alexandre* Caboche (Beauvais, 1864-Paris, 1922) : polytechnicien, ingénieur des ponts à Chaussées à Tours (1889), Royan (1890), au Tonkin (1899), au Yunnan (jan.-nov. 1902), à nouveau au Tonkin, puis en Cochinchine (1906-1909). Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF,* 18 juillet 1903).

Compagnie du Chemin de fer franco- éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 8 avril 1910)

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, qui a eu lieu le 7 courant, a décidé la création et l'émission d'obligations, jouissant de la garantie de l'État français, conformément à l'article 7 de la convention du 8 mars 1909, jusqu'à concurrence de la réalisation d'une somme de 55.000.000 de francs.

Tous pouvoirs ont été donnés au conseil d'administration pour déterminer le prix, le taux d'intérêt, les conditions de placement ainsi que la date de l'émission de ces nouvelles obligations.

———————————————

CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 28 avril 1910)

En rendant compte de l'assemblée générale de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, le 8 avril, nous avons annoncé l'émission prochaine des obligations, autorisée par cette même assemblée, indiqué son montant, la garantie de l'État français. Nous croyons devoir en grouper les conditions à nouveau, car les établissements de crédit ci-après : Banque de l'Indo-Chine. Banque de Paris et des Pays-Bas, Comptoir national d'escompte de Paris, Crédit Lyonnais, Société Générale, Crédit Industriel et Commercial, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie reçoivent les demandes d'obligations à 372 fr. jouissance du 1er mai.

Il est créé 152.164 obligations de 400 francs, rapportant annuellement 11 fr. d'intérêt, soit 8 1/2 % payables semestriellement le 15 juin et le 15 décembre de chaque année.

Ces obligations sont remboursables au pair en quatre-vingt quatorze ans, à partir du 15 décembre 1913. La Compagnie s'interdit tout remboursement par anticipation pendant un délai de dix ans, soit jusqu'en avril 1920. Elles sont gagées par l'ensemble de l'actif de la Compagnie et jouissent au surplus, conformément à la convention du 8 mars 1909, approuvée par la loi du 3 avril 1909, de la garantie de l'État français.

La notice exigée par la loi a paru dans le *Bulletin annexe au Journal officiel* du 25 avril 1910.

———————————————

APPELS DE FONDS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 3 mai 1910)

Cie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba — Appel du 2e quart, soit 125 fr. par titre, à verser le 20 mai 1910 au plus tard aux caisses de la Banque de l'Indo-Chine, 15 *bis*, rue Laffitte, Paris. — « Dépêche Coloniale », 27 avril 1910.

———————————————

CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 6 mai 1910)

Le *Berliner Tageblatt* vient de se faire l'écho d'un bruit singulier. D'après son correspondant à Addis-Abeba, la régence ne permettrait pas à la Société française de construire le tronçon de Dir-Daoua à la capitale. La régence n'autoriserait sur ce parcours que des trains routiers exploités par un groupe germano-italien. « Ces trains routiers, ajoute le *Berliner Tageblatt*, constituent naturellement une mesure provisoire en attendant le moment où le gouvernement pourra construire lui-même ce prolongement de la ligne, et dans ces circonstances, on peut se demander si la Société française continuera l'exploitation d'une ligne qui a déjà englouti des capitaux si considérables ».

Faut-il voir dans cette information le résultat d'un malentendu, le correspondant allemand interprétant comme une volonté de faire obstacle aux projets de la Compagnie le désir exprimé par le Gouvernement abyssin de participer aux travaux de la section Diré-Daoua-Addis-Abeba ? Ou bien ne s'agit-il que d'une information tendancieuse destinée à susciter de nouvelles difficultés à la Compagnie, de la part d'un gouvernement qui n'a jusqu'à présent que trop prêté l'oreille aux avis formulés contre nous ? Ce qu'il convient, en tout cas. d'enregistrer comme étant en contradiction formelle avec l'information allemande, c'est que récemment le ras Tassama et le conseil de régence ont décidé que les travaux du chemin de fer devaient être continués dans les conditions arrêtées à la suite de la mission Klobukowski.

ÉMISSION OBLIGATAIRE

Coll. Serge Volper

COMPAGNIE
DU
CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA

Société anonyme au capital de 17.300.000 fr.
divisé en 34.600 actions de 500 fr. dont 4.600 d'apport
dont les statuts ont été établis suivant acte reçu par Me Grange, notaire à Paris, le 12 mars 1908, et modifiés par l'assemblée générale extraordinaires des actionnaires du 22 avril 1909.

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

ÉMISSION DE 139.275 OBLIGATIONS 3 1/2 % DE 400 FRANCS

Faisant partie des 151.775 obligations créées en vertu de la décision de l'assemblée générale des actionnaires du 7 avril 1910.

CES OBLIGATIONS, GAGÉES PAR L'ENSEMBLE DE L'ACTIF DE LA COMPAGNIE, JOUISSENT, CONFORMÉMENT À LA CONVENTION DU 8 MARS 1909, APPROUVÉE PAR LA LOI DU 3 AVRIL 1909, DE LA GARANTIE DE L'ÉTAT FRANÇAIS

———————

OBLIGATION DE QUATRE CENTS FRANCS AU PORTEUR
No 035,428

Ces obligations 3 1/2 % sont remboursables au pair en 94 ans par tirages annuels, qui auront lieu à Paris le 15 novembre de chaque année, à partir de novembre 1913.
La Compagnie renonce à la faculté d'accélérer l'amortissement ou de rembourser par anticipation en totalité les présentes obligations avant le 1er mai 1920.

———————

Intérêt annuel : 14 francs

———————

Le paiement des coupons semestriels aux échéances des 15 juin et 15 décembre et le remboursement au 15 décembre des obligations sorties aux tirages auront lieu à PARIS (sous déduction des impôts résultant des lois de finance) aux caisses de la BANQUE DE L'INDO-CHINE, de la BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS, de la BANQUE DE L'UNION PARISIENNE, de la BANQUE FRANÇAISE pour le commerce et l'industrie, du COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS; du CREDIT LYONNAIS, de la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France, de la Société générale de CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Paris, le 1er mai 1910.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA

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

LE PRÉSIDENT : Ernest Roume

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. Encres Lorilleux

———————

Cie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba
Société au capital de 17.300.000 fr.
divisé en 34.600 actions de 500 fr. dont 4.600 d'apport
Siège social à Paris, 9, rue Pillet-Will
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 11 mai 1910)

Notice sur la constitution

M. Roume, président du conseil d'administration de la Cie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, et M. O. Homberg, administrateur délégué de la même compagnie, ont, conformément à la loi du 30 janvier 1907, fait insérer au *Bulletin annexe au Journal officiel* des 26 avril 1909 et 25 avril 1910 deux notices, la seconde complétant et modifiant la première, sur la constitution de ladite société formée pour une durée de 99 années à compter du 24 mars 1908 et ayant pour objet : 1° de faire des études préparatoires à la continuation de la construction et à l'exploitation de la ligne du chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba ; 2° reprendre l'exploitation du chemin de fer actuellement construit de Djibouti à Diré-Daoua ; 3° construire et exploiter le chemin de fer qui prolongera la ligne précédente jusqu'à Addis-Abeba, etc. Les constructions et exploitations susvisées sont actuellement régies par la convention avec l'État français du 8 mars 1909, approuvée par la loi du 3 avril 1909, d'une part, le contrat avec S. M. l'empereur Ménélik II, roi des rois d'Éthiopie, du 30 janvier 1908 et l'avenant à ce contrat du 26 mai 1908, d'autre part.

Ces notices font savoir que le capital social, primitivement fixé à 1 million de francs, a été, par décision de l'assemblée extraordinaire du 22 avril 1909, porté à 17.300 000 fr. Ce capital est divisé en 34.600 actions dont 30.000 actions de 500 fr., souscrites en espèces, actuellement libérées de 125 fr. et 4.600 actions de 500 francs entièrement libérées, attribuées à titre d'apport à S. M. l'empereur Ménélik.

En vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 15 mars 1910, un second versement de un quart du capital souscrit en espèces est appelé pour le 20 mai 1910.

Les apports, comme il est dit ci-dessus, ont été rémunérés par 4.600 actions de 500 fr. entièrement libérées, soit 2 300.000 fr., remises à l'empereur Ménélik en représentation de la concession profitant à la présente société et d'une créance de 2.300.000 fr. de l'empereur Ménélik contre les anciens concessionnaires de la ligne de Djibouti à Diré-Daoua, mise à la charge de la société en vertu des conventions et contrats sus énoncés. La présente société est tenue, en outre, de verser à la Compagnie

impériale des Chemins de fer éthiopiens, ou à ses ayants droit, 99 annuités de 610.748 fr. 10.

Les notices font savoir ensuite qu'en vertu d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 7 avril 1910. et après approbation de M. le ministre des colonies, d'accord avec M. le ministre des Finances, le conseil d'administration a décidé de créer 152.164 obligations de 400 fr. chacune, représentant un capital nominal de 60.865.000 fr., rapportant annuellement 14 fr. d'intérêts, soit 3 1/2 %, payables semestriellement le 15 juin et le 15 décembre de chaque année. Ces obligations sont remboursables au pair en 94 ans, à partir du 15 décembre 1918 ; la Compagnie s'interdit tout remboursement par anticipation pendant un délai de 10 ans, soit jusqu'en avril 1920. Elles sont gagées par l'ensemble de l'actif de la Compagnie et jouissent, au surplus, conformément à la convention du 8 mars 1909, approuvée par la loi du 3 avril 1909, de la garantie de l'État français.

En ce qui concerne la répartition des bénéfices, les notices indiquent qu'elle se fait de la façon suivante : 1° 5 % pour la réserve ; 2° la somme nécessaire pour fournir aux actions un intérêt de 3 1/2 % sur le capital versé et non amorti ; 3° à partir de l'exercice commençant le 1er janvier 1913, la somme suffisante pour assurer l'amortissement en 94 années, à compter du 3 avril 1909, de la somme de 17 300.000 fr. représentant le capital social ; 4° toute la somme que l'assemblée générale fixera sur la proposition du conseil d'administration, pour être portée à un fonds de réserve et de prévoyance.

Au sujet des assemblées générales, les notices mentionnent qu'elles se réunissent aux jour, lieu et heure fixés par le conseil d'administration et indiqués dans les avis de convocation insérés dans un journal d'annonces légales à Paris, vingt jours à l'avance. Elles se composent de tous les actionnaires possédant au moins 20 actions, avec faculté de groupement pour les actionnaires possédant un nombre de titres inférieur à 20

La notice faisant l'objet de l'insertion au *Bulletin annexe* du 25 avril 1910 donne enfin les chiffres du bilan au 31 décembre 1908, qui sont les suivants. (Ledit bilan s'applique à un capital provisoire de 1 million de francs).

ACTIF	
Capital non appelé	750.000 00
Compte de premier établissement :	
a) Frais de constitution	6.934 65
b) Frais de mission :	
1° Mission technique pour le compte de l'État et de la Compagnie	239.995 04
2° Mission d'un administrateur en Éthiopie	63.764 40
c) Intérêts du capital versé	2.333 35
d) Frais généraux à Paris	51.656 08
Débiteurs divers	7.000 00
Total	1 121 684 12
PASSIF	
Capital social	1.000.000 00
Banque de l'Indo-Chine	117.850 77

Créditeurs divers	1.500 00
Provision pour intérêts intercalaires (calculés à raison de 3 1/2 % du 24 mars au 30 juin 1908)	2 323 35
Total	1 121 684 12

Les statuts de la Cie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, précédemment dénommée « Cie du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba » déposés chez Me Grange, notaire a Paris, le 12 mars 1908, ont été publiés avec toutes modifications survenues dans les *Petites Affiches* des 20 avril 1908 et 24 juin 1909.

Le conseil d'administration de la Compagnie, qui doit comprendre 10 membres au moins et 10 au plus, est composé de MM. M. Boucard, H.-E Boyer, C. Carraby, S. Einhorn, P.-P. Famin, O. Homberg. G. de la Fontaine, L. Laurençon, C. Michel, J.-G. Raindre, marquis de Reverseaux et E. Roume

La Banque de l'Indo-Chine, 10 *bis*, rue Laffitte, à Paris, est chargée du service des titres.

Suivant décision de la Chambre syndicale des agents de change, publiée par la *Cote de la Bourse et de la Banque* dans son no du 10 mai 1910, les obligations 3 1/2 % de la Cie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba sont admises, à dater d'aujourd'hui, aux négociations de la Bourse an comptant, 1re partie du *Bulletin de la Cote*

———————————————————

CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 27 juin 1910)

La période d'études et de préparation, qui caractérisait le premier exercice, a pris fin au cours de l'année 1909, à la suite de la promulgation de la loi du 3 avril, par la constitution de la société au capital définitif de 17 330.000 fr., et par l'approbation par les actionnaires de la convention du 8 mars 1909 avec l'État français et du contrat du 30 janvier 1908 avec l'empereur Ménélick.

L'exercice 1909, dont il était rendu compte à l'assemblée du 23 juin, a été consacré aux travaux de construction de la ligne de Diré-Daoua à Addis Abeba et à l'exploitation de la ligne de Djibouti à Diré-Daoua.

Le rapport s'étend longuement sur les travaux de construction, qui se poursuivent d'une manière satisfaisante.

Quant à la ligne en exploitation Djibouti-Diré-Daoua, longue de 311 kilomètres, elle a été livrée à la Compagnie le 13 juillet 1909, après avoir été gérée provisoirement par l'État. On constate que pour le second semestre 1909, les recettes ont été en augmentation de 225.000 fr. par rapport à la période correspondante de 1908. Le trafic du semestre a, en effet, produit 602.000 fr. au lieu de 437.000 en 1908.

L'exercice 1909, en raison de la date à laquelle la Compagnie a pris possession de la ligne de Djibouti à Diré-Daoua, ne bénéficie que d'un semestre d'exploitation et il est au contraire grevé de la totalité de la première annuité de 610.748 10 versée le 1er juillet dernier aux ayants droit de la Compagnie Impériale : les avances à réclamer à l'Etat français, au titre de la garantie, s'élèvent donc pour cette raison à un chiffre anormal.

Voici comment s'effectue la liquidation de l'exercice :

Recettes brutes 662.556 58
Prélèvements forfaitaires pour dépenses d'exploitation 606.672 18
Les recettes nettes 55 884 40

augmentées des produits divers de certains services annexes, soit de 919 35
sont inférieures de553.953 35 au montant de la première annuité payée le 1er juillet 1969 à la Compagnie Impériale, soit 610.748 10

Au titre de la garantie la Compagnie demande donc à l'État français une avance remboursable de 553.953 35.

D'autre part, les prélèvements autorisés par l'article 20 de la convention s'élevant à 606.672 18
et les dépenses réelles d'exploitation n'atteignant que427.907 08
la différence, soit 178.705 10
a été portée, conformément à l'article 20 de la convention du 8 mars 1909, au crédit d'un compte d'attente constituant la réserve d'exploitation.

La comparaison des recettes brutes et des dépenses réelles de l'exploitation fait ressortir un coefficient d'exploitation de 64 %.

Le rapport indique, en terminant, que, par suite de l'émission de 139.275 obligations 3 1/2 % de 400 fr. réalisée récemment, la Compagnie a de quoi suffire pour longtemps aux travaux d'établissement.

Après avoir approuvé les comptes, l'assemblée générale a confirmé la nomination de MM. Meunier et Marcoin comme administrateurs ; MM. Brouillet, de Matharel et Giraud ont été nommés commissaires des comptes pour l'année courante.

———————————————

CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 8 mars 1911)

On nous demande où en sont à l'heure actuelle les travaux effectués par la Compagnie des chemins de fer franco-éthiopiens de Djibouti à Addis-Abeba. Nous croyons savoir que les travaux n'ont pas encore été entrepris.

———————————

Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba
(*Le Journal des débats*, 12 juillet 1911)

Hier soir, la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba a offert, dans les salons de l'hôtel Crillon, un dîner à la mission éthiopienne qui revient de Londres où elle était allée représenter le Négous au couronnement du roi d'Angleterre. Cette mission a pour chef le dedjaz Kassa, petit-fils du ras Darguié, qui fut tuteur de l'empereur Ménélik, et dont les principaux personnages, en dehors de lui, sont le negadras Asbié, directeur des douanes dans la province de Harrar, de Lidj Tafari, Os du ministre de l'agriculture. Ces envoyés étaient gravement drapés dans la *chama* éthiopienne et, au milieu des hommes affairés de notre époque, ils évoquaient singulièrement les personnages des Écritures.

Parmi les convives étaient MM. P. Berthelot, Boutteville, [H.-E.] Boyer, Caboche, de Caix, Charbonnel, Conty, marquis de l'Enferna, de La Fontaine, général Famin, de Felcourt, Getten, Gimon, Gout, Grosclaude, Guillain, Lagarde, Michel-Côte, Puaux, marquis de Reverseaux, Recouly, Ruyters, Sergent, Simon, A. Terrier, Van Vollenhoven, représentant du ministre des colonies, Vasselle, etc., etc.

Au dessert, M. Roume, président de la Compagnie, a rappelé le rôle amical et désintéressé joué par la France dans les affaires éthiopiennes et le dedjaz Kassa a répondu a ce toast.

La soirée s'est terminée par des danses de la Loïe Fuller.

———————

Boyer (Hippolyte-Eugène) :
Né le 13 août 1862 à Paris.
Bachelier ès sciences, licencié en droit, ing. ECP (1884).
Chevalier de la Légion d'honneur du 14 avril 1900 (min. Commerce) :
Officier de la Légion d'honneur du 20 octobre 1911 :
……
Chef de la mission d'études des chemins de fer indochinois (octobre 1897-juin 1898) à la disposition de la réunion des grands établissements de crédit de Paris.
Administrateur de la Cie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, du Chemin de fer Djibouti-Addis-Abeba (mission auprès de l'empereur Ménélick ayant eu pour résultat la signature définitive du contrat de concession), de la Banque commerciale et industrielle [Bq Bourgeois], administrateur délégué des Éts Decauville, « etc., etc. » Conseiller du commerce extérieur.
……
———————————

Annuaire Desfossés 1912, p. 289 :
Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :
Conseil d'administration : MM. E. Roume, Famin, Hotre, Boyer. M. Boucard, C. Carraby, Einhorn, G. de la Fontaine, Haile-Mariam, O. Homberg, Meunier, J. Raindre, Reverseaux. Ch. Michel-Côte.
———————————

Chemins de fer éthiopiens
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1912)

Par suite de l'absence de Lidj-Yassou et des principaux membres du cabinet éthiopien, les négociations entamées par la Compagnie du chemin de fer pour obtenir l'autorisation de construire la section Aouache-Addis-Abeba sont en suspens.
———————————————————

Compagnie du Chemin de fer franco- éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 25 juin 1912)

Les recettes brutes de l'exercice 1911 du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba ont atteint un total de 2.724.849 fr. 45 contre 2.199.562 fr. 17 en 1910.
L'excédent des recettes brutes sur les dépenses forfaitaires est de 436.261 fr. 01.
Il a été déclaré à l'assemblée du 20 courant que cet excédent, augmenté de produits annexes tels que ceux du domaine, des placements, des réserves et de certains services accessoires, soit de 40.788 fr. 46, est inférieur de 133.698 63 fr. au montant de la troisième annuité de 610.748 fr. 10 payée le 1er juillet 1911 à la Compagnie Impériale. Au titre de la garantie, la Compagnie est donc amenée à demander à l'État français pour l'exercice 1911, une avance remboursable de 133.698 francs 63 fr.

L'assemblée a confirmé la nomination de M. F. Berthelier [15] comme administrateur.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 20 septembre 1912)

De Charybde en Scylla…

On sait que la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba a repris la suite des affaires de la Cie impériale des chemins de fer éthiopiens. Après des avatars sans nombre, une lutte d'influence particulièrement active entre l'Italie, l'Angleterre et la France, M. Chefneux, soutenu pourtant par l'argent du groupe anglais Ochs, avait dû renoncer à tout projet de réorganisation sur la base, d'ailleurs à tort prétendue internationale. Grâce à l'intervention de notre diplomatie — intervention longue à se manifester d'ailleurs —, la Cie impériale des chemins de fer éthiopiens ayant été déclarée en faillite, les ayants droit obligataires reçurent trois francs d'intérêt pour chaque titre de cinq cent francs, en vertu de la convention que l'on sait.

Mais M. Chefneux, président de la Compagnie impériale, n'abandonna pas la lutte.

Tranquilles, les dirigeants de la Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien ne se sentaient pas de joie. Le succès, à leur sens, devait être rapide et certain ; n'avaient ils pas tous les atouts dans leur jeu ? Un capital social de 17 millions 300.000 fr. souscrit par les grands établissements de crédit qui avaient pris la banque de l'Indo-Chine pour intermédiaire; la garantie du gouvernement français pour 139.000 obligations du nominal de 400 fr.; un conseil d'administration remarquablement compose : M. E. Roume, gouverneur général honoraire des Colonies, administrateur de la Compagnie d'Orléans, président ; M. le général P. Famin, grand officier de la Légion d'honneur, vice-président ; M. Homberg, directeur de l'Union Parisienne, administrateur de la Banque de l'Indo-Chine ; Ch. Michel-Cote, ancien second de la mission Bonchamps en Éthiopie, ancien aide de camp-sous-officier porte-fanion du général Duchesne à Madagascar.

Sans doute les représentants de la Compagnie là-bas n'avaient rien de transcendant. Pour éviter « les affaires », l'ingénieur en chef, M. Caboche, un excellent homme que matagrabolisait fort le commissaire du Gouvernement, avait divisé les travaux en tout petits lots de quelques kilomètres confiés à des tâcherons quelconques, et grecs pour la plupart ; il s'agissait d'éviter des procès avec de gros entrepreneurs plus indépendants. Les travaux cependant, et à cause de cela même, n'avançaient guère ; on manquait de main-d'œuvre. La Compagnie n'avait aucune politique indigène et s'aliénait les populations.

Enfin, tant bien que mal, grâce, dit on, à l'intervention d'un gros entrepreneur du Caire, les travaux furent poussés jusqu'à l'Aouache.

Mais là, une très grave difficulté : le Gouvernement abyssin a, par traité, le droit d'exécuter les travaux au-delà de la rivière Aouache jusqu'à Addis-Abeba, c'est-à-dire en territoire proprement éthiopien. Poussés par M. Chefneux, toujours en résidence à Addis-Abeba, et redevenu influent — on sait que ses dettes envers le négus ont été payées par la nouvelle Compagnie —, les Abyssins veulent absolument user de leur droit.

— On pourrait peut être s'entendre et verser aux Abyssins, à titre d'indemnité, le bénéfice qu'ils auraient sur les travaux contre l'autorisation de construire à leur place en

---

[15] *Ferdinand* Joseph Berthelier (Boulogne-sur-Seine, 1856-Paris, 1944) : polytechnicien, ingénieur (1878), puis chef de l'exploitation à la Cie des chemins de fer de l'Ouest. Sous-directeur (vers 1909), directeur (1913), puis administrateur (1918) et président de la Société générale des chemins de fer économiques (filiale de la Banque de Paris et des Pays-Bas), administrateur-directeur général de la Société générale des chemins de fer secondaires. Commandeur de la Légion d'honneur (1919).

territoire éthiopien, suggérait le plus malin et de beaucoup le plus militaire des membres du conseil d'administration [Famin].

— Pas du tout ! Pas du tout ! riposta le plus jeune et barbu membre de l'assemblée [Homberg]. On ne donnera rien aux Abyssins, et on passera l'Aouache de gré ou de force. Je connais l'Abyssinie peut-être...

Mais, voici que des lettres revues d'Abyssinie nous apprennent que les chefs abyssins ont reçu l'ordre d'envoyer des coups de fusil aux ingénieurs et travailleurs qui passeraient la rivière.

Et l'Allemagne vient d'envoyer en Éthiopie un attaché militaire.

L'affaire en est là.

Les travaux aussi...

Or, on ne dispose plus que d'un temps relativement court pour en terminer avec la construction jusqu'à Addis-Abeba. La Compagnie nouvelle risque la déchéance par déclaration du gouvernement éthiopien si les travaux ne sont pas terminés en 1914.

———————————————————

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 30 juin 1913)

C'est le 26 juin dernier que s'est tenue l'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba. Des comptes qui lui furent soumis, il ressort que l'excédent des recettes brutes sur les dépenses forfaitaires a fléchi de 436.261 fr. 01. en 1911 à 336.905 fr. 37 en 1912. Cet excédent, augmenté de produits annexes tels que ceux du domaine et des services accessoires, soit de 16.977 fr. 38, est inférieur de 256.865 fr. 35 au montant de la quatrième annuité payée le 1er juillet 1912 à la Compagnie Impériale, soit 610.748 fr. 10.

L'excédent des dépenses formulaires sur les dépenses réelles, excédent qui s'élève à 853.133 francs 94, a cessé, pour la première fois, d'être porté en entier à la réserve d'exploitation. Celle-ci atteignant au 31 décembre 1911 un montant de 2.262.887 fr. 48, il a suffi d'y affecter une somme de 77.112 fr. 52 pour atteindre, sauf révision par le contrôle, le maximum de la réserve, soit 2 millions 340.000 fr., à raison de 3.000 fr. par kilomètre pour une longueur de ligne provisoirement évaluée à 780 kilomètres.

Sur le surplus, constituant la prime de gestion et s'élevant à 776.021 fr. 42, il a été prélevé 38.801 fr. 07 pour la réserve légale et 352.915 fr. 26 pour l'État. Cette somme, venant en déduction des avances de l'État, excède de 96.049 fr. 91 la somme de 256.865 fr. 25 à lui demander au titre de la garantie pour l'exercice 1912. Il reste ainsi 384.305 fr. 09 à la disposition du la Compagnie.

Après avoir approuvé les comptes, l'assemblée a réélu MM. Boyer, Boucard, Carraby, Einhorn, Famin, de La Fontaine, Hailé-Mariam, Michel-Côte, Meunier, Raindre, Roume, marquis de Reverseaux, administrateurs sortants.

———————————————————

Chemin de fer franco-éthiopien Djibouti à Addis-Abeba

(*Le Journal des chemins de fer*, 5 juillet 1913, p. 655)

[TIFF pourri]

Réunis le 26 juin en assemblée générale, les les actionnaires de cette société ont approuvé les comptes de 1912. Les recettes brutes de l'exploitation se sont élevées à 2.261.083 fr., contre 2.724.849 fr. en 1911. Avec les « produits divers », le total atteint 2.278.000 fr. Les dépenses d'exploitation ont été de 1.071.044 fr. contre 1.128.758 fr. : l'annuité payée à la « Compagnie impériale » a exigé 610.749 fr. : il a

été versé à la réserve d'exploitation 77.112 francs, ce qui a été réparti comme suit :sous réserve de l'approbation du ministre des Colonies : réserve statutaire, 38.801 fr. : remboursé à l'État, 96.050 fr. ; provision de gestion, 384.305 fr. L'an dernier, la Compagnie avait dû demander à l'État une avance de 133.698 fr.

———————————

Pont sur l'Aouache

LE CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN
(*Les Annales coloniales*, 19 juillet 1913)

Activement poursuivis, les travaux de construction du chemin de fer franco-éthiopien touchent aujourd'hui à l'Aouache. Déjà sont amorcés les chantiers du pont qui doit franchir ce cours d'eau et l'on peut prévoir que cette partie de la voie sera ouverte à l'exploitation vers la fin de l'année.

La question du prolongement de la ligne sur Addis-Abeba vient de se poser avec une acuité nouvelle. En effet, la convention signée entre la Compagnie et l'empereur d'Éthiopie prévoyait que la section Aouache-Addis-Abeba pourrait être construite par les Abyssins. Les pourparlers engagés sur ce point pour obtenir un désistement en faveur de la Compagnie avaient toujours échoué. Nous apprenons aujourd'hui, de source sûre, qu'un des administrateurs les plus distingués de la société, le général Famin, envoyé en mission spéciale à Addis-Abeba, a remporté un succès complet. Succès d'autant plus remarquable qu'il a dû triompher de toutes les intrigues fomentées autour du Négus.

La Compagnie, pou r obtenir le droit d'amener le rail à la capitale de l'Éthiopie, aurait consenti la libération des actions souscrites par l'empereur Ménélick. Quoi qu'il en soit, la solution qui est intervenue est heureuse et il y a lieu de s'en réjouir.

———————————

Annuaire Desfossés 1914, p. 325 :

Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :

Conseil d'administration : MM. E. Roume, Famin, Boyer. M. Boucard, C. Carraby, Einhorn, G. de la Fontaine, Haile-Mariam, F. Berthelier, Meunier, J. Raindre, Reverseaux. Ch. Michel-Côte.

La Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba
(*Les Annales coloniales*, 15 janvier 1914)

L'arrivée du train en gare de Djibouti

La Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba a été constituée, dans l'année 1909, à l'effet de reprendre l'exploitation du chemin de fer déjà construit de Djibouti à Diré-Daoua (310 km.) et de construire et d'exploiter le prolongement de ce chemin de fer jusqu'à Addis-Abeba (480 km.). La longueur totale de cette ligne, reliant le port français de Djibouti (Côte des Somalis) à la capitale de l'Empire d'Éthiopie, sera donc de 790 km.

Nous n 'insisterons pas ii sur le caractère exceptionnellement important de cette ligne. Sa construction représente pour nous un intérêt incomparable, car c'est le meilleur instrument d'action économique, politique et de pénétration pacifique dans l'ancien empire de Ménélick. Aussi l'on ne saurait trop se féliciter de voir cette importante entreprise, qui avait eu des débuts difficiles, avoir été définitivement reprise par une Compagnie sérieuse, fortement organisée et prudemment dirigée.

L'exploitation de la ligne ancienne par la nouvelle Compagnie a déjà donné, au cours des quatre exercices dont elle a été appelée à rendre compte, les résultats les plus satisfaisants.

Nous donnons ci-après, à titre documentaire, les résultats comparés des deux derniers exercices ainsi que le tableau des principaux articles transportés en 1911 et en 1912 :

PRINCIPAUX ARTICLES TRANSPORTÉS (EN TONNES)

	1912	1911
I. — Importation en Éthiopie		
Cotonnades dites *aboudgedid* et autres	4.219	3.649
Armes et cartouches	207	1.266
Pétrole	580	585
Riz	1.054	443
Setl	1.956	1. 919
Sucre	477	604
Vins en caisses et en fûts	375	247
Dourah (céréale)	278	—
II. — Exportation d'Éthiopie		
Café et succédanés	3.541	3.766
Caoutchoucs	31	75
Cire	408	434
Dourali (céréale)	—	233
Ivoire	52	68
Peaux sèches	3.115	3.043

Tonnes de marchandises transportées à distance entière 310 kilomètres (en tonnes) :

Importation en Éthiopie	19.677	37.794
Exportation d'Éthiopie	7.423	8.767
Totaux	27.100	46.561

	1912	1911
Nombre de km parcourus par les trains	249.840	360.698
Recettes brutes fr.	2.261.083 21	2.724.849 45
Coefficient d'exploitation	47 %	41 %
Dépenses réelles fr.	1.071.013 90	1.128.758 93
Sommes portées à la réserve d'exploitation	77.112 52	1.159.829 51

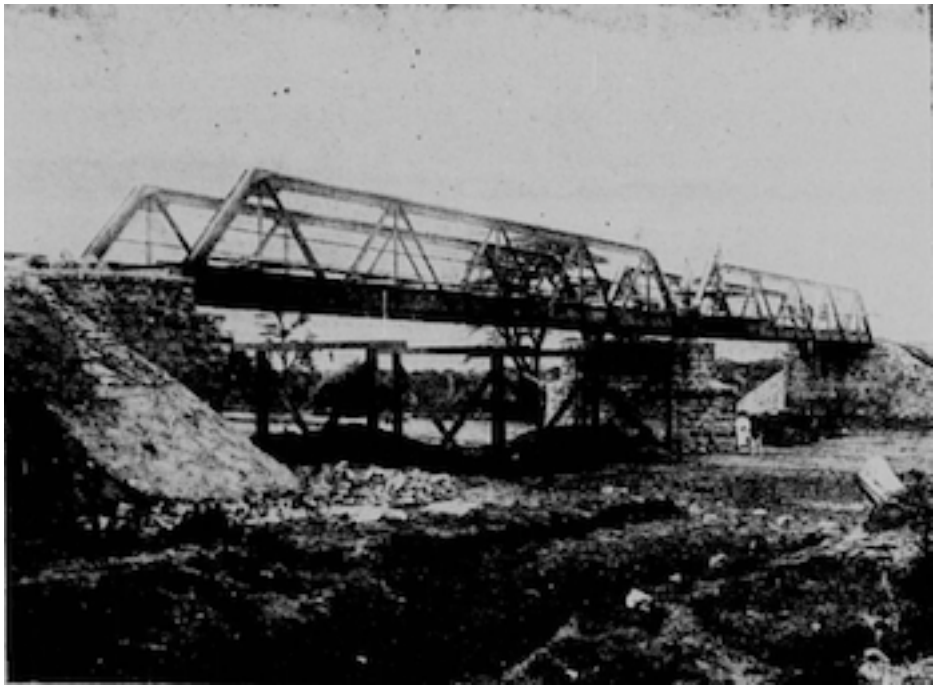
Bénéfices formulaires venant en atténuation des charges du capital	336.905 37	436.261 01
Bénéfices de gestion après constitution de la réserve légale et partage avec l'État (art. 24 de la convention) fr.	384.305 09	—
Avances demandées à l'État français	—	133.698 93
Remboursement des avances antérieures de l'État français fr.	96.049 91	—

Au cours des années 1912 et 1913, la Compagnie a heureusement reporté le terminus de sa ligne en exploitation aux stations de Gotba (km. 66 de la nouvelle ligne), d'Afdem (km. 112+500 de la n. 1.), de Mehesso (km. 152 de la n. 1.), et, enfin, de l'Aouache (km. 232 de la n. 1.) où le lançage vient d'être effectué avec succès d'un important viaduc métallique de 141 m. d'ouverture.

La Compagnie a, on le voit, heureusement vaincu les difficultés inhérentes à la configuration du terrain de ces premières sections : au sortir de Diré-Daoua, la nouvelle voie se dirige, en effet, vers l'ouest en longeant le massif montagneux du Tchercher dont elle coupe toutes les vallées transversales. Abstraction faite des ouvrages en maçonnerie, les travaux entre Diré-Daoua et Afdem n'ont pas comporté moins de 73 ponts métalliques dont l'ouverture totale peut être évaluée à plus de 800 mètres. Citons le viaduc du Laga Oda, d'une ouverture de 50 m., et le viaduc du Laga Bora (kil. 74), qui mesure 82 m. d'ouverture. Le nombre considérable des vallées traversées par le tracé, le caractère torrentiel du régime des eaux, les divagations, à la suite des orages, des cours d'eau et des rivières, en obligeant la Compagnie à adopter des ouvrages d'art d'une ouverture relativement considérable, ont fait de cette partie de la ligne la section la plus longue à construire.

L'arrivée du rail à l'Aouache marque la fin de cette première période où la Compagnie eut, en outre, à lutter contre des difficultés de ravitaillement des chantiers et des épidémies de fièvres qui sévirent à plusieurs reprises sur les travailleurs indigènes et rendirent difficile le recrutement des coolies.

Aujourd'hui, la tâche que la Compagnie doit encore accomplir apparaît comme devant être rapidement menée à bien; le rail franchira en effet l'Aouache (km. 232) dans le courant du présent mois et, d'ores et déjà, tous les chantiers d'infrastructure sont sans exception en pleine activité entre ce dernier point et Addis-Abeba, terminus de la construction.



Pont de 2 x 25 m. sur le Laga Oda

———————————

Compagnie de l'Afrique Orientale
(*Les Annales coloniales*, 15 janvier 1914)

……

Le Gouvernement local a obtenu du ministère des Colonies la prochaine exécution d'un projet de port, remarquablement conçu et présenté par M. Bonneau, ingénieur, chef du Contrôle du Chemin de fer Franco-Ethiopien. Lorsque ce port sera construit, Djibouti, dont la rapide croissance étonne déjà tous ceux qui restent quelques mois sans y faire escale, deviendra certainement ce qu'ont prévu ses créateurs : le grand port de transit de l'Éthiopie et, parmi nos colonies, l'une des plus saines et des plus prospères.

———————————

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 30 juin 1914)

Des comptes qui furent soumis à l'assemblée des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, tenue le 25 juin dernier, il résulte que l'excédent des recettes brutes sur les dépenses forfaitaires est passé de 336.907 fr. 37 en 1912 à 512.484 fr. en 1913. Cet excédent, augmenté des produits annexes, est inférieur de 190.275 fr. au montant des charges du capital, soit 726.148 fr. Dans ces 726.418 fr. sont compris la cinquième annuité de 610.748 fr. 10 payée le 1er juillet 1913 à la Compagnie Impériale et, d'autre part, l'amortissement des actions et obligations qui, aux termes de la convention, a commencé dans le cours de 1913 et s'est élevé à 115.700 fr.

L'excédent des dépenses formulaires sur les dépenses réelles s'élevant à 1.239.607 fr. 13, il a été affecté 61.980 35 à la réserve légale. La part revenant à l'État français a absorbé 683.220 fr. 08 ce qui laisse un solde de 191.403 fr. 30 à la disposition de la Compagnie.

Après avoir approuvé les comptes, l'assemblée a réélu MM. H.-E. Boyer et Einhorn, administrateurs sortants.

Le Chemin de fer franco-éthiopien

par Lucien CORNET,
sénateur de l'Yonne.
(*Les Annales coloniales,* 18 juillet 1914)

Le rail français va, dans quelques semaines, atteindre Addis-Abeba. Il y a lieu de se réjouir hautement d'un résultat qui, à plusieurs reprises, parut au moins douteux. Que d'avatars eut, en effet, à subir l'entreprise depuis 1880, Ménélick, encore roi du Choa, accorda à un Français la concession d'un chemin de fer destiné à joindre Obock à sa capitale ! Pendant quinze ans la convention, resta lettre morte ; aucun coup de pioche ne fut donné, aucune tentative ne fut sérieuse ne fut faite près des bailleurs de fonds.

Rien d'étonnant dès lors à ce qu'en 1896, le 9 mars, Ménélkk annule la précédente concession et conclut une convention nouvelle avec MM. Ilg, ingénieur suisse et conseiller de l'empereur, et Chefneux, explorateur français. Une société devait être constituée sous le nom de Compagnie Impériale d'Éthiopie, avec pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin de fer entre Djibouti et le Nil Blanc, par Harrar et Entotto. En 1896, MM. Ilg et Chefneux obtinrent du Gouvernement français les autorisations nécessaires pour la construction de la partie française de la ligne. Les entrepreneurs, MM. Duparchy et Vigouroux, dont la rémunération était fixée à 100.000 francs par kilomètre, commencèrent les travaux le 10 octobre 1897. Malgré, 'des1 difficultés de toutes sortes : manque d'eau, hostilité des indigènes, à la fin de 1899 les travaux d'infrastructure atteignaient le kilomètre 100, mais la pose des rails ne dépassait pas le kilomètre 52 ; il y avait, en effet, à construire un viaduc de 138 mètres d'ouverture. En 1900, 106 kilomètres étaient mis en exploitation.

C'est alors que commença la période des mécomptes et des embarras. D'abord, il fallut résilier le contrat avec les entrepreneurs ; des difficultés d'ordre financier surgirent, d'autant plus explicables que la Société émettait à 250 francs ses obligations de 500 francs. Elle traita avec des capitalistes anglais, qui consentirent, à des conditions onéreuses, un prêt de 3 millions.

Les nouveaux bailleurs de fonds, qui s'étaient constitués en société sous le nom de « Ethiopian Railway Trust », ne cachaient pas leur dessein de mettre petit à petit la main sur l'entreprise.

Le gouvernement français vit le danger et se décida à venir en aide à la Compagnie ; par une loi du 6 avril 1902, on lui accordait pendant 50 ans une subvention annuelle de 500.000 francs, moyennant un contrôle effectif.

La Compagnie aliéna la subvention annuelle en échange d'une somme de 11.300.000 francs qui servit d'abord à désintéresser les capitalistes anglais.

On n'était pas au bout des difficultés ; la Compagnie, écrasée par sa dette obligataire, s'endettait de jour en jour et dut, en 1904, avoir de nouveau recourir au Trust anglais, et, en 1906, la situation était revenue au même point qu'en 1902 ; les Anglais étaient virtuellement les maîtres de l'affaire, et l'on commença à mener campagne en faveur de l'internationalisation. Que faire ? Le gouvernement français ne pouvait prendre officiellement l'entreprise en mains, l'Angleterre et l'Italie s'y seraient opposées. D'autre part, il n'y avait rien à espérer d'une Compagnie qu'une Commission d'enquête taxait d'impéritie. On négocia donc, et la convention de Londres du 13 décembre 1906 mit fin aux difficultés diplomatiques ; le gouvernement de la République, plus libre désormais vis-à-vis d'une Compagnie qui violait ses engagements à chaque instant, lui enjoignit, le 27 mars 1907, de régulariser sa situation dans les trois

mois sous peine de déchéance. En même temps une mission composée de MM. Klobukowski et Barois devait s'entendre avec le Négus sur les moyens de mettre fin à une situation intenable.

La Compagnie était débitrice envers le Négus comme envers tout le monde ; Ménélick demanda qu'on lui garantit le paiement des 2.300.000 francs avancés par lui ; en échange, il promit de ne concéder la construction et l'exploitation. de la ligne q u'à une société française patronnée par le gouvernement français ; en dehors d'une taxe de 6 % sur les marchandises transportées par le chemin de fer, elles étaient admises en franchise.

La Compagnie nouvelle prit le nom de Compagnie des Chemins de fer Ethiopiens de Djibouti à Addis-Abeba ; son capital était porté à 17.300.000 francs ; 4.600 actions de 500 francs furent remises à Ménélik en paiement de la dette contractée envers lui par l'ancienne Société qui, dissoute à la suite de négociations pénibles, recevait pendant 99 ans, une indemnité de 610.748 fr. 10, en échange de son actif.

Le gouvernement français a la haute main sur les opérations de la Compagnie, à laquelle il accorde sa garantie.

Depuis cinq ans, les travaux ont progressé de façon régulière, et même de plus en plus vite. La ligne est construite dans sa plus grande partie avec des rails en acier, posant sur des traverses de fer, le bois étant rapidement attaqué par les insectes. Le ballast est formé de roches volcaniques concassées sur place. Le travail fait le plus grand honneur à l'ingéniosité française ; nous espérons qu'après avoir accru la gloire du pays, il contribuera efficacement à sa prospérité économique.

———————————

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS ABEBA

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 11 février 1915)

Le conseil de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba mettra en paiement, à partir du 15 courant, les intérêts intercalaires dus aux actions pour l’exercice 1914, ainsi que le coupon du 15 décembre 1914 des obligations avec les intérêts de retard, soit au total 6 fr. 25. Les actions sorties au tirage, du 15 décembre et les obligations sorties au tirage du 16 novembre seront également remboursées à partir du 15 février.

———————

Pierre-Paul FAMIN (1855-1922), président

Né à Paris, le 14 décembre 1855.

———————

École militaire de Saint-Cyr (1875).
Officier en Indochine (1886-1900).
Directeur des troupes coloniales au ministère de la marine, puis de la Guerre (1900-1907).
Président des Mines de Siguiri (1907),
administrateur de la Société minière du Koba-Balato,
vice-président de la Compagnie minière de Guinée (années 1907-1908).
Porté à la présidence de la Compagnie occidentale de Madagascar par le groupe Charles Victor (1909).
Associé à Redon de Colombier et à André Vincent, du Comptoir Lyon-Alemand :
administrateur des Mines de Kef-Chambi (Tunisie)(1909),
de la Société des mines de Parzan (Espagne)(1912)
et des Charbonnages de Dong-Trieu (1916).
Administrateur (octobre 1910) des assurances Le Secours-Accidents, dépendance de MM. Chopy & Gaillochet qu'il côtoyait déjà aux Mines de Kef-Chambi, et qui le rejoignent peu après à la Minière de Guinée et aux Mines de Siguiri, Gaillochet lui succédant plus tard aux Mines de Parzan (Espagne).
Administrateur (1908), puis président (1915-1922) du Chemin de fer Djibouti-Addis-Abbeba, et annexes :
Compagnie de l'Afrique orientale,
Industrielle de Djibouti
Maritime africaine orientale.
Commissaire aux comptes de la Société galicienne de mines (Autriche-Hongrie)
Administrateur de la Société Le Turbo, à Saint-Étienne (1914)
De nouveau directeur des troupes coloniales (1914-1917).
Administrateur de la Société minière française au Maroc (1920),
et de la Compagnie industrielle du platine (1922).

———————

Avis de décès : *Le Journal des débats*, 7 septembre 1922.

LE CHEMIN DE FER DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Les Annales coloniales*, 29 mai 1915)

M. Simoni, gouverneur de la Côte française des Somalis, vient d'aviser par câblogramme le ministre des Colonies que le chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba avait atteint son terminus le 21 mai.

Ainsi se trouve achevée le grand œuvre entrepris il y a une quinzaine d'années et qui subit, au début du siècle, de douloureuses vicissitudes. Le rail relie maintenant Addis-Abeba à Djibouti et l'importance économique de cette voie décuplera la valeur de notre colonie de la côte française des Somalis.

De grandes fêtes devaient réunir à l'occasion de cette inauguration les représentants du monde civilisé qui auraient réalisé le raid Paris-Addis-Abeba et retour en cinq semaines. Les événements européens en ont décidé autrement, ce sera partie remise après l'apothéose de la paix et nous espérons que ce jour-là présidera à cette fête M. Ernest Roume, aujourd'hui gouverneur général de l'Indochine, hier encore l'âme de cette grande entreprise coloniale vraiment nationale. Après avoir été de longues années à la peine, il sera enfin à l'honneur et ce sera justice.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Les Annales coloniales*, 15 janvier 1915)

La loi relative aux crédits supplémentaires du quatrième trimestre de 1915 venant d'être promulguée, les obligataires et actionnaires sont informés que les coupons et dividendes à échéance de décembre sont mis en paiement depuis le 31 décembre aux caisses des établissements de crédit qui font le service de ces titres.

LE CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN
(*La Dépêche coloniale*, 3 avril 1915)

Au cours du rapport qui a présenté récemment à la Chambre des députés, au nom de la Commission du budget chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet l'ouverture au ministre des colonies, sur l'exercice 1914, d'un crédit supplémentaire de 1.450.000 francs, destiné à permettre à l'État de faire des avances a la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, M. Ceccaldi a envisagé la question très intéressante de l'organisation d'un service commercial par la compagnie.

Il a montré qui. serait désirable que ce service prît rapidement assez d'extension, non seulement pour canaliser le trafic déjà existant entre l'Ethiopie, la région des Hauts-Plateaux, et la côte de Djibouti, mais encore pour provoquer un nouveau trafic. Ce ne serait point dépasser le but, a-t-il ajouté, que d'adjoindre à ce service un noyau spécialement chargé sinon d'exécuter des prospections minières, du moins d'encourager et de faciliter celles-ci, étant donné le précieux élément de trafic que crée l'industrie minière dans les pays neufs. Peut-être y aurait-il lieu d'envisager et faciliter, suivant une formule qui a donné de bons résultats au Brésil et au Canada, l'exploitation de nouvelles concessions s'étendant sur des bandes de terrains limitrophes du réseau ferré.

Sans aller aussi loin dans cet ordre d'idées qui demande une attention et une étude particulières, et où l'on ne peut s'engager qu'avec une extrême prudence, ce ne serait peut-être pas trop exiger d'un service commercial que de lui demander de provoquer la création de grandes foires annuelles qui pourraient drainer un vaste mouvement de trafic et faire naître du même coup des débouchés dignes d'intérêt pour le commerce extérieur français. Au surplus, en même temps que doivent être définitivement prévus et exécutés les travaux d'aménagement de la rade de Djibouti, une coopération pourrait s'établir entre le département des colonies et le département du commerce pour mener à bien cette œuvre d'expansion.

À LA CHAMBRE

LE CHEMIN DE FER DE DJIBOUTI À ADDIS ABABA
(*Le Petit Parisien*, 15 mars 1916)

Toute la séance de la Chambre fut consacrée, hier, à la discussion du projet de loi portant approbation d'un.avenant à la convention du 8 mars 1909, relative à la concession du chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba.

Ce projet rencontra une opposition très vive de la part de MM. de Monzie et Moutet, qui l'estimaient gros de conséquences pour l'avenir et qui firent le procès des différents emprunts consentis à la compagnie concessionnaire. Ils réclamèrent plus de contrôle et plus de garantie.

Au contraire, MM. Honnorat et Ceccaldi, parlant au nom de la commission des affaires extérieures et de la commission du budget, affirmèrent à la Chambre que le droit de contrôle du gouvernement et du Parlement était garanti et que la combinaison financière n'avait rien qui doive inquiéter.

Puis le ministre des Colonies, M. Gaston Doumergue, confirma les déclarations des deux rapporteurs. Il s'expliqua également sur le côté financier du projet, donna toutes les garanties désirées et fit appel à la Chambre pour voter le projet qui assurera notre expansion économique.

Une demande de renvoi à la commission fut repoussée par 363 voix contre 98, et le projet adopté.

———————————

À LA CHAMBRE
DÉBATS
(*Les Annales coloniales*, 18 mars 1916)

À la séance du 14 mars a été donné lecture du décret suivant :

M. Boutteville, inspecteur général des ponts et chaussées, inspecteur général des Travaux publics des colonies, est désigné en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre des Colonies, devant la Chambre des députés et devant le Sénat, pour la discussion d'un projet de loi portant approbation d'un avenant à la convention du 8 mars 1909, relative à la concession du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba.

On passa ensuite, selon l'ordre du jour, à la discussion du projet de loi portant approbation d'un avenant à la convention du 8 mars 1909 relative à la concession du chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba.

L'avis de la commission du budget, présenté par M. Ceccaldi, était favorable.

M. de Monzie présenta des objections auxquelles répondit M. Ceccaldi, rapporteur de la commission du budget. MM. Marius Moutet, Ernest- Outrey, André Honnorat, rapporteur de la commission des affaires extérieures ; Gaston Doumergue, ministre des Colonies ; Bedouce, Jacques Stern, Gratien Candace prirent ensuite tour à tour la parole.

M. Bedouce demanda le renvoi à la commission, mais, au scrutin, sa demande fut rejetée.

L'assemblée passa alors à l'examen des deux articles du projet de loi et les adopta successivement, ainsi que l'ensemble du projet de lui lui-même en son entier.

En voici le texte :

Article premier. — Est approuvé l'avenant à la convention du 8 mars 1909, ratifiée par la loi du 3 avril 1909 relative à la concession du chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba, conclu à la date du 7 décembre 1915 entre les ministres des Colonies, des Finances et des Affaires étrangère, et la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba.

Article 2. — L'enregistrement de l'avenant annexé à la présente loi ne sera passible que du droit fixe de 3 francs.

———————————

Avenant signé par Maxime Getten, administrateur délégué de la Cie.

———————————

Annuaire Desfossés 1917, p. 286 :

Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :

Conseil d'administration : MM. Famin, Getten, O. Homberg, C. Krantz [16], Boyer, M. Boucard, S. Einhorn, G. de la Fontaine, Haile-Mariam, F. Berthelier, Meunier, J. Raindre, Ch. Michel-Côte.

———————————————————

CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN
(*Le Journal des finances*, 1er mars 1917)
(*Les Annales coloniales*, 3 mars 1917)

La Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba vient de créer, avec l'approbation des ministres des colonies et des finances, 50.000 obligations 5 1/2 % de 500 francs dont le service est garanti par le gouvernement de la République française. Il est spécifié que cette garantie restera valable, même en cas de déchéance ou de dépossession de la Compagnie.

Les grandes sociétés de crédit procèdent actuellement au placement de 45.000 obligations de cette série.

L'intérêt annuel est de 27 fr. 50, net de tout impôt présent et futur, c'est-à-dire de l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières, des droits de transmission, des majorations de taux dont pourraient être l'objet ces taxes, ainsi que des impôts nouveaux qui leur seraient substitues ou ajoutés.

Le prix des obligations à placer est de 456 fr. 50 payables en une seule fois, jouissance du 1er mars 1917. Le premier coupon, à l'échéance du 13 juin 1917. sera exceptionnellement de 8 fr.

Les demandes sont reçues dès maintenant et jusqu'au, 7 mars 1917.

La notice a paru dans le *Bulletin des annonces légales obligatoires* du 26 février 1917.

———————————————————

CHEMIN DE FER DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 27 juin 1918)

Les recettes d'exploitation réalisées par le Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba en 1917 se sont élevées à 5.388.003 fr. ; les recettes diverses ont atteint 303.977 fr. Les dépenses totales se chiffrent par 7.993.166 fr. Le déficit de 2 millions 301.186 fr. est couvert par la garantie de l'État français et la Compagnie reçoit, à titre de prime de gestion, un surplus de 622.793 fr., affecté à diverses réserves.

———————

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

———————

[16] Camille Krantz (1848-1924) : polytechnicien, député des Vosges (1891-1910), ministre des Travaux publics (nov. 1896-mai 1899), administrateur du Comptoir national d'escompte de Paris (1900), son représentant au conseil de nombreuses sociétés. Voir *Qui êtes-vous ?*

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.

———————————————————

CHEMIN DE FER DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 27 juin 1919)

Les comptes de l'exercice 1918 de la Compagnie des Chemins de fer de Djibouti à Addis-Abeba que nous avons publiés précédemment ont été approuvés par les actionnaires réunis en assemblée générale. Les actions recevront un intérêt de 3,50 % ainsi qu'il a été prévu par la convention passée avec l'État.

———————————————————

Annuaire Desfossés 1920, p. 294 :
Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :
Conseil d'administration : MM. Famin, Getten, O. Homberg, J. Naud, Boyer, M. Boucard, S. Einhorn, G. de la Fontaine, Haile-Mariam, F. Berthelier, Meunier, J. Raindre, Ch. Michel-Côte.

———————————————————

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 16 janvier 1920)

Chevalier

Rocheray (Alfred-Paul), ingénieur en chef des ponts et chaussées, détaché au contrôle du Chemin de fer franco-éthiopien ; 22 ans 3 mois de services dont 3 ans aux colonies.

———————————————————

Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba
(*L'Information financière, économique et politique*, 27 juin 1920)

Les actionnaires de cette société se sont réunis en assemblée générale ordinaire, le 27 juin, sous la présidence de M. le général Famin, président du conseil d'administration, assisté de MM. les représentants de la Société Générale et du Crédit Industriel et Commercial, scrutateurs, et de M. Caboche, directeur, en qualité de secrétaire.

Le rapport du conseil d'administration expose comment, avec l'exercice 1919, se sont accentuées considérablement les charges supplémentaires résultant pour la Compagnie de la situation économique générale et, plus particulièrement, de la hausse du thaler dont les répercussions se sont fait grandement sentir sur le prix des matières premières et de la main-d'œuvre.

Pour contrebalancer cet accroissement de charges, le conseil a d'abord, dans les limites qui lui étaient contractuellement permises, frappé les tarifs spéciaux de majorations variables allant jusqu'à 100 %. En même temps, il a demandé au

gouvernement, par un avenant à la convention de concession, l'autorisation de relever les tarifs généraux, d'une part directement en ce qui concerne les maxima en francs prévus, d'autre part indirectement en traduisant Les tarifs francs er thalers au cours de 2 fr. 50.

Les recettes du trafic se sont élevées à 6.429.699 fr. En y ajoutant les recettes hors trafic et les intérêts de la réserve d'exploitation, on arrive à un total de 6.629.156 fr.

Cette recette ressort à 8.463 fr. par kilomètre de voie et à 15 fr. par .kilomètre de train.

Les dépenses réelles d'exploitation atteignent 5.542.811 fr. en accroissement de 1 million 422.431 fr. sur 1918. Cette dépense ressort à 7.076 fr par kilomètre de ligne en exploitation et à 12 fr. 54 par kilomètre de train. (Elle était seulement de 9 fr. 75 en 1918).

Le rapport donne les renseignements suivants sur les importations et exportations :

Importations. — Il y a eu un fléchissement notable du commerce d'importation, surtout pour le sel et les cotonnades dont les prix ont augmenté.

La diminution sur le sel est de 4.769 tonnes : elle affecte particulièrement les transports de Salines de Djibouti dont les importations ont été seulement de 6.665 tonnes contre 9.960 en 1918.

Les aboudgedids continuent à venir en majeure partie du Japon, puis des États-Unis et de la Belgique. Le tonnage des autres cotonnades envoyées généralement par l'Inde, a baissé plus que celui de l'aboudgedid.

La consommation de sucre a faibli par suite du relèvement des prix passés de 130 fr. les 100 kilogrammes en 1918 à 350 francs en 1919 ; il n'en a été transporté que 109 tonnes contre 346 l'année précédente.

Quelques articles sont cependant en progression, entre autres le pétrole et les vins. En 1918, l'importation du pétrole était devenue insignifiante, elle a un peu repris en 1919. Il est à noter que les vins introduits en Ethiopie continuent à venir principalement d'Italie.

Exportations. — Dans l'ensemble, le tonnage d'exportation est légèrement inférieur à celui de 1918, du fait surtout de la disparition à peu près complète du trafic des, légumes secs et d'un fléchissement de la farine et des graines de ricin.

Le commerce des articles essentiels d'exportation : cafés. peaux sèches et cire, a eu tendance à remonter en 1919.

La prime de. gestion calculée suivant l'article 20 de la convention, s'est élevée à 406.305 fr., laissant à la disposition de la Compagnie une somme de 267.995 fr. que le conseil propose de porter au compte « Provision de. gestion » qui s'élevait, au 31 décembre dernier, à 3.361.038 fr.

L'assemblée, à l'unanimité, a approuvé cette affectation. Elle a ratifié la nomination de MM. Robaglia et Naud, en qualité d'administrateurs, réélu pour six ans MM. H. E. Boyer et Einhorn, administrateurs sortants, et désigné en qualité de commissaires MM. René Brouillet. A. de Matharel et Moureau.

———————

LÉGION D'HONNEUR
MINISTÈRE DES COLONIES

(*Le Journal officiel de la République française*, 8 février 1921)

Commandeurs

Michel-Côte (Théodore-Antoine-*Charles*), membre du comité de direction et secrétaire général du conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien. Chevalier du 9 mars 1908.

———————————

À l'assemblée du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba,
des renseignements sont donnés sur le commerce éthiopien
(*La Journée industrielle*, 1er juillet 1921)

L'assemblée ordinaire de la société du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti a Addis Abeba, dont le siège social est à Paris, 89, rue de Miromesnil, s'est tenue hier sous la présidence du général Famin. L'année 1920, commencée, au point de vue trafic, sous d'heureux auspices, n'a pas répondu aux espérances qu'elle avait fait concevoir.

L'Éthiopie ne pouvait, en effet, échapper a la crise économique qui, dans le monde entier, a paralysé les affaires, et ses marchés, après avoir bénéficié, pendant les premiers mois, de l'activité générale, ne devaient pas tarder à perdre, peu a peu,leur animation. La crise des changes, portant le thaler à des taux que l'on n'aurait su prévoir, réduisait considérablement le pouvoir d'achat des devises étrangères dans le pays —- dont les produits étaient, d'ailleurs, moins demandés sur les marchés extérieurs— et entraînait ainsi une diminution rapide des exportations, puis, par contrecoup, des importations .

Le tonnage transporté présente, pendant le premier semestre, une forte augmentation sur celui de la période correspondante de 1919 et accuse, au contraire .pendant les mois suivants, une diminution de plus en plus importante.

Les recettes brutes de 1920 s'élèvent à 10.587.809 fr. La recette de l'exercice ressort à 13.517 fr. par kilomètre de voie.

Les dépenses réelles d'exploitation atteignent 9.382 329 fr., soit une augmentation de 3 839.517 fr. sur celles de l'an dernier Malgré l'accroissement considérable des recettes en francs, le coefficient d'exploitation passe de 83,61 % à 88,61 %.

La dépense moyenne par kilomètre de ligne en exploitation est de 11 978 fr.

Le solde déficitaire de l'exercice ressort à 3.579 775 fr.

Le rapport signale que les importations sont passées de 15.234 tonnes en 1919 à 21.358 tonnes en 1920 ; dans ce dernier chiffre, le sel entre pour plus de la moitié, son tonnage ayant atteint en 1920 près de 13.000 tonnes provenant, pour les deux tiers, des Salines de Djibouti, le reste de Massouah et de Zeilah.

Dans l'ensemble, le tonnage d'exportation, tombé à 11.196 tonnes, est en diminution de 3.600 tonnes environ sur 1919. diminution portant principalement sur les peaux sèches.

Cette marchandise qui constitue, en Abyssinie, l'article essentiel d'exportation, était surtout, avant la guerre, expédié en Allemagne : pendant la guerre, elle avait facilement un débouché dans les pays alliés.

L'exportation de la cire, dont la Russie était le principal marché, reste peu importante : la société n'a transporté que 226 tonnes, chiffre inférieur à celui de 1919 qui était de 369 tonnes. Seules, les céréales sont en augmentation sensible ; la dourah pour 650 tonnes, les grains pour 300 tonnes. Enfin, le transport des bœufs a presque complètement cessé : de 2.276 animaux, il est tombé à 307 en 1920.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1920, ainsi que le versement au compte Provision de gestion de la part de prime de gestion de cet exercice restant à la disposition de la société.

En outre, l'assemblée a décidé, en vertu de l'article 16 des statuts, la création et l'émission d'obligations jouissant de la garantie de l'État français, dans les conditions prévues à l'article 7 de la convention du 8 mars 1909, modifié par l'avenant du 7 décembre 1917, jusqu'à la réalisation d'une somme effective de 30 millions. Tous pouvoirs ont été donnés an conseil, à cet effet

L'assemblée a réélu MM. O Homberg et J. Raindre, administrateurs sortants.

———————————

Le bureau du congrès de l'outillage
à l'Exposition de Marseille
(*Les Annales coloniales*, 29 juillet 1921)

Secrétaires généraux techniques

M. G. Camut, secrétaire général de la Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, à Paris.

———————————

CÔTE DES SOMALIS
Les événements et les hommes
(*Les Annales coloniales*, 1er août 1921)

M. Papi (Jacques), ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé des fonctions d'ingénieur en chef du contrôle du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba.

———————————

1921 (septembre) : la Banque de l'Indochine rachète à la succession Duparchy 10.047 actions (27,6 %) du Chemin de fer franco-éthiopien Djibouti-Addis-Abeba.

(Marc Meuleau, *Des pionniers en Extrême-Orient. Histoire de la Banque de l'Indochine 1875-1975*, Fayard, 1990, p. 297).

———————————

Le chemin de fer franco-éthiopien
(*Les Annales coloniales*, 5 décembre 1921)

Nous indiquions récemment dans les *Annales coloniales* que la garantie d'intérêts à verser par le budget de la métropole, que la Chambre discute ces jours-ci, à la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien était passée de 10.000 francs en 1914 à 3 millions et demi en 1921, et que le ministre des Colonies, dans son projet de budget pour 1922, demandait qu'elle soit portée à 6.155 600 francs.

La commission des finances a ramené les crédits à 3.560.000 francs, rejetant l'augmentation demandée, ce qui n'est guère susceptible de favoriser le développement de notre colonie de la Côte des Somalis.

Signalons à propos de la concession du chemin de fer franco-éthiopien, que dans un opuscule de 142 pages ayant le sous-titre « le docteur Vitalien contre la Compagnie du chemin de fer et l'État français », les plaidoiries de maîtres Paul Olagnier, Goudinet et André Hesse devant la première chambre du tribunal civil de la Seine sont reproduites.

Le docteur Vitalien ancien conseiller et ami de Ménélik, reçut en 1908, la concession de la ligne de chemin de fer de la frontière abyssine à Addis-Abeba. M. Vitalien déposa le contrat entre les mains du gouvernement français. La société qui construisit le chemin de fer ne reconnut pas les droits de M. Vitalien, d'où le procès auquel nous faisons allusion plus haut.

———————————

Annuaire des entreprises coloniales, 1922/417 — Cie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba,

Capital. — Sté an., f. le 21 mars 1908, 17.300.000 fr. en 34.600 act. de 500 fr. La Cie a émis en 1910, 143.221 oblig. de 400 fr., 3 1/2 p. 100 et, en 1917, 45.000 oblig. de 500 fr. 512p. 100.

Objet. — Exploitation de la ligne de Djibouti à Addis-Abeba (784 kilomètres).

Conseil. — MM. le général Famin, présid. ; [Maxime], Getten [Rothschild], v.-présid. et adm. dél. ; Ch. Michel-Côte, [Ferdinand] Berthelier, H.-E. Boyer, M. Boucard [Cie marocaine], S. Einhorn [BFCI], G. de la Fontaine, O. Homberg [Bq de l'Indoch.], J[oseph] Naud [Comptoir Naud], J[acques] Raindre, B[arthélémy] Robaglia [17], admin.

———————

COTE DES SOMALIS
La vie administrative
(*Les Annales coloniales*, 16 mars 1922)

En vertu d'un arrêté du 27 janvier 1922, sont inscrits pour l'année 1922 sur la liste où doivent être choisis, par voie de tirage au sort, les assesseurs de la Cour criminelle ;

MM. Allard (Louis), secrétaire général de l'exploitation de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien ; … Heitz (Léon), directeur de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien…

———————————

NÉCROLOGIE
[Samuel Einhorn]
(*Le Temps*, 6 avril 1922)

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. S. Einhorn, vice-président des Tréfileries et laminoirs du Havre, administrateur de la Banque française pour le commerce et l'industrie, de la compagnie les Réassurances, de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan et de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti. Ses obsèques auront lieu vendredi 7 avril. On se réunira à 10 heures 30, à la maison mortuaire, 27, avenue Pierre-1er-de-Serbie.

De la part de Mme Einhorn, sa veuve ; du comte et de la comtesse Raoul de Percin [18], ses gendre et fille ; de M. et Mme Fubini, ses beau-père et belle-mère ; du docteur et Mme Lucien Rosenwald, ses beau-frère et sœur ; du docteur et Mme Jean Rosenwald de M. et Mme Gabriel Rosenwald, ses neveux et nièces ; du docteur et Mme Gaston Lyon, et leurs familles.

L'inhumation aura lieu au cimetière de Passy.

Le présent avis tient lieu d'invitation.

———————

Lettre de Marseille
(*Les Annales coloniales*, 20 avril 1922)

———————

[17] Barthélémy Robaglia (1867-1941) : capitaine de frégate de réserve, président de l'Agence coloniale française, vice-président de la Ligue maritime et coloniale, député de la Seine (1924-1928), président de la piteuse Cie agricole sud-indochinoise, administrateur des Ports marocains, des Chaux et ciments du Maroc…

[18] Raoul de Percin : plusieurs fois blessé en 1914-18, officier de la Légion d'honneur, administrateur de la Banque française des pays d'Orient (filiale de la BFCI, puis de la BNC), administrateur de la médiocre Cie française du caoutchouc (1922), il succèdera à son beau-père au conseil du Djibouti-Addis-Abeba.

Le 12 avril, le *Dumbia*, des Messageries Maritimes, venant de Madagascar, ayant à bord :

Magérieux, contrôleur des Chemins de fer franco-éthiopiens.

NÉCROLOGIE
Général Famin
(*L'Argus des assurances*, 17 septembre 1922)

On annonce la mort, à l'âge de 67 ans, du général de division Famin, du cadre de réserve, grand-croix de la Légion d'honneur, administrateur du Secours.

Maxime-Marie-Alexandre GETTEN, président

Né le 1er octobre 1857 à Oran.
X-Ponts.
Marié avec Lucie Lombré. Dont Pierre et Marie-Thérèse (Mme Pierre de Villeméjane).

———————

Organisateur du services des travaux publics au Tonkin (1885) : lutte contre les inondations de Hanoï, etc.
Chevalier de la Légion d'honneur du 16 juillet 1887 comme secrétaire de la commission d'études des chemins de fer du Tonkin.
Directeur général (déc. 1901), administrateur-directeur général (1912), vice-président directeur général (1921), président (1931)
de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan.
Officier de la Légion d'honneur (1903).
Administrateur de la Compagnie centrale d'énergie électrique.
Vice-président de l'Union coloniale française.
Membre du Comité du commerce, de l'industrie et de l'agriculture de l'Indochine.
Administrateur de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport (1927)
et de la Banque de l'Indochine (décembre 1931).

———————

Avis de décès : *Le Journal des débats*, 5 avril 1934.

NÉCROLOGIE
M. Caboche
(*Le Matin…*, 17 septembre 1922)
(*Le Temps*, 18 septembre 1922)

Les obsèques de M. Caboche, ingénieur en chef .des ponts et chaussées, directeur général de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien, chevalier de la Légion d'honneur, décédé subitement, auront lieu lundi 18 du courant, à midi, à l'église Notre-Dame-de-la-Miséricorde (88, rue de l'Assomption), où l'on se réunira. Inhumation au cimetière du Père-Lachaise.

———————

ARRIVÉES
(*Les Annales coloniales*, 29 décembre 1922)

M. Getten, président du conseil d'administration du Chemin de fer franco-éthiopien et Mme Getten sont arrivés à Addis-Abeba.

———————

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 juin 1923)

Les actionnaires de cette société se sont réunis le 28 juin en assemblée ordinaire sous la présidence de M. M. Getten, président du conseil d'administration et administrateur

délégué de la société. Les comptes de l'exercice 1922, approuvés par l'assemblée, font ressortir un bénéfice net de 367.662 fr., permettant la répartition, à partir du 15 juillet prochain, d'un dividende supplémentaire de 7 fr. 50 brut aux actions, l'intérêt garanti de 3 1/2 % au capital versé ayant déjà été payé le 31 décembre dernier.

L'assemblée a ratifié la nomination comte administrateurs de MM. Louis Wibratte, Raoul de Percin et Maurice Dugardin.

Elle a réélu M. G. de la Fontaine, administrateur sortant, MM. René Brouillet et Moureau étant maintenus dans leurs fonctions de commissaires des comptes.

L'année 1922, dit le rapport du conseil, marque un progrès sensible en ce qui concerne tout à la fois la reprise du trafic et les améliorations apportées dans le fonctionnement de l'entreprise. Les recettes de 1922, en plus-value notable sur celles de 1921, restent très satisfaisantes pour les premiers mois de l'exercice en cours. En 1922, une utilisation plus large de la main-d'œuvre Indigène a permis une réduction de 8 % des dépenses de personnel. La remise en état des locomotives, entreprise depuis deux ans, est actuellement terminée.

Les recettes brutes de l'exercice 1922 se sont élevées à 9.893.563 fr., soit par kilomètre exploité 12.637 fr.

La longueur exploitée du réseau s'élève à 783 kilomètres 1/4. La dépense kilométrique est en diminution de 1 fr. 88 sur le chiffre correspondant de 1921.

———————

À DJIBOUTI

(*Les Annales coloniales*, 24 juillet 1923)

Le texte suivant d'une pétition signée de nombreux colons de la Côte des Somalis vient d'être adressé à M. Albert Sarraut :

Djibouti, 7 juillet 1923.

Monsieur le ministre des Colonies,

Nous avons l'honneur de vous exposer que l'administration de la Justice à la Côte française des Somalis se trouve compromise et qu'elle risque de ne plus être exercée avec les garanties de haute impartialité et d'indépendance sur lesquelles nous avons le droit de compter, en notre qualité de contribuables et de justiciables des tribunaux fiançais.

Les faits suivants vous démontreront l'exactitude de cette assertion ;

Par un arrêté en date du 27 novembre 1922, rendu sur la proposition du. chef du service judiciaire, un chef de bureau des secrétariats généraux des Colonies, offrant par sa longue expérience administrative, toutes sûretés, a été désigné pour remplir les fonctions, par intérim, de président du conseil d'appel, en remplacement du titulaire, M. de Chelles, rentré en congé.

Or, par un arrêté en date du 28 juin 1923, M. le gouverneur Lauret vient de relever ce chef de bureau, M. Philibert, de ses fonctions de président du conseil d'appel, sous le prétexte, qui est faux, nous le démontrerons plus loin, que ce fonctionnaire « est chef de bureau des Finances et que ces fonctions, surtout à cette époque de l'année, ne permettent point au titulaire d'exercer cumulativement une charge judiciaire. »

Cette raison est fallacieuse, car le prédécesseur de M. Philibert, M. Dubourg, a exercé pendant plus de dix-huit mois les mêmes fonctions de président du conseil d'appel, alors qu'il était chef du bureau des Finances, pendant les années 1920 et 1921. À aucun moment, M. le Gouverneur Lauret n'a estimé que les fonctions de chef de bureau des Finances ne permettaient pas à M. Dubourg de remplir cumulativement une charge judiciaire.

La vérité est que l'arrêté du 28 juin a été pris tout simplement, et cela est de notoriété publique, parce que le conseil d'appel a rendu, le 12 juin, un arrêt prononçant l'acquittement de M. Louvet, sergent d'infanterie coloniale, chef de poste d'Obok, et de M. Maisse, représentant d'une compagnie de pêcherie, qui étaient poursuivis, par ordre du chef de la Colonie, pour abus de confiance.

Il est également de notoriété publique que le chef du service judiciaire, qui connaît les raisons vraies pour lesquelles M. Philibert a été relevé de ses fonctions de président du conseil d'appel, s'est opposé énergiquement à cette mesure, ne voulant pas se prêter à la manœuvre poursuivie par M. le gouvernent Lauret. L'arrêté du 28 juin n'a pas été pris sur sa proposition et n'a pas été contresigné par lui : il a été pris : « Le chef du Service judiciaire entendu », ce qui prouve avec évidence l'attitude honnête, loyale, courageuse adoptée par ce haut magistrat dans la circonstance.

Donc, pour avoir rendu, en toute indépendance, un jugement qui n'a pas eu l'heur de plaire à M. le gouverneur Lauret, le conseil d'appel se trouve frappé dans la personne de son président !

Le but que poursuit le chef de la Colonie est d'avoir des magistrats intérimaires à sa dévotion, disposés à rendre des services et non des arrêts.

Pour remplacer M. Philibert, il aurait fait choix d'un employé de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien, M. Allard, dont l'honorabilité ne peut être mise en doute, mais dont tout le monde connaît la. grande intimité avec M. le gouverneur Lauret. Nous avons le devoir de protester avec la dernière énergie contre cette nomination éventuelle qui serait illégale et onéreuse pour la Colonie.

Elle serait illégale parce qu'elle serait contraire aux dispositions des décrets des 4 février 1904 et 25 juillet 1914 qui stipulent que les magistrats intérimaires doivent être choisis parmi les fonctionnaires et qu'ils doivent être nommés sur la proposition du chef du service judiciaire, double condition que ne remplit pas M. Allard qui n'est pas fonctionnaire et qui n'a pas été, ni ne sera, proposé par le chef de la Justice.

Cette nomination serait, d'autre part, onéreuse pour les finances locales, puisqu'elle occasionnera, une dépense annuelle de plus de 9.000 francs, alors que le supplément alloué aux magistrats intérimaires n'excède jamais 2.400 francs par an.

Nous ajouterons enfin que M. Allard, employé de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien, ne pourra pas siéger le plus souvent, la plupart des affaires portées devant les tribunaux intéressant la société à laquelle il appartient.

Quoiqu'il en soit, la désignation éventuelle de M. Allard en qualité de président du conseil d'appel provoque parmi nous une émotion d'autant plus vive que le fonctionnaire qui exerce les fonctions intérimaires de procureur de la République est déjà une créature de M. le gouverneur Lauret.

Il s'agit de M. La Rougery, administrateur adjoint de deuxième classe des Colonies, qui a été son chef de cabinet pendant quatre mois et qui n'a quitté ce poste que pour assurer l'intérim de procureur de la République. Mieux encore, ce magistrat est depuis le 26 avril dernier l'objet de poursuites correctionnelles pour outrages envers un officier de port dans l'exercice de ses fondions. Il doit comparaître prochainement. devant le conseil d'appel et l'on est en droit de se demander si le remplacement de M. Philibert n'a pas également pour motif le désir de voir acquitter l'ancien chef de cabinet du gouverneur.

Toutes ces petites combinaisons, toutes ces manœuvres nous indignent profondément. Elles sont de nature à porter atteinte au bon renom de la justice française.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des Colonies

(*Journal officiel de la République française*, 16 août 1923, p. 8156 et 8162)

Chevaliers

Allard (*Louis*-Pierre-Benjamin), secrétaire général à l'exploitation du chemin de fer franco-éthiopien ; 18 ans de séjour à Djibouti. Membre du conseil d'administration de la Côte française des Somalis depuis 15 ans. Médaille d'or. Services exceptionnels rendus à l'occasion de l'exposition nationale coloniale de Marseille.

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. Exposant (groupe 4, classe 16) : Services exceptionnels rendus à l'occasion de l'exposition nationale coloniale de Marseille.

———————

La mission éthiopienne
(*Les Annales coloniales*, 28 août 1923)

Hier matin, est arrivée à Marseille, à bord du *Porthos*, courrier d'Extrême-Orient, la mission éthiopienne composée du général Dedjatch Nado, gouverneur du Choa, et Afsika Habt Micael, directeur des Chemins de fer éthiopiens. Tous deux sont assistés du comte de Bellefond, conseil juridique auprès du gouvernement d'Éthiopie.

Cette mission, ainsi que nous l'avons annoncé, est envoyée par le Négus auprès du Président de la République pour lui remettre de riches présents et solliciter du gouvernement français son appui pour que l'Éthiopie soit admise à la Société des nations.

La mission est partie pour Genève et se rendra ensuite à Paris pour accomplir son mandat.

———————————

Coll. Serge Volper

COMPAGNIE
DU
CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA

Société anonyme constituée suivant acte reçu par Me Grange, notaire à Paris, le 12 mars 1908, et modifiés par l'assemblée générale extraordinaires des actionnaires du 22 avril 1909.

Capital social : dix sept millions trois cent mille francs

divisé en 34.600 actions

jouissant de la garantie de l'État français, conformément à l'article 7 de la loi du 3 avril 1909.

TITRES FRANÇAIS 10 c. POUR 100 FR.
ABONNEMENT
75 c

DROIT AU
RACHAT 1960
EXERCÉ

Siège social à Paris.

ACTION DE JOUISSANCE AU PORTEUR

délivrée en échange de l'action émise sous le même numéro et désignée au tirage qui a eu lieu le 15 décembre 1923, conformément aux statuts

.....

Un administrateur (à gauche) : ?

Un administrateur (à droite) : ?

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. — 159-1-14. — Encres Lorilleux

Qui êtes-vous ? 1924 :

Qui êtes-vous ? 1924 :

WIBRATTE (*Louis*-Marius-Laurent), banquier ; directeur à la Banque de Paris et des Pays-Bas.

20, rue Daru ; et rue d'Antin, 3 (bureaux).

Administrateur de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc, de la Compagnie du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba, de la Caisse foncière de Crédit, de l'Union industrielle de crédit pour la reconstitution, de la Compagnie générale de Télégraphie sans fil et de la Compagnie Radio-France.

Officier de la Légion d'honneur.

Né à Bourg (Ain), le 8 septembre 1877. [Décédé le 31 août 1954 à Paris 8e]

[Fils de François Philippe Wibratte, adjoint du génie († 1905), et de Marie Eugénie, Angèle, Zélie Souton]

Ancien élève de l'École polytechnique.

[Détaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort.

Détaché au service ordinaire de l'arrondissement de Mascara et du 3e arrondissement de la 1re circonscription du contrôle de la voie et des bâtiments des Chemins de fer algériens (1903).

Chevalier de la Légion d'honneur du 8 mars 1906 (min. Guerre) : ingénieur ordinaire de 3e classe des Ponts et Chaussées à Mascara.

Constructeur du chemin de fer de Béni-Ounif à Béchar (Sud-Oranais).

Ingénieur ordinaire à la résidence de Constantine, pour les études de la ligne de Constantine à Djidjelli (1907-1908).

Officier de la Légion d'honneur du 30 déc. 1918 (min. Guerre) : chef de bataillon du génie (réserve), détaché au ministère des travaux publics et des transports (transports maritimes).

Administrateur de la Cie du port de Rio-de-Janeiro (réélu en 1919).

Directeur (nov. 1920), administrateur (janvier 1939), vice-président (janvier 1941) et président (1944-1949) de la Banque de Paris et des Pays-Bas. Son représentant dans de nombreuses sociétés (41, d'après *Le Crapouillot*, mars 1936) :

Société nouvelle de constructions et de travaux (SNCT)(sept. 1920), Tubes de Vincey (nov. 1920), Syndicat d'études des chemins de fer du Sud de l'Indochine (fév. 1921), S.A. Delaunay-Belleville (mars 1921), CSF et ses filiales Radio-France (juillet 1921) et Radio-Orient (décembre 1922), Chemins de fer du Maroc (février 1922), Scieries africaines, Union industrielle de crédit (mai 1922), Groupement pour la reconstitution immobilière dans les régions sinistrées (juillet 1922), Société industrielle de crédit pour la télégraphie et la téléphonie (janvier 1923), Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, Énergie électrique du Maroc (mars 1924), Cie générale d'entreprises électriques (CGEE), Société pour le développement de l'outillage national et pour l'utilisation des prestations en nature (août 1926), Société norvégienne de l'azote (réélu membre du conseil de surveillance en déc. 1926), Cie financière d'électricité (juillet 1928), Union électrique et gazière de l'Afrique du Nord (1928), Société immobilière et mobilière tangéroise (déc. 1933), Énergie électrique du Rouergue (réélu en déc. 1933), Banque de l'union parisienne, Citroën (sept. 1935), Chemins de fer de Santa-Fé (déc. 1935), Banque de l'Indochine, Cie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez…

Commandeur de la Légion d'honneur du 16 février 1949 (min. Finances et affaires éco) : président de la BPPB.]

Le ras Taffari en France
(*Les Annales coloniales*, 18 avril 1924)

Le ras Taffari Makonnen, héritier du trône et régent de l'empire d'Éthiopie, partira de Djibouti le 20 avril courant, à bord du *Porthos*, à destination de Jérusalem, ainsi que les *Annales coloniales* du 4 avril l'ont annoncé. De là, il se rendra en France, en Italie, en Belgique et en Angleterre, pour répondre aux invitations des gouvernements de ces pays.

Il sera accompagné de : ras Haylou, gouverneur général de la province de Godjam ; ras Seyoum, ancien gouverneur général du Tigré, actuellement en disponibilité ; ras Nado, gouverneur général de la province de Goré ; ras Gouksa Araya, gouverneur d'une partie de la province du Tigré ; dédjaz Gabré Sillassié, gouverneur d'une partie de la province du Tigré ; dédjaz Moullou Guiéta, ministre des Finances ; dédjaz Haylé Sillassié, gouverneur général de la province de Balli ; ligaiba Odadjou, grand chambellan ; fitaorari Desta Damto, gouverneur de Goumma ; belatta Herouy, président du tribunal spécial ; Lidj Makonnen Endalkatchou, contrôleur abyssin de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien, et de Sahli Sedalou, secrétaire interprète aux Affaires étrangères.

———————————————

CHEMIN DE FER DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 10 juin 1924)

Les recettes de l'exercice 1923 de la Société des Chemins de fer de Djibouti à Addis-Abeba atteignent 13.200.000 fr. tandis que les dépenses ne s'élèvent qu'a 6.900.000 fr. Le dividende supplémentaire, en outre des 3,5 % garantis, atteindra 10 fr. contre 7 fr. 50 l'an dernier.

———————————————

CHEMIN DE FER DE DJIBOUTI À ADDIS ABEBA
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 27 juin 1924)

L'assemblée du 26 courant a approuvé les comptes de l'exercice 1924 et voté un dividende supplémentaire de 10 fr. payable le 15 juillet. Rappelons que l'intérêt garanti de 3 1/2 % au capital versé a été payé le 31 décembre 1923.

———————

Djibouti et l'Éthiopie
par Pierre Taittinger,
député de Paris,
vice-président de la commission de l'Algérie, des Colonies
(*Les Annales coloniales*, 29 juillet 1924)

Le voyage du Ras Taffari en France, sa présence prolongée dans les diverses capitales européennes, n'ont échappé à personne. Et, bientôt, le fin mot de cet important déplacement a été connu. Il s'agissait non pas de remercier la France d'avoir introduit dans la Société des Nations le successeur du Roi des Rois — ce n était la que le prétexte — mais d'obtenir de la France une concession. Cette concession n'est pas mince. Il s'agit, en l'espèce, d'accorder à l'Abyssinie dans le port même de Djibouti une enclave qui deviendrait éthiopienne avec ses quais, ses docks et « donnerait » ainsi une porte sur la mer à l'empire du Ras Taffari.

Au bout de ce long fil métallique qui relie Addis-Abeba à Djibouti, nos voisins obtiendraient ainsi une zone à eux sur le territoire français. On a été même jusqu'à comparer cette enclave demandée à la situation faite très provisoirement à la Suisse pendant la guerre, lorsque le gouvernement français lui attribua certains privilèges dans le port de Cette pour ses importations et exportations. Ceux qui se sont livrés à cette comparaison ont oublié la plupart des clauses de cette attribution et son caractère essentiellement provisoire.

Pour obtenir cette faveur du gouvernement français — pour laquelle, je l'espère bien, quoi qu'on en chuchote dans les couloirs, le gouvernement de M. Poincaré n'a jamais aliéné la liberté de notre pays —, toutes sortes d'arguments ont été mis en œuvre. Certains de nos collègues coloniaux de la Chambre affirment qu'une puissante cavalerie de Saint-Georges a poussé quelques hardies reconnaissances. Ce qui est certain, c'est que l'on a fait miroiter la possibilité pour l'Abyssinie de faire un autre chemin de fer débouchant, lui, soit en Somalie italienne, soit en Somalie anglaise. À cet effet, les deux gouvernements ont été visités par l'héritier de Mênélick et sa mission. Il ne faut pas s'exagérer le danger de la construction possible d'un nouveau chemin de fer abyssin. C'est par centaines de millions que se chiffrerait l'opération, sans que l'on soit certain du résultat. Et pour faire marcher la France, on argue qu'une zone franche dans le port de celle des deux colonies qui, en fin de compte, serait choisie par Taffari, serait accordée au souverain éthiopien. C'est une œuvre de longue haleine qui serait entreprise là et j'y vois plus un épouvantail qu'autre chose.

De là à dire qu'il faut rester sur le *statu quo* et ne rien faire pour l'Abyssinie, je ne le crois pas. Autant il serait mauvais de mécontenter ces voisins dont le trafic devient chaque jour plus important — puisque le chemin de fer éthiopien ne fait plus que pour quelques cent mille francs appel au Gouvernement français pour la garantie d'intérêt —, autant il serait dangereux pour l'ordre et les relations internationales d'accorder à l'Éthiopie, sous la forme actuellement envisagée, une franchise qui, outre qu elle léserait le budget de notre colonie de la Côte française des Somalis de son unique ressource ou presque — les droits de douane — pourrait permettre certaines contrebandes, notamment d'armes, et je n'apprends rien à personne en disant qu'il a fallu, en ces dernières années, toute la vigilance de l'Administration française pour faire presque complètement cesser le commerce des armes qui s'est fait de tout temps sur une très grande échelle.

En réalité, peut-être une solution pourrait intervenir qui donnerait satisfaction à l'Éthiopie et garantirait les droits souverains de la France.

À une société française particulière établie sur des bases qui seraient à discuter, le gouvernement abyssin pourrait louer docks, quais, etc., bref, tout ce dont il a besoin pour son commerce extérieur. Le gouvernement français autoriserait cette entente entre le gouvernement éthiopien et une compagnie privée.

L'Abyssinie aurait ce qu'elle demande au point de vue commercial, les droits de souveraineté de la France seraient sauvegardés et l'ère d'entente loyale et cordiale entre la France et l'Éthiopie se poursuivrait encore pendant de longues années.

———————————

Annuaire Desfossés 1925, p. 369 :

Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :

Conseil d'administration : MM. E. Lanino, Getten, O. Homberg, J. Naud, Boyer, S. Einhorn, G. de la Fontaine, Haile-Mariam, F. Berthelier, J. Raindre, Ch. Michel-Côte, B. Robaglia, R. de Percin, L. Wibratte, M. Dugardin, Atto Fassica Apte Mikael.

———————————

Sélection des ingénieurs coloniaux
(*Annuaire industriel*, 1925)

Chasles (Germain), chev. Lég. honn., 6 *bis*, r. Campagne-Première, Paris, 14e. T. Gob. 41-62 E.C.P. — De la Société Gilon, Bayet et Chasles. Pièces forgées, matrices estampées. Charpentes métalliques et serrurerie de bâtiment.

Antérieurement : ingénieur au secteur électrique de Paris. Ingénieur à la Compagnie des Chemins de fer franco-éthiopiens [Djibouti-Addis-Abeba].

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.

Regnard (Eugène), chev. Lég. honn., 129, bd Saint-Michel, Paris, 5e. E.C.P. — Ingénieur du service du matériel et des approvisionnements du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba.

Arbitre prés le tribunal de commerce de la Seine.

Antérieurement : ingénieur du ministère des Colonies, à la commission des recettes du matériel

———————

Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba
(*La Journée industrielle*, 27 juin 1926)

L'assemblée ordinaire, tenue le 24 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1925, qui font apparaître un solde créditeur de 1 million 766.692 fr. 81. Elle a fixé le dividende complémentaire à 22 fr. 50 ; les actions reçoivent en outre un intérêt statutaire de 16 fr. 80 provenant de la garantie de l'État.

La nomination de M. R. Brouillet comme administrateur a été ratifiée et le mandat de M. H. Boyer a été renouvelé.

———————

Lettre de Marseille
(*Les Annales coloniales*, 1er juillet 1926)

Parmi les longs courriers arrivés de nos possessions lointaines, signalons, venant d'Extrême-Orient et d'Indochine l'*Amazone*, qui a jeté l'ancre le 26 juin. Ce paquebot avait à son bord 481 passagers, parmi lesquels MM. … Heitz, directeur des Chemins de fer franco-éthiopiens

———————————

Lois, décrets, arrêtés
(*Les Annales coloniales*, 5 octobre 1926)

Décret du 30 septembre 1926 fixant à partir du 1er janvier 1925 le taux d'intérêt applicable aux avances faites par l'État après cette date à la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba.

Aux termes de ce décret, le taux d'intérêt applicable, jusqu'à complet remboursement à la partie des avances faites par l'État à la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, postérieurement au 1er janvier 1925, correspondant d'après les stipulations de l'article 2 de l'avenant du 7 décembre 1915 au service (intérêts et amortissement) des obligations émises après le 1er janvier 1915, est fixé à sept pour cent l'an

(*J. O*. du 4 octobre 1926.)

———————————

Annuaire Desfossés 1927, p. 299 :

Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :

Conseil d'administration : MM. E. Lanino, Getten, O. Homberg, J. Naud, Boyer, R. Brouillet, F. Berthelier, J. Raindre, Ch. Michel-Côte, B. Robaglia, H.-E. Boyer [répétition], L. Wibratte, M. Dugardin, Ato Fassica, Apte Mikael.

———————————

Lettre de Marseille
(*Les Annales coloniales*, 20 janvier 1927)

L'*Explorateur-Grandidier*, venant de Maurice et Madagascar, est entré dans nos bassins le 14 janvier. 180 passagers se trouvaient à bord, parmi lesquels MM. Rouquette et Clerc, administrateurs des Colonies ; Doizelet, directeur des Chemins de fer éthiopiens…

———————————————————————

Notre chemin de fer
(*Le Courrier d'Éthiopie*, 28 janvier 1927)

La Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien vient de faire passer une circulaire pour annoncer la mise en marche, à partir du premier février, de trains qui feront le parcours de nuit entre Djibouti et Dire-Daoua, le mercredi soir au départ de Djibouti et le jeudi soir au départ de Dire-Daoua, sous condition qu'il soit loué suffisamment de place, soit 3 places de luxe, ou 6 places de premières, ou encore 12 places de seconde ; il est entendu que 2 places d'une classe inférieure comptent pour une place d'une classe supérieure, de sorte, par exemple, que le train sera mis en circulation, s'il y a une place de luxe, 2 places de premières et 4 places de seconde. Cette amélioration fera gagner une journée sur le voyage et permettra d'éviter la grande chaleur dans la traversée du désert.

Rappelons que, dernièrement, la Compagnie du chemin de fer a mis en circulation un train spécial à la demande de MM. Williams Harrisson & Kravate. Ce train, parti de Djibouti le 2 janvier à 13 heures, est arrivé à Addis-Abeba le 3 janvier à 16 heures 30, soit, en tenant compte de la différence d'heures, une durée de parcours de 28 heures. Le train pour le retour, parti d'Addis-Abeba le 8 janvier à 10 heures, est arrivé à Djibouti le 9 à 12 heures, soit une durée de 26 heures et 1/2.

Notre chemin de fer marque par ces essais la volonté de continuer l'amélioration de ses services. Le chargement en ballast des voies que la compagnie réalise en ce moment permettra d'accélérer la vitesse des trains. Nous avons pu admirer à Djibouti les nouvelles voitures qui seront mises incessamment en service : elles sont plus longues que les anciennes, ce qui donne plus d'élasticité aux suspensions, et elles comportent l'éclairage électrique et des ventilateurs ; les anciennes voitures vont également recevoir

l'électricité. Notons que même les voitures de troisième classe ont reçu de sensibles améliorations et seront éclairées à l'électricité.

Enfin, la compagnie mettra en service dans le courant de l'année six nouvelles locomotives d'une force supérieure à celles existantes, ce qui permettra de traîner des convois plus lourds.

Nous pouvons dire qu'actuellement, notre chemin de fer a fait tout le nécessaire pour donner satisfaction aux commerçants et qu'aucune marchandise ne séjourne plus dans les magasins.

M. Camut, le très sympathique directeur général de la Compagnie du chemin de fer, que nous avons rencontré à Djibouti, nous a dit tout son désir de poursuivre la réalisation de tout un programme d'améliorations. Le gros effort est fait et nous sommes persuadé que notre chemin de fer est en mesure de satisfaire aux augmentations du trafic qui se marquent chaque année.

Les récentes découvertes archéologiques de M. Azaïs, le projet d'exposition pour fin 1926 ne manqueront pas d'amener de nombreux visiteurs et le tourisme tend à se développer en Éthiopie. M. Camut a parfaitement compris tout l'intérêt du tourisme pour le développement du pays, et il nous a assuré que le chemin de fer fera tout son possible pour favoriser les touristes et continuera inlassablement toutes les améliorations compatibles avec une bonne gestion des frais d'exploitation.

Chaque chose, nous a-t-il dit, doit être d'abord bien étudiée, de façon à marcher sûrement et à n'avoir jamais à regretter les améliorations que la compagnie compte apporter successivement.

———————————

Inspection générale des travaux publics en A. O. F.

(*Journal officiel de la République française*, 27 février 1927)
(*Les Annales coloniales*, 12 février 1927)

Par décret du 5 février 1927, rendu sur la proposition du ministre des colonies, M. Launay, ingénieur en chef de 1re classe du cadre général des travaux publics et des mines des colonies, en service en Afrique occidentale française, a été nommé inspecteur général des travaux publics de l'Afrique occidentale française, à compter du 7 février 1927, en remplacement de M. Thomasset [19], affecté au service du contrôle du Chemin de fer franco-éthiopien en qualité d'ingénieur en chef du contrôle.

———————————

Lois, décrets, arrêtés

(*Les Annales coloniales*, 4 avril 1927)

Arrêté nommant le secrétaire du comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics.

Aux termes de cet arrêté, M. Thomasset, ingénieur en chef du contrôle du Chemin de fer franco-éthiopien, a été nommé secrétaire du comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics et des marchés de fournitures y afférents pour une période de vingt-trois mois à partir du 1er février 1927, en remplacement de M. Girod.

(*J.O.* du 3 avril 1927).

———————————

[19] Paulin *Alfred* Thomasset (Nîmes, 1870-Paris(17e), 1953) : polytechnicien, capitaine du génie, surtout connu pour son rôle de directeur du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire .

Ex-gendre du gouverneur général Angoulvant.

———————————————————————

Chemin de fer franco- éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 24 juin 1927)

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1926 se soldant par un bénéfice de 1.706.530 francs contre 1.766.692 fr. en 1925, et voté un dividende complémentaire de 32 fr. 50. Rappelons qu'un acompte de 17 fr. 50 a déjà été versé. La société a versé à l'État français une somme de 10.091.031 fr. en remboursement des avances de l'État au titre de la garantie.

———————

Lettre de Marseille
(*Les Annales coloniales*, 15 juillet 1927)

Le long-courrier *D'Artagnan* est arrivé d'Extrême-Orient le 9 juillet, ramenant 765 passagers d'Indochine, Japon, Chine. Djibouti, etc. Parmi eux, se trouvaient MM. Pasquier, résident supérieur du Tonkin ; Robin, ancien inspecteur de la Banque Ottomane, rentrant de mission en Abyssinie où il a étudié la formation d'une banque d'État ; La Rivière, conseiller aux chemins de fer éthiopiens…

———————————

INFORMATIONS
(*Le Journal des débats*, 14 octobre 1927)

M. et Mme André Pallain ont offert hier un déjeuner en l'honneur de S. M. l'impératrice Éthiopie. et de S. A. le ras Tafari.

Les invités étaient : … Larivière, directeur du chemin de fer d'Éthiopie.

———————————————————

DISTINCTIONS HONORIFIQUES
(*Le Courrier d'Éthiopie*, 9 mars 1928)

M. CAMUT, directeur général de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien, a été promu commandeur de l'Étoile d'Éthiopie.

———————————

Annuaire Desfossés 1929, p. 318 :

Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :

Conseil d'administration : MM. E. Lanino, Getten, O. Homberg, J. Naud, Boyer, R. Brouillet, F. Berthelier, J. Raindre, Ch. Michel-Côte, B. Robaglia, Ch. Lallemand [20], L. Wibratte, M. Dugardin, Ato Fassica Apte Mikael.

———————————

MINISTÈRE DES COLONIES

[20] Charles Lallemand (Baden-Baden, 1868-Nîmes, 1940) : ancien préfet, conseiller d'État, administrateur des Messageries maritimes et du Gaz de Paris, vice-président de la Compagnie fermière de publicité des grands réseaux de chemins de fer français. Voir *Qui êtes-vous ?*

Légion d'honneur.
(*Journal officiel de la République française*, 2 janvier 1929)
(*Les Annales coloniales*, 3 janvier 1929)

Mazerieux (René de), contrôleur adjoint du Chemin de fer franco-éthiopien ; 36 ans de services, dont 32 ans 2 mois aux colonies.

———————————

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Le Journal officiel de la République française*, 4 août 1929)

Chevalier

Labbé (Gaston-Alexandre-Joseph), ingénieur en chef du contrôle du chemin de fer franco-éthiopien

———————————

Le chemin de fer franco-éthiopien
(*Les Annales coloniales*, 28 septembre 1929)

Le rapport officiel sur l'exploitation du Chemin de fer franco-éthiopien au cours de 1928 expose que le mouvement des voyageurs comme le trafic des marchandises sont en augmentation sensible ; les moyens d'exploitation s'améliorent et se développent suivant les programmes déjà exposés et que l'état des disponibilités de la Société lui permet d'étendre. Par ailleurs, les intérêts des avances au titre de la garantie, qui figuraient encore à l'actif du bilan de l'exercice précédent, se trouvent maintenant remboursés.

Des cette année, la redevance revenant au gouvernement éthiopien dépasse 2 millions de francs et, d'autre part, le conseil propose une augmentation appréciable du dividende.

Les bénéfices de l'exercice 1928 se sont élevés à 11.857.825 fr. 50 auxquels il faut ajouter le report de 1927, soit 1.919.553 fr. 39. Les bénéfices distribuables sont ainsi de 13 millions 777.378 fr. 89.

Les comptes ont été approuvés à l'unanimité. Le dividende a été fixé à 100 francs net d'impôt sur le revenu, par action de capital, 100 fr. 574 par action d'apport et 86 fr. 224 par action de jouissance. Il a été reporté à nouveau 4.342.425 fr. 74.

MM. René Brouillet et Maurice Dugardin, administrateurs sortants, ont été réélus. MM. Henrion et Jean Lair ont été nommés commissaires des comptes.

———————————

CHEMIN DE FER FRANCO- ÉTHIOPIEN
(*Le Courrier d'Éthiopie*, 6 décembre 1929)

La consécration d'une grand œuvre donne lieu à des fêtes splendides
Inauguration du monument élevé par la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien à la mémoire de S.M. Ménélik II et du bâtiment à voyageurs de la gare d'Addis-Abeba

Sur son socle, le lion affirme la force d'une grande nation
Il symbolise l'activité du chemin de fer mise à la disposition de l'énergie éthiopienne.

Dans une délicate attention, la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien a eu l'heureuse idée d'élever, dans ta cour de la gare d'Addis-Abeba, un monument à la mémoire de S.M. Ménélik II et d'associer ainsi le grand empereur aux fêtes de l'inauguration du magnifique bâtiment à voyageurs qui couronne l'œuvre prodigieuse accomplie.

Ce monument se compose d'un superbe lion, en bronze doré emblème de la force des empereurs éthiopiens, élevé sur un piédestal en pierres taillées dont le socle porte sur chacun des quatre côtés de splendides plaquettes représentant S. M. Ménélick II face à la ville qu'il a fondée ; S. M Zaoditou, grâce à laquelle la Compagnie du chemin de fer a pu terminer son œuvre ; et à chaque bout S.M. Tafari, le Grand animateur de l'Éthiopie et son vénérable père le Ras Makonnen qui fut le conseiller génial, auquel le contact avec l'Europe fut une révélation de la nécessité d'une voie de communication rapide.

Les quatre grandes figures de l'histoire éthiopienne restèrent assemblées sous le Lion, et diront aux générations futures l'heureuse influence de la Force mise au service des empereurs, animés de l'esprit de haute justice et de charité puisés aux sources chrétiennes.

Ce monument marque la reconnaissance des dirigeants du Chemin de fer franco-éthiopien envers ceux dont le concours a permis la réalisation de Ia voie ferrée, qui aujourd'hui relie Addis-Abeba à Djibouti et au monde entier.

1894-1929

Un passé disparu. — Un avenir ouvert.

L'Éthiopie chrétienne ne pouvait rester isolée des autres chrétiens du monde : la marche accélérée des peuples dans le progrès moderne aurait laissé l'Éthiopie dans une situation trop arriérée et misérable. Après avoir fait l'unité de son Empire, S.M. Ménélick voulut aussitôt posséder un chemin de fer pour faire cesser son isolement. La grande difficulté pour l'Éthiopie, sortant de longues périodes de guerres civiles, était de trouver les capitaux utiles à la construction d'un chemin de fer devant traverser le grand désert qui nous sépare de la côte. La France peut être fière de l'heureux concours apporté par le chemin de fer à la renaissance de l'Éthiopie. Lorsqu'en 1894 M. M. Ilg et Chefneux, les premiers concessionnaires, se mirent à la recherche des capitaux utiles, ils s'appuyèrent évidemment sur le ferme désir du Souverain de transformer son pays, riche en promesse, en une fécondité qui alimenterait un trafic devant largement rémunérer les actionnaires. Les premiers capitaux furent difficilement recueillis, et depuis, le capital a dû être souvent augmenté, si bien que le Gouvernement français dut apporter sa garantie pour permettre au rail d'arriver jusqu'à Addis-Abeba.

L'Éthiopie reste reconnaissante au gouvernement français de l'apport de cette garantie, toute généreuse, à laquelle il n'a cessé de joindre un appui moral et sans réserve aux gouvernements éthiopiens successifs et d'accorder de toute son autorité pour l'entrée du pays à la S.D. N.

Il est peut-être utile de rappeler que les emprunts français réalisés avant la guerre en monnaie-or ont été remboursés en francs-papiers, sans qu'aucune question n'ait été soulevée à ce sujet. Pourtant, le fait est important, car un remboursement en monnaie-or aurait transformé le bénéfice apparent de la Compagnie C.F.E. en une situation qui aurait été considérablement diminuée. Cette concession est d'autant plus méritoire qu'au lendemain de la guerre, la France avait de lourdes charges imposées par les réparations.

Ceci peut expliquer le retard apparent de la construction de la gare d'Addis-Abeba.

Il en fut de même, au lendemain de la guerre, pour le renouvellement du matériel et depuis, on. sait les difficultés d'obtenir les livraisons de matériel roulant.

Sous l'heureux gouvernement de LL.MM. l'impératrice Zaoditou et du roi Tafari, le commerce s'est développé à un point qui a permis à la Compagnie C.F.E. de réaliser des améliorations progressives en matériel et de construire un bâtiment à voyageurs digne de la capitale éthiopienne.

Le bâtiment à voyageurs

Un édifice et une place publique contribuent à l'embellissement de la ville

Le bâtiment à voyageurs de la gare du chemin de fer se présente dans l'axe de l'avenue descendant du marché, en une architecture aussi sobre qu'élégante qui fait vraiment honneur à M. Barrias, architecte parisien, ainsi qu'au fidèle exécutant, M. Chevillard, directeur de l'agence d'Addis-Abeba de la Société technique et industrielle, de la rue Caumartin à Paris, et à M. Beucherie, ingénieur du C. F. E. chargé de la surveillance des travaux.

Nous ne devons pas oublier l'artisan, M. Morandi, qui a su montrer ses qualités techniques dans son travail.

Le conseil d'administration de la Compagnie du Chemin de fer avait désiré que ce fut bien, et rien ne laisse à désirer dans la construction qui orne admirablement le quartier Sud de la Ville.

L'immeuble couvre un quadrilatère de 66 m. de longueur sur 23 m. de largeur et le rez-de-chaussée est parfaitement distribué pour tous les services.

Au centre, deux très grandes salles, l'une pour le départ, l'autre pour l'arrivée ; ces deux salles sont elles-mêmes séparées par les bureaux de la douane, avec passages des voyageurs de première et deuxième classes ensemble, et troisième classe d'autre part. Un salon reste réservé avec accès sur les quais et dans la salle de départ des premières.

À l'extrémité est, côté arrivée des trains, se trouvent les bureaux d'inspection, du chef de la gare, le téléphone et le bureau des chefs de train.

À l'autre extrémité, les bureaux de police et du contrôle éthiopien.

Au premier étage, deux très beaux logements. d'employés avec grand bureau pour le service de la voie.

Le tout est surmonté d'un campanile contenant l'horloge.

La grande place qui domine l'avenue de la gare est aménagée en un superbe jardin public, contenant de larges avenues contournant les pelouses et des parterres dont sortent les premières fleurs.

Le magnifique lion, tout doré, regarde la ville en gardien de paix et signe de protection et sa puissance est bien proportionnée au cadre qui lui est réservé.

L'élégance du bâtiment, la grâce des pelouses fleuries feront de ce lieu une nouvelle fleur (Addis-Abeba), nom qui sera encore plus heureux par une réalité impressionnante et qui saisira agréablement le voyageur lorsque, de cette esplanade, la ville de découvrira dans son cadre de sombre forêt dont se détachent les coupoles des églises et du Grand Palais, le tout dominé par les flancs de la chaîne d'Entotto, aux saillies et bouquets de bois si pittoresques. De là haut, c'est le sanctuaire de Mariam où les pèlerinages attirent les foules

Traversons les salles du bâtiment et arrêtons-nous sous la marquise au moment du départ d'un train : tout y résonne du bruit haletant des machines, de leur sifflet retentissant, des purgeurs au souffle puissant ; les voyageurs affairés s'occupent de leur malle pendant que des parents, des amis essayent de les retenir, pour leur prodiguer des adieux Tout ce bruit concentré sous le vitrage donne une impression nouvelle aux départs et aux arrivées qui, hier encore, ressemblaient à la cohue d'un marché. Aujourd'hui, c'est l'ordre où la distribution méthodique des guichets et des passages indiquent à chacun sa direction. L'administration de la Compagnie du chemin de fer a grandi aux yeux de tous ; l'œuvre est parachevée et s'étale en beauté autour du nouvel édifice.

Manifestations imposantes

Monsieur Maxime Getten, président du conseil d'administration, est reçu à son arrivée par le personnel du Chemin de fer et diverses notabilités de la Colonie.

M. Maxime Getten, président du conseil d'administration de la Compagnie du Chemin de fer, a tenu à venir en personne pour donner plus d'éclat à l'inauguration du monument en l'honneur de S.M. Ménélick II et de l'édifice qui couronnent si consciencieusement l'œuvre à laquelle il s'est tout particulièrement dévoué.

Le train spécial arriva en gare le vendredi 29 novembre à 10 heures précises du matin.

M. Getten était accompagné de M. Camut, directeur général ; de M. de Villemejane, son gendre ; de M. Beau, adjoint à l'inspecteur général des Colonies ; de M. Labbé, ingénieur en chef du contrôle ; de M. René Coulhac de Mazerieux, ingénieur du contrôle ; et de M. Pasteau, secrétaire de l'agence générale du C.F.E.

Sur le quai se trouvaient à l'arrivée : M. Charles Michel-Côte, administrateur du C.F.E. ; M. Gerbal, agent général du C.F.E. ; Ato Tesfaye Tagagne, chef du contrôle éthiopien ; M. Chevillard, directeur de la Société technique et industrielle ; M. du Bousquet, directeur du mouvement et trafic ; M. Dacremont, ingénieur de la traction ; M. Chanoit, avocat de la Compagnie ; M. Beucherie sous-ingénieur du C.F.E. ; Canone, inspecteur du C.F.E. ; M. Bernard, chef de gare ; M. Triel, chef de traction ; et tout le personnel européen, ainsi que diverses personnalités de la ville.

Remarqués en outre M. Poggioli, agent général de la Compagnie de l'Afrique Orientale, et M. Juge, directeur de la Banque d'Indochine à Djibouti.

M. Chambard, secrétaire de la légation de France, était délégué par M. de Reffye, ministre de France, pour porter ses salutations au Président de la Compagnie du chemin de fer.

M. Getten, bien que fatigué par un long voyage, prit contact avec tous et eut un mot aimable pour chacun. Un champagne d'honneur, servi dans la grande salle d'attente, aux fraîches couleurs, fut l'occasion de l'échange des heureux sentiments qui unissent le personnel du chemin de fer à son très sympathique président. M. Getten était venu en Éthiopie, il y a près de dix années et c'est avec plaisir que nous avons tous rencontré celui qui avait laissé parmi nous la meilleure impression.

L'arrivée des marins du *Tourville*

M. le Gouverneur de Djibouti et Mme Chapon-Baissac retour de congé et les officiers du Tourville sont reçus officiellement.

Malgré l'heure matinale, la colonie française presque au grand complet et de nombreux amis entouraient M. Verchère de Reffye, ministre de France, en grande tenue, et le quai du nouveau bâtiment à voyageurs était rempli de personnes venues pour saluer la Délégation du *Tourville*.

S.E. Balalen Ghiéta Herrouy, directeur affaires étrangères, représentait le gouvernement éthiopien.

Le haut personnel de la Compagnie du chemin de fer était présent.

Les membres de l'Amicale française en Éthiopie dont un grand nombre font partie de la Ligue maritime et coloniale se montraient tout joyeux de recevoir les marins français.

Le train arriva à l'heure précise, 7 h.30 du matin.

Après les présentations, M. le ministre de France assura les officiers du *Tourville* du plaisir qu'éprouvèrent les Français d'Addis-Abeba en accueillant les marins délégués pour les fêtes.

M. et Mme Chapon-Baissac, retour de congé, ont séjourné très peu de temps à Djibouti et sont arrivés par le même train Ils sont très entourés et l'expression heureuse des visages indique le plaisir pour tous de participer à la réunion de ceux qui ont contribué aux bonnes relations avec l'Éthiopie. Puis nous apercevons M. et

Mme Cochard qui viennent de faire un séjour à Djibouti, où ils ont su se faire apprécier, et vont rentrer en France prochainement

On remarque également l'arrivée de M. Eybert, consul de France à Diré-Daoua ; de M. Doizelet, directeur de l'exploitation du C.F.E. ; de M. Rousset-Bert, directeur des Salines de Djibouti ; du médecin lieutenant-colonel Pochois, chef de l'hôpital de Djibouti.

Dans la cour extérieure, une compagnie d'askaris de la municipalité est venue former une garde d'honneur sous le commandement du capitaine Aghion auquel a été confié le service des fêtes d'inaugurations.

À la sortie de la gare, la section de 35 matelots se groupent derrière les 15 musiciens du *Tourville* encadrés de 12 sous-officiers pendant que les 11 officiers restent près du capitaine de vaisseau, M. Odend'hal, commandant du *Tourville*.

La musique joue l'hymne éthiopien saluant ainsi la capitale où leurs compatriotes s'apprêtent à bien les recevoir. La bonne tenue des cols bleus se fait remarquer et rappelle le bon souvenir laissé par les marins du *Duquesne*.

Et, c'est le départ en automobile pour prendre possession des logements réservés à chacun. La Compagnie du Chemin de fer a tenu à assurer le confort des matelots et sous-officiers ; à la demande de M. le ministre de France, la colonie française s'est partagée la réception des officiers qui ont été entourés partout des plus grand soins.

Réception à la légation de France

En raison du court séjour des marins qui repartiront le 4 décembre au soir, M. le ministre de France a tenu à réunir aussitôt les personnalités de Djibouti, la direction du chemin de fer et les officiers du *Tourville* qui ont été présentés à Sa Majesté le roi Tafari en présence des ministres étrangers et des dignitaires de la cour éthiopienne.

Jamais la charmante chaumière mais toute étroite demeure du Ministre de France ne vit si nombreuse réunion à un déjeuner et Madame Verchère de Reffye fit miracle pour arriver à placer tant de monde.

Inaugurations

Enfin, la journée de mardi fut le grand jour du Chemin de fer franco-éthiopien. Près de 200 invitations avaient été lancées et dès 9 h. 1/2 du matin, les automobiles commençaient à affluer sur l'esplanade de la gare, où MM. Getten, Camut et Michel-Côte, Gerbal se trouvaient pour recevoir leurs invités.

La gare et l'esplanade étaient superbement décorées en un mélange des couleurs éthiopiennes se croisant avec les couleurs françaises en union des deux pays.

Le monument était entièrement recouvert des couleurs éthiopiennes.

L'estrade placée en avant du monument ajoutait encore à la féerie qui se préparait.

Dans une des grandes salles du bâtiment à voyageurs, deux superbes fauteuils étaient placés sur un plancher surélevé et recouvert de riches tapis. Les deux trônes étaient réservés à LL.MM. l'impératrice Zaoditou et le roi Tafari accompagné de son fils, le jeune prince Asfaou.

On sonne le garde-à-vous, suivi de l'hymne éthiopien.

La première limousine s'arrête face à l'entrée de la gare et MM. de Reffye, Chapon Baissac, Getten, Michel-Côte, Camut s'avancent pour présenter leurs hommages à l'Auguste Impératrice. Ils doivent attendre la descente de la Souveraine, dont la voiture est entourée d'un rideau de soie, suivant l'usage. S. M. Zaouditou apparaît alors près de la limousine et après avoir reçu les salutations de la haute direction du chemin de fer, Elle s'avance sur le chemin de tapis ; après avoir visité le bâtiment, Elle va prendre place sur le trône qui lui est réservé. S. M. Tafari descend à son tour et va prendre place à la droite de S. M. l'impératrice.

Le corps diplomatique le premier, les officiers du *Tourville*, le personnel du chemin de fer et les invités s'avancent ensuite pour saluer les souverains.

Puis, dans l'ordre protocolaire, les souverains vont prendre place sur l'estrade pendant que les invités se dirigent vers les chaises préparées de chaque côté du monument.

À 10 heures précises, le voile tombe pour découvrir l'œuvre du statuaire Gardel, dont tout le monde admire les proportions et la pose du lion symbolisant la force du pouvoir. Puis. l'on aperçoit les superbes médaillons représentant l'effigie des quatre grands animateurs de l'époque contemporaine. Les figures sont vivantes de réalité et font grand honneur à l'artiste. Les souverains semblent ravis et le public est unanime sur la beauté de l'œuvre.

Le monument s'allie parfaitement dans le cadre dont la gare forme le fond et une œuvre ne diminue point l'autre. La foule est absolument enthousiaste.

Discours prononcé par M. Getten,
président du conseil d'administration

Majesté,

Sire,

Il y a quelques mois à peine, Votre Majesté, après avoir souligné que le développement de ses moyens de communication est, pour un pays, l'un des facteurs essentiels de sa vie et de sa puissance, voulait bien rappeler que l'Éthiopie resterait à jamais reconnaissante à S. M. l'Empereur Ménélik Il d'avoir autorisé la construction du chemin de fer reliant Addis-Abeba à la mer.

C'est dans ce même sentiment de gratitude, et pour rendre un suprême hommage au créateur du chemin de fer, que nous avons élevé, avec l'assentiment du gouvernement éthiopien, ce monument, œuvre du maître Gardet, à l'impérissable mémoire du Grand Empereur, et que, en y associant le souvenir de son auguste parent et conseiller, le glorieux Ras Makonnen, nous le remettons aujourd'hui à ses dignes successeurs, S. M. l'Impératrice Zaouditou et le Négus Tafari.

Une vaste région désertique sépare l'Éthiopie de la côte ; les routes y étaient, au siècle dernier, rares et peu sûres, les moyens de transport pénibles et coûteux. Seule une voie ferrée desservant les riches provinces du Haut plateau abyssin, et acheminant vers la mer leurs importantes ressources pastorales, agricoles et minérales, pouvait permettre au pays de prendre son véritable essor Dans une haute vision de l'avenir et avec sa vive intelligence, aussi clairvoyante que pratique, S. M. l'empereur Ménélik en conçut la réalisation.

Un contrat du 9 mars 1894 accordait à Monsieur Ilg la concession du chemin de fer qui devait relier Djibouti à Harrar, Harrar à Entoto, alors capitale de l'Empire, et Entoto au Nil Blanc à travers le Kaffa ; et en 1897 était fondée la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens qui obtenait également du gouvernement Français l'autorisation de construire et d'exploiter la partie de la ligne située sur le territoire du protectorat de la Côte française des Somalis.

Le rail mit cinq ans à traverser les sables du désert, à gravir les plateaux du Sermengab et à escalader le rude massif abyssin pour atteindre le pied du Tchertcher au droit d'Harrar. Le 1er janvier 1903, le chemin de fer reliait Djibouti à Diré-Daoua et était ouvert à l'exploitation Mais les difficultés rencontrées avaient été telles que la Compagnie impériale ne put pousser au delà la pointe de ses chantiers

Afin d'assurer la prompte réalisation de l'œuvre conçue en vue de relier directement à la mer la nouvelle capitale, ce dont il sentait tout l'intérêt vital pour son empire, en même temps que pour rendre plus étroite l'union de l'Éthiopie et de la France, Sa Majesté l'empereur Ménélik transférait l'acte de concession primitif à une nouvelle société, la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien, avec laquelle le Gouvernement français passait à son tour une convention qui, signée le 9 mars 1909, était approuvée par la loi du 3 avril suivant.

Notre compagnie prit alors, sans délai, possession de la ligne amorcée et se mit aussitôt en mesure de la prolonger jusqu'à son terminus.

Indépendamment des difficultés de toutes sortes, auxquelles elle eut à faire face pour mener à bien cette vaste entreprise pendant la grande guerre qui bouleversait le monde, la Compagnie eut à résoudre, au point de vue technique, des problèmes particulièrement délicats et qui résultaient de la nature des régions traversées avant le débouché sur le Haut Plateau : montagnes désertiques aux flancs profondément ravinés, insalubrité fréquente des bas-fonds et des plaines, ressources locales restreintes en main-d'œuvre et moyens de transport, traversée du grand et profond ravin de l'Aouache.

Au 1er mai 1912, la nouvelle ligne était mise en exploitation sur 66 km. et un an après sur 150 jusqu'à Nehesso. Le 31 décembre 1913, le grand viaduc métallique de 151 m. sur l'Aouache était lancé à 60 m. au dessus de son thalweg et la locomotive franchissait le fleuve fin janvier 1914. À la fin de la même année, malgré la répercussion directe qu'avait la mobilisation sur la marche générale des travaux en désorganisant les cadres, le rail atteignait la station de Modjo, à 715 km. de Djibouti. Enfin, au cours de l'année 1915, la voie arrivait à quelques kilomètres d'Addis-Abeba, mais ce n'est que deux ans après, que la gare pouvait être établie à son emplacement actuel, lorsque Votre Majesté, élevée au pouvoir en qualité de prince régent, nous eut fait remettre les terrains nécessaires à sa construction.

Depuis lors, nous n'avons cessé de nous efforcer — comme nous continuerons à le faire — à apporter méthodiquement à notre exploitation, dans la seule limite des possibilités, toutes les améliorations que comportent les nécessités du trafic et le développement économique de l'Éthiopie.

Entre autres, le matériel roulant, auquel nous avons consacré des sommes très importantes, a été déjà accru et amélioré dans une très notable proportion ; un service quotidien assure maintenant des relations régulières entre Addis-Abeba et la fertile région des Hauts Plateaux, tandis que les communications d'Addis-Abeba avec la mer ont été améliorées ; un certain nombre de haltes sont déjà ouvertes au service des marchandises et dotées de halles pour faciliter les expéditions.

Vous pouvez être assuré, Sire, de notre souci constant de persévérer dans cette voie et de perfectionner sans cesse nos moyens d'exploitation, dans une étroite et amicale collaboration avec le gouvernement éthiopien.

L'édification d'une gare moderne à Addis-Abeba, en même temps qu'elle consacre l'achèvement de notre œuvre, attestera à la génération future l'effort considérable qui fut déployé par la génération présente. D'ores et déjà, elle apparaît comme la porte d'entrée d'une capitale qui, sous l'égide tutélaire de l'Illustre Fille de l'Empereur Ménélik et du Négus si profondément attaché à toute idée de progrès, non seulement se pare chaque jour de nouveaux attraits, mais prend aussi une place de plus en plus marquante dans les transactions de l'économie mondiale.

C'est devant cette perspective et plein de confiance dans l'avenir qu'au nom de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien, je prie S. M. l'Impératrice Zaoditou et S. M. le Négus Tafari Makonnen, d'agréer, avec l'hommage de notre respectueux attachement, l'expression des vœux que nous formons pour leurs Augustes Personnes et pour la prospérité de l'empire d'Éthiopie.

……

Pendant la réunion, trois avions survolaient la gare et son esplanade, et M. André Maillet, l'intrépide pilote, ne résista pas à son plaisir de donner des émotions violentes par des looping, des glissades, des montées et autres évolutions qui lui sont familières.

Enfin, cette réunion se termina par un champagne d'honneur et les coupes du vin blond et pétillant furent levées à la santé des souverains et à la prospérité de la Compagnie du chemin de fer.

Le banquet. — Toast et feu d'artifice

Si grande que soit la gare, l'importance de cette solennité fit regretter à M. Getten, président du conseil d'administration du Chemin de fer, de n'avoir pu trouver la place pour convier tous les chargeurs et d'avoir dû limiter ses invitations.

L'organisation fut parfaite en tous points : vestiaire, décoration, distribution des tables ; pas une réclamation se fit entendre dans le concert des éloges.

M. Gleyze, du Grand Hôtel, avait présenté un menu attrayant par le choix des mets mais effrayant par l'abondance. Le service, dirigé par M. Georges, de l'Hôtel impérial, se fit dans le plus grand ordre.

……

———————————————————

Résultats d'exercice
CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS ABEBA
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 8 septembre 1930)

Pour les quatre premiers mois de l'exercice en cours, les recettes de la Compagnie se sont élevées à 13.474.000 fr. contre 15.434.000 fr. pour la période correspondante de 1929 et pour un tonnage trans porté de 33.430 tonnes contre 34.900.

———————————————

Annuaire Desfossés 1931, p. 335 :

Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :

Conseil d'administration : MM. Getten, E. Lanino, O. Homberg, J. Naud, Boyer, R. Brouillet, F. Berthelier, J. Raindre, Ch. Michel-Côte, B. Robaglia, Ch. Lallemand, L. Wibratte, M. Dugardin, Ato Fassica Apte Mikael.

———————————————

Nouveaux conseillers du commerce extérieur
(*La Journée industrielle*, 27 janvier 1931)

Côte française des Somalis. — Georges Sergent, directeur de l'exploitation du chemin de fer franco-éthiopien. à Djibouti.

———————————————

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
Affaires étrangères
(*JORF*, 31 janvier 1931)

Chevaliers

Gerbal (Adolphe-Marius), représentant la Compagnie du chemin, de fer franco-éthiopien auprès du gouvernement éthiopien ; 25 ans de services.

———————————————

Les assemblées d'hier
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS ABEBA

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 12 juin 1931)

Bénéfice net : 7.762.077 fr. contre 9.596.177 fr. Solde disponible 12.459.692 fr. contre 13 millions 838.602 fr. Dividende maintenu à 125 fr. net par action de capital et fixé à 110 fr. 888 net par action de jouissance contre 111 fr. 224.

———————

Dans les Travaux publics des Colonies
(*Le Journal officiel de la République française*, 8 juin 1931)
(*Les Annales coloniales*, 16 juin 1931)

M. Labbé (Gaston), ingénieur en chef de 2e classe du cadre permanent du contrôle du Chemin de fer franco-éthiopien, est versé, à compter du 16 novembre 1930, dans le cadre général des Travaux publics des colonies, avec le grade d'ingénieur en chef de 1re classe et en conservant l'ancienneté qu'il possède dans sa classe d'ingénieur en chef du contrôle du Chemin de fer franco-éthiopien.

———————————————————

Dans les chemins de fer
(*Les Annales coloniales*, 27 août 1931)

Par arrêté du ministre des Colonies en date du 24 août 1931, M. Jacquinot, ingénieur en chef de 1re classe du cadre général des Travaux publics des Colonies, antérieurement affecté à l'A.O.F., puis provisoirement chargé du contrôle du chemin de fer et du Port de la Réunion, est remis, à compter du 1er septembre 1931, à la disposition du gouverneur général de l'A.O.F. pour être détaché pour une période d'une année auprès du département.

Et à compter de la même date, par décision du ministre des Colonies du 19 août 1931, M. Labbé, ingénieur en chef de 1re classe du cadre général des Travaux publics des Colonies, en service détaché dans le cadre du contrôle du Chemin de fer franco-éthiopien, est réintégré dans son cadre d'origine et nommé ingénieur en chef du contrôle du Chemin de fer et du Port de la Réunion [plus tard commissaire du gouvernement au Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan], en remplacement de M Jacquinot.

———————————————————

DJIBOUTI
Réception de Paul Reynaud, ministre des colonies
(*Le Courrier d'Éthiopie*, 2 octobre 1931)

.....

À 16 h. 30, le cortège officiel, un peu pressé par le temps, prit la direction de la gare où un train avait été préparé pour le conduire au Kilomètre 19.

Un piquet d'Askaris, sous les ordres d'un adjudant, rendit les honneurs ; sous le hall d'entrée, M. Guignot [21], directeur de la Cie du chemin de fer franco-éthiopien, accueillit

[21] Palma Henri Camille Guignot (Chailly-en-Brière, 1886-Villejuif, 1967) : capitaine du génie, fait prisonnier à Ville-Houdlémont (Meurthe-et-Moselle) le 22 août 1914. Chevalier de la Légion d'honneur du 30 décembre 1920.

le ministre et le gouverneur ainsi que toutes les personnalités présentes, à leur descente de voitures, et les conduisit immédiatement dans les wagons qui leur étaient réservés.

Au cours de cette excursion, le ministre put se rendre compte des derniers perfectionnements apportés au matériel roulant de la Compagnie et plus spécialement aux wagons-couchettes qui ne le cèdent en rien au point de vue confort à ceux des grandes lignes d'Europe.

À 18 heures l'excursion ferroviaire était terminée.

……

———————————

Départ du prince héritier d'Éthiopie
(*Les Annales coloniales*, 14 janvier 1932)

S. A.I. Asfaou Ouessen, prince héritier d'Éthiopie, a quitté Paris mardi matin, se rendant à Londres, via Calais.

Le prince impérial a été salué sur le quai de la gare du Nord, avant son départ, par le commandant Noirot-Nérin, représentent le président de la République ; M. Charles Dumont, ministre de la Marine, le maréchal Franchet d'Esperey, M. de Fouquières, chef du protocole ; MM. [Pierre] Getten [fils de Maxime], administrateur de la Compagnie du Nord ; Moyrand, ingénieur en chef ; Girard, secrétaire général, et le personnel de la légation d'Éthiopie.

Les honneurs militaires ont été rendus par un détachement de la garde républicaine, avec musique et drapeau. Au moment du départ du train, la musique a exécuté l'hymne national éthiopien.

Le prince et sa suite ont été accompagnés jusqu'à Calais par le ministre d'Éthiopie et par M. Sisteron, contrôleur général à la Sûreté générale.

———————————————————

Mouvement général des transports du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba exprimé en tonnage et recettes brutes pendant les cinq dernières années.
(*Le Courrier d'Éthiopie*, 12 février 1932)

Ex.	Tonnage à ttes distances	Recettes brutes (fr.)
1926	57.925	33.849.105
1927	67.073	33.577.607
1928	109.872	41.517.966
1929	141.056	39.423.107
1930	89.618	36.896.171

CÔTE DES SOMALIS
LA VIE ÉCONOMIQUE
Tarif du chemin de fer
(*Les Annales coloniales*, 31 octobre 1932)

La Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba a informé le public qu'à partir du 1er septembre 1988, le papier à journal sera classé à la 4e série du tarif général des transports de petite vitesse, soit, la tonne kilométrique :

Tarif d application. Franc-or : 0,27 ; thaler : 0,09.

Cette marchandise sera classée également au tarif spécial P. V. no 13, paragraphe 6, comme indiqué ci-dessous :

Additif au tarif spécial P. V. no 13

1° Papier à écrire ou à imprimer, etc.

Papier à journal (sans minimum de poids) :

La tonne kilométrique : franc-or, 0.111, thaler, 0.037.

En tout ce qui n'est pas contraire aux prescriptions ci-dessus, sont maintenues les conditions générales communes à la G. V. et à la P. V., les conditions générales d'application des tarifs généraux et spéciaux, en particulier :

Les taxes en thalers indiquées ci-dessus doivent être majorées de 20 p. 100, Conformément à l'avis du public no 107, du 20 août 1927 ;

Les taxes ainsi majorées seront affectées du correctif de change, conformément à l'avis au public no 127, du 20 juillet 1929.

La Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien se réserve le droit de modifier les dispositions qui précèdent, à son gré et suivant les circonstances, après un préavis de huit jours.

———————

Intérim au C.F.E.

(*Le Courrier d'Éthiopie*, 17 mars 1933)

M. Dubrulle fera l'intérim d'inspecteur du trafic de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien, à Addis-Abeba, pendant le congé de M. Dilly.

———————————

Annuaire Desfossés 1933, p. 350-351 :

Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :

Conseil d'administration : MM. Getten, E. Lanino, O. Homberg, J. Naud, Boyer, R. Brouillet, F. Berthelier, Ch. Michel-Côte, B. Robaglia, Ch. Lallemand, L. Wibratte, M. Dugardin, Tasfaë Tagagne.

———————

DISTINCTIONS

(*Le Courrier d'Éthiopie*, 17 mars 1933)

C'est avec le plaisir que nous annonçons la nomination dont vient être l'objet, M. Aimé Dilly, inspecteur du trafic du chemin de fer franco-éthiopien, auquel la croix de chevalier de l'Étoile d'Éthiopie a été remise avant son départ en congé. Tous ceux qui ont affaire à la Compagnie du C. F. E. ont pu apprécier avec quelle délicatesse M. Dilly s'acquitte d'un rôle particulièrement difficile et applaudiront à cette nomination. Ajoutons que M. Dilly, qui fait partie du Comité de la Société amicale française en Éthiopie et y remplit les fonctions de trésorier depuis deux ans, s'est fait apprécier de tous ses compatriotes par son dévouement et l'intérêt qu'il apporte aux manifestations de cette société.

———————————————————————

Charles MICHEL-CÔTE (1872-1959),
président (1933-1958)

Petit-fils de César Michel, soyeux, gros actionnaire du Crédit lyonnais,
il épouse une petite-fille de Théodore Cote (ou Côte), directeur de l'Omnium lyonnais (transports), administrateur de Mokta-el-Hadid, également gros actionnaire du Crédit lyonnais.

———————

Directeur, puis administrateur de la Compagnie des mines de Roche-la-Molière et Firminy.
Sous-directeur des Études financières du Crédit lyonnais (1903-1910).
Missionné par Péchiney (1907-1914).
commissaire aux comptes des Phosphates de l'Océanie,
Administrateur des Mines de Siguiri (1909)
de la Société générale des nitrures,
de la Compagnie française du coton colonial (avril 1910),
et de la Société pour la régularisation de la Durance (1910),
secrétaire général de l'Association cotonnière coloniale,
administrateur du Gaz de Rosario (Argentine)(août 1911),
président de la Banque franco-américaine (1912),
administrateur de l'Énergie électrique du Centre de l'Espagne (juillet 1912),
membre du conseil de surveillance de la Norvégienne des nitrures (1912)…,
administrateur du Crédit foncier des États-Unis (nov. 1912),
de la Société des mines de Grong et Joma (Norvège)(nov. 1912),
de la Compagnie franco-marocaine de Fedhala (nov. 1912),
de la Compagnie du Port de Fedalah (1914),
des Mines de Falémé-Gambie,

———————

de la Compagnie de l'Afrique orientale (Maritime et commerciale), Djibouti
de la Maritime de l'Afrique Orientale (1919), Diego-Suarez,
de la Compagnie française de la côte des Somalis (juin 1919),
du Crédit foncier de Madagascar (1920),
de la Compagnie lyonnaise de Madagascar,
de la Société commerciale d'Abyssinie,
de la Compagnie française d'études et d'entreprises coloniales,
de la Société des Etablissements « Au Planteur de Caiffa » (nov. 1922),
de la Compagnie française de navigation en mer Rouge (1924),
de la Banque de Madagascar (1926),
Président de la Compagnie maritime de Majunga…
Recruté en 1934 au conseil de la Banque de l'Indochine comme représentant des milieux coloniaux.

———————

Chevalier (1908), puis officier (1921) de la Légion d'honneur.

CONSEIL D'ADMINISTRATION EN 1933

Charles Michel-Côte, président ;
René Thion de la Chaume [22] ;
H. E. Boyer (président de la Decauville aîné) ;
Maurice Dugardin (ingénieur en chef Ponts et Chaussées) ;
Ferdinand Berthelier ;
Georges Camut ;
Pierre Getten (maître des requêtes Conseil d'Etat)
Edoardo Lanino, représentant du gouvernement italien ;
Joseph Naud ;
Barthélémy C. Robaglia ;
O. Tasfae Tagagne, représentant du gouvernement éthiopien ;
Louis Wibratte, directeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas ;
Commissaires des comptes :
M. Henrion, attaché à la Banque de Paris et des Pays-Bas ;
H. Besson, chef de la comptabilité des Chemins de fer du Yunnan.

CHEZ LES MORTS
Docteur Bernard Daudy
(*Les Annales coloniales*, 29 mars 1934)

Le 1er mars, est mort à Diré-Daoua (Abyssinie) le docteur Bernard Daudy, médecin de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien.

La colonie européenne et les populations indigènes ont été très affectées par la perte de celui que les Abyssins appelaient « Le Père des Pauvres ». Le docteur Daudy est, en effet, mort à la suite d'un accident stupide, occasionné par la morsure d'une vipère cornue qu'il gardait dans son laboratoire en vue de recherches sérothérapiques. Ancien interne des hôpitaux de Paris et diplômé de l'institut de médecine coloniale et de l'institut Pasteur, il s'était distingué dans des études de bactériologie et de sérologie.

En 1924, l'institut Pasteur l'avait chargé, à la demande du gouvernement albanais, de créer à Durazzo, puis ensuite à Tirana, un laboratoire bactériologique. En 1930, il laissait un Institut Pasteur parfaitement organisé, et, la même année, il partait en Éthiopie comme médecin de la Compagnie du C. F. l. où il ne cessa, malgré ses occupations, de poursuivre ses travaux de laboratoire dont l'un d'eux devait lui être funeste.

Deuil
Maxime Getten
(*Le Journal des débats*, 5 avril 1934)

Nous apprenons la mort de M. Maxime Getten, ingénieur en chef des ponts et chaussées, officier de la Légion d'honneur, qui a succombé cette nuit en son domicile, 65, rue du Rocher.

---

[22] René Thion de la Chaume (1877-1940) : inspecteur des finances, chef adjoint du cabinet de Joseph Caillaux au ministère des finances, il entre en 1909 à la Banque de l'Indochine comme secrétaire général et en devient président en mai 1932. Voir encadré.

M. Getten était administrateur de la Banque d'Indochine, président du Chemin de fer du Yunnan, membre de l'Académie des sciences coloniales.

Il était le père de M. Pierre Getten, administrateur de la Compagnie du Nord, et de Mme [Pierre] de Villeméjane [ép. Marie-Thérèse Getten. D'où Bernard de V. : Imétal].

———————

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
(*Les Annales coloniales*, 4 mai 1934)

M. Bernard Dandy, médecin des Chemins de fer franco-éthiopiens, mort victime de son devoir, est nommé au grade de chevalier de la Légion d'honneur, à titre posthume.

———————

Chemin de fer franco-éthiopien
(*Le Courrier d'Éthiopie*, 29 juin 1934)

Les actionnaires réunis en assemblée le 31 mai ont ratifié les comptes de l'exercice 1933 se soldant avec un bénéfice net de 7.324.960 francs, et voté des dividendes nets d'impôt sur le revenu de 125 francs par action de capital, dont 14 fr. 11 ont été payés en décembre ; 125 francs 58 par action ordinaire, dont 14 fr. 70 ont été payés et 114 fr. 68 par action de jouissance.

Le solde de 110 fr. 90 pour toutes actions sera payable le 1er juin. Il sera reporté à nouveau 6.598.070 francs et affecté 2 millions aux fonds de réserve et de prévoyance.

Les recettes du trafic ne se sont élevées qu'à 27.433.903 francs contre 31.229.763 en 1932, en raison d'une importante régression du tonnage transporté. Cette diminution a été en partie compensée par une diminution du même ordre du nombre des trains mis en circulation. Cependant le coefficient d'exploitation est passé de 48,44 % à 51.,57 %.

Les nominations de MM. René Thion de la Chaume et Pierre Getten, élus administrateurs en remplacement de MM. Maxime Getten et Octave Homberg, ont été ratifiées. M. Louis Wibratte, administrateur sortant, a été réélu.

———————————

AUDIENCES À L'ÉLYSÉE
(*Les Annales coloniales*, 14 mars 1935)

M. Albert Lebrun, président de la République, a reçu mardi le président de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien, retour d'Addis-Abeba.

———————————

M. Charles Hallot est de passage à Addis-Abeba
(*Le Courrier d'Éthiopie*, 28 mai 1935)

M. Charles Hallot, qui fut à Addis-Abeba, et pendant de nombreuses années, représentant du Chemin de fer franco-éthiopien, est revenu après une absence de quinze années, faire un court séjour dans la capitale éthiopienne. M. Hallot a quitté Addis-Abeba en 1920, accompagnant M. Michel Côte dans la caravane qu'ils entreprirent vers l'ouest par Roseires et Khartoum.

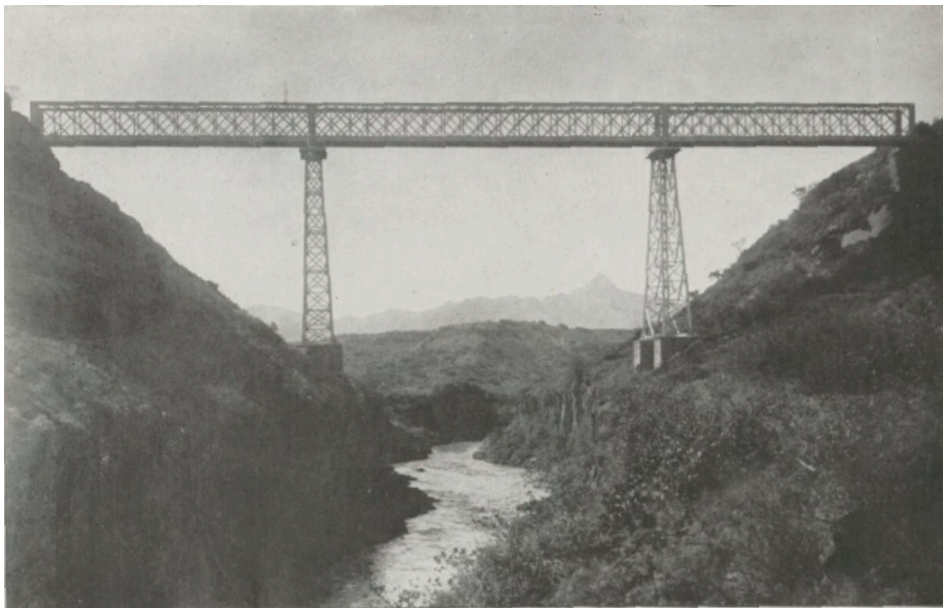
Nous nous joignons aux anciens amis, tant Éthiopiens qu'Européens, parmi lesquels M. Hallot a laissé des sentiments d'estime très sympathiques, pour lui exprimer tout le plaisir que nous avons à le revoir parmi nous.

Informations et communiqués
CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Le Journal des débats*, 31 mai 1935)

L'assemblée ordinaire du 23 mai a approuvé les comptes de 1934. Le solde créditeur du compte de profits et pertes s'élève à 7 millions 137.686 fr., permettant la distribution d'un dividende de 166 fr. 80 par action de capital, 167 fr. 50 par action d'apport, 150 fr. par action de jouissance.

L'OUTIL DE LA PENETRATION ÉCONOMIQUE FRANÇAISE EN ÉTHIOPIE
LE CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN
(*Monde colonial illustré*, septembre 1935, p. 116-117a)

Un train



Pont de l'Aouache.

Addis-Abéba : le monument à Ménélick devant la gare.

.....

Au point de vue du trafic voyageurs, deux trains faisant le trajet complet en trois étapes journalières successives sont régulièrement mis en marche chaque semaine au départ de Djibouti et au départ d'Addis-Abeba.

Les trains de voyageurs comprennent des voitures mixtes de première et de seconde classe et des voitures de troisième classe généralement utilisées par les indigènes. En outre, une fois par semaine, le train comporte une voiture de coupés-lits.

Les trains réguliers partant de Djibouti arrivent à Diré-Daoua dans la journée. L'étape Diré-Daoua–Aouache est parcourue dans la deuxième journée et le train arrive à Addis-Abeba le troisième jour.

Pendant la période du début d'octobre à fin février, des trains directs couvrent en vingt-sept heures le trajet Djibouti–Addis-Abeba et vice versa sans arrêts de longue durée ; une partie du parcours est donc effectuée de nuit.

Les départs de Djibouti ont lieu à 20 h. 22 en principe, le soir même de l'arrivée du paquebot venant de France ; les arrivées à Djibouti ont lieu à 6 h. 54 en principe, le matin du départ du paquebot se dirigeant vers la France.

Pendant la période du début de mars à fin septembre, les trains directs effectuent le trajet de Djibouti à Addis-Abeba en deux étapes d'une journée, séparées par un arrêt d'une nuit à Diré-Daoua, les départs et arrivées étant toujours en correspondance avec les paquebots. Ces trains directs n'ont lieu au départ de Djibouti d'ailleurs que si des voyageurs se sont inscrits soit sur le paquebot, avant l'arrivée à Djibouti, soit à la gare de Djibouti, le jour même du départ du train, avant 16 heures, pendant l'hiver, et la veille du départ du train avant 16 heures pendant l'été.

Ces quelques renseignements engageront, nous en sommes certains, les grands touristes à visiter l'Éthiopie. Ils y trouveront, en effet, de quoi satisfaire toutes leurs prédilections, si diverses qu'elles puissent être, parce qu'après le véritable désert de la mer à Diré-Daoua. la ligne longe la chaîne fertile du Tchercher dont les cultures et les vastes horizons sont un émerveillement.

Quant au haut plateau éthiopien, son aspect reste évidemment variable, rappelant les campagnes d'Europe. Aux Aroussins, par exemple, c'est une Suisse italienne où les vignes sont remplacées par des caféiers. Dans certaines autres régions, au contraire, c'est la grande sylve : une végétation luxuriante, si souvent décrite, de l'Afrique Équatoriale Française.

Si le plateau lui-même ne renferme pour ainsi dire pas de gros gibier, les régions voisines offrent les plus grandes ressources cynégétiques. C'est ainsi qu'au sud de Harrar, outre toutes les variétés d'antilopes des plaines, on trouve le lion, et même, dans l'Ogaden, l'éléphant, le rhinocéros, la girafe. Les mêmes aspects se retrouvent à l'ouest d'Addis-Abeba, au Wallega où l'on rencontre aussi le buffle, le gibier le plus apprécié des grands chasseurs.

J. PRÉVOT.

Addis-Abéba : inauguration du monument à l'empereur Ménélick devant la gare.

Le conflit italo-éthiopien
(*Les Annales coloniales*, 1er octobre 1935)

La protection du Franco-Éthiopien

Le commandant Albert Duriaux, des chasseurs alpins, a pris le commandement de la police éthiopienne chargée de la protection des biens immobiliers de la Compagnie du chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba et de ceux de la communauté cosmopolite de Diré-Daoua.

———————————

Le conflit italo-éthiopien
(*Les Annales coloniales*, 11 octobre 1935)

Sur le Franco-Éthiopien

Le dernier train de voyageurs a quitté Addis-Abeba mardi dernier emmenant cent vingt Français et étrangers.

Les derniers membres des consulats italiens de Dessié et Debra-Marhos ont également quitté la capitale.

Les techniciens de la ligne croient généralement que celle-ci sera coupée prochainement par les Abyssins afin de protéger leur capitale contre l'invasion méridionale des Italiens. Rappelons que le chemin de fer a été réquisitionné par le Négus.

———————————————————

EN ÉTHIOPIE
(*Les Annales coloniales*, 11 novembre 1935)

M. Gerbal. représentant du Franco-Éthiopien à Addis-Abeba, est de retour en cette ville, après son congé en France.

———————————

Le conflit italo-éthiopien
La protection du chemin de fer franco-éthiopien
(*Les Annales coloniales*, 13 décembre 1935)

Un fort contingent de guerriers abyssins serait prochainement envoyé à Addagala, située sur le chemin de fer, à mi-chemin entre Diré-Daoua, et la frontière de la Somalie française.

Ces guerriers éthiopiens auraient pour mission d'assurer la protection de cette voie ferrée contre une attaque possible de la part des troupes italiennes.

———————————

SUR LE FRANCO-ÉTHIOPIEN
(*Les Annales coloniales*, 10 mars 1936)

La Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien vient de faire don à l'empereur d'Éthiopie d'un wagon-restaurant complétant le train de luxe qu'elle avait offert à la

famille impériale et qui se compose d'un wagon-lit, d'un wagon-salon et d'un wagon-restaurant.

Tout le matériel est de fabrication française.

La cérémonie de la remise a été présidée par l'impératrice, entourée des membres de la famille impériale, des membres du gouvernement présents à Addis-Abeba, du ministre de France, du haut personnel de la légation de France et de M. Camut, directeur général de la Compagnie.

———————

Une conférence à Paris sur le Franco-Éthiopien
(*Les Annales coloniales*, 22 mai 1936)

Mercredi prochain, à 15 heures, la Ligue maritime et coloniale française consacre une séance spéciale, sous la présidence du gouverneur général honoraire Ernest Outrey, à la question du chemin de fer Djibouti-Addis-Abeba.

———————

Comité de Djibouti
(*L'Action française*, 24 juillet 1936)

Un Comité pour la défense des intérêts français en Éthiopie et de l'avenir de Djibouti vient de se constituer, 100 *bis*, rue du Cherche-Midi, Paris 6e.

Lui ont apporté leur immédiate et fervente adhésion :

M. l'amiral Lacaze, ancien ministre de la Marine ; M. Gabriel Hanotaux, ancien ministre des Affaires étrangères, membre de Académie française ; MM. Léonus Bénard et René Hachette, sénateurs ; MM. Auguste Brunet et Gasparin, députés ; M. Boussenot, président du Syndicat de la presse coloniale ; MM. les gouverneurs généraux Antonetti, Blanchard de la Brosse, Carde ; MM. les gouverneurs des colonies Cochard et Tellier ; M. Paul Gaultier, directeur de la *Revue Bleue*, membre de l'Institut ; M. René Pinon, directeur de la *Revue des Deux-Mondes*, etc.

L'assemblée constitutive, présidée par M. Antonetti, gouverneur général, a prié M. Gabriel Hanotaux d'accepter la présidence d'honneur du comité, puis elle a élu comme président : M. Marius Leblond, président du Comité de la France extérieure ; pour vice-présidents : MM. Cochard et Tellier, anciens gouverneurs de Djibouti ; pour secrétaire général : M. André Menabrea ; pour trésorier : M. Simonneau.

L'objet de ce comité sera de documenter la presse sur l'importance des événements qui se déroulent en Afrique orientale.

De rappeler à l'opinion publique l'œuvre accomplie par la France, depuis cinquante années, en ce pays qu'elle a ouvert à la civilisation européenne pour la construction du premier port international de commerce de la région et des 784 kilomètres de chemin de fer qui relient la côte et les montagnes d'Ethiopie, monte de Djibouti à Addis-Abeba (2.500 mètres).

La récente campagne militaire de l'Italie met en lumière ce que nous devons d'admiration à Léonce Lagarde, qui avait repris la politique de Dupleix en ces contrées ; et à l'équipe des ingénieurs et des contremaîtres qui, ont, avec le plus opiniâtre courage, réalisé ces travaux. Il n'est pas inutile que nous célébrions leurs mérites, et que nous rappelions ces victoires de l'esprit créateur .et organisateur de notre nation.

Comment, en effet, nos droits ne courraient-ils pas le risque d'être négligés, si nous les traitions avec indifférence ?

Considérons enfin que la question dépasse les intérêts présents. Elle va décider de ce que deviendra la collaboration de la France et de l'Italie sur tous les domaines. D'immenses événements sont dans la balance.

———————

CHEMIN DE FER DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*Le Temps*, 4 août 1936)

Les négociations conduites à Rome par le président du conseil d'administration du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba et le gouvernement italien viennent d'aboutir à un accord qui s'étendra à la période comprise entre le 1er avril et le 31 décembre 1936. Cet arrangement fixe les tarifs de transport et règle les questions monétaires intéressant la ligne de chemin de fer.

———————

L'accord sur le régime du « Franco-Éthiopien »
(*Les Annales coloniales*, 1er septembre 1936)

Ainsi que nous l'avions laissé prévoir, un accord vient d'être signé à Addis-Abeba entre l'Italie et la Compagnie du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba, que rendait nécessaire L'accroissement considérable du trafic.

L'accord s'est inspiré de deux critères :

1° Les hauts tarifs qui étaient justifiés par la rareté du trafic subissent des réductions de 20 et 30 % et les gros chargements atteignant 5 tonnes de marchandises appartenant au même client bénéficient de réductions de 40 à 60 % ;

2° L'intérêt de l'exploitation étant intimement lié à l'occupation italienne, les soldats et fonctionnaires voyageant sur la ligne bénéficient d'une réduction de 50 % sur le prix du billet. La réduction est de 60 % pour les militaires en groupe. Enfin, les soldats assurant la sécurité du trafic sont transportés gratuitement.

Une clause importante spécifie que les frais de transport sont payés en lires italiennes. La Compagnie s'engageant, d'autre part, à acheter des locomotives et des wagons à des usines italiennes trouvera un emploi facile des lires reçues.

———————————

Annuaire Desfossés 1937, p. 379 :

Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :

Conseil d'administration : MM. Ch. Michel-Côte, pdt ; R. Thion de la Chaume, v.-pdt ; H.-E. Boyer, v.-pdt ; M. Dugardin, secr. ; P. [sic] Berthelier, R. Brouillet, P. Getten, Ch. Lallemand, E. Lanino, A. Meyer, J. Naud, B. Robaglia, Tasfaë Tagagne, Louis Wibratte,.

Commissaires des comptes : M. Henrion, H. Bevierre.

———————————

La mise en valeur de l'Afrique Orientale italienne et la sauvegarde des intérêts français
par Camille Fidel
(*Les Annales coloniales*, 22 janvier 1937)

« En sept mois, nous avons conquis l'empire ; en trois mois à peine nous l'avons pacifié ; 115.000 ouvriers italiens travaillent à la construction des grandes routes impériales, qui en permettront la valorisation immédiate ». Ces phrases lapidaires, extraites d'un discours prononcé par le Duce à Littoria, résument l'état actuel du problème de l'Afrique Orientale italienne. Il y aura peut-être encore assez longtemps

des agressions de bandes armées dans les massifs montagneux du sud-ouest et dans les déserts du centre ; mais les chefs révoltés qui tenaient la campagne ont été battus ou ont fait leur soumission et les colonnes lancées par le maréchal Graziani étendent graduellement l'occupation effective jusqu'aux frontières de l'Éthiopie avec le Soudan anglo-égyptien et le Kenya.

Même avant la fin des opérations militaires ont été entrepris les grands travaux nécessaires à l'exploitation du nouveau domaine colonial ; la construction d'un réseau de routes de près de 4.000 kilomètres est commencée. L'Italie serait en mesure de hâter cette mise en valeur par l'envoi d'un nombre illimité de colons si le gouvernement de Rome n'avait pris la sage décision de préférer à une invasion massive une immigration de qualité, dûment sélectionnée ; mais les zones impropres au peuplement européen et productrices de matières premières seront développées à l'aide de la main-d'œuvre indigène par des entreprises autorisées dont le capital global se chiffre déjà par dizaines de millions.

On peut donc s'attendre, dans quelques années, à un développement générateur d'un trafic hors de toute proportion avec celui d'un pays arriéré dont l'exploitation n'était pas commencée.

Nous avons, plus près de nous, un exemple probant : le Maroc, avant le protectorat français, était dans un état comparable à celui de l'Éthiopie avant la conquête italienne, et son mouvement commercial, compte tenu de la dévaluation du franc, a décuplé. Un développement du même ordre de grandeur est à prévoir en Éthiopie. Or ces perspectives présentent au point de vue français un intérêt capital, puisque actuellement, la plus grande partie du trafic des provinces centrales — les plus riches — s'effectue par le port français de Djibouti et le chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba. Mais la voie française est-elle capable de satisfaire à tous les besoins présents et futurs ?

En septembre 1936, M. Alessandro Lessona, ministre des Colonies d'Italie, que j'interrogeais sur le programme d'empire en Afrique orientale, me disait, sur ce point particulier : « Les capacités du port de Djibouti et du chemin de fer s'avèrent insuffisantes pour le nouveau trafic de l'empire. L'aménagement du port d'Assab et la route camionnable de Dessié apporteront à cette situation un remède nécessaire. »

De fait, des quantités considérables de marchandises attendent d'être transportées. Et si la voie française ne peut assurer que d'une manière insuffisante le trafic actuel, consistant surtout dans des transports de troupes et de matériel, que sera-ce lorsque la mise en valeur de l'Éthiopie, aidée par la construction de routes automobiles, fera affluer à Addis-Abeba une trafic commercial énorme ?

Or l'*Azione Coloniale* du 22 octobre a publié le plan du port moderne d'Assab avec cette légende significative : « le nouveau grand port de l'empire ». et un port moderne ne peut être utilisé à plein rendement que s'il est la tête de ligne d'une voie ferrée. Il est donc difficile de croire que cette création n'est pas envisagée, quelque élevé qu'en soit le coût. C'est pourquoi, si un gros effort n'est pas fait pour mettre la voie française en mesure d'assurer, dans l'avenir comme actuellement, la plus grande partie du trafic de l'Afrique Orientale italienne — notamment par le renforcement du chemin de fer, l'extension des installations de Djibouti, la création d'une zone franche dans ce port —, l'Italie pourrait être amenée à construire ses ports et ses chemins de fer, que le gouvernement d'Addis-Abeba aurait le moyen de favoriser par des mesures appropriées.

Mais une autre question, connexe à la précédente, emprunte aux circonstances un caractère de particulière importance : celles du règlement et de la stabilisation des rapports entre Djibouti et son arrière-pays.

Toutes les nations qui ont des intérêts à défendre en Éthiopie ou veulent s'y créer des intérêts, ont pris le parti qui s'imposait, en acceptant le fait accompli irrévocable. Mais tandis que les unes — l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Suisse, le Japon — ont

reconnu explicitement l'empire italien d'Éthiopie, les autres — la Grèce, la Belgique, les États-Unis, la Grande-Bretagne, la France — ont seulement admis le nouvel état de fait en décidant de remplacer leur légation à Addis-Abeba par un consulat général.

Au cours de la conversation précédemment rapportée, M. Lessona, ministre des Colonies d'Italie, m'avait dit notamment : « L'élimination des difficultés que rencontrent en Éthiopie certaines entreprises étrangères sera grandement facilitée lorsque notre nouvelle position en Afrique Orientale italienne aura été explicitement reconnue ». Mes entretiens avec les directeurs de la Consulta (ministère des Colonies) et mon enquête dans les milieux coloniaux et journalistiques, à Rome, à Naples et à Milan, m'ont prouvé que l'opinion attache une grande importance à la reconnaissance du nouveau statut par notre pays. Mais une importance morale, de prestige, tandis que c'est à la France que cette reconnaissance doit profiter.

En effet, la sauvegarde des intérêts français en Afrique orientale est rendue difficile par le fait que, sans la reconnaissance officielle, il n existe pas de relations de droit entre Djibouti et son arrière-pays, auquel, du côté français, est dénié un statut juridique. Le récent accord commercial franco-italien ne pourra être rendu applicable à l'ancienne Éthiopie que lorsqu'elle aura été reconnue comme colonie italienne ; alors seulement il sera possible de conclure un accord douanier, de régler sur une base légale la question du transit, points qui ont une importance vitale pour le port et le chemin de fer français, d'aplanir les difficultés dont se plaignent les entreprises françaises exploitant en Éthiopie. Il convient de rappeler que, pour les nations précitées, la reconnaissance officielle de l'empire italien a déclenché presque automatiquement les mesures de défense de leurs intérêts commerciaux et autres.

La décision prise par le gouvernement français, en même temps que par le gouvernement britannique, de supprimer sa légation à Addis-Abeba est un acte d'une haute opportunité politique par lequel une première satisfaction a été promptement donnée aux vœux qu'a émis la Ligue maritime et coloniale française. Cette heureuse décision, qui a été accueillie avec satisfaction en Italie, constitue une reconnaissance implicite du nouveau statut et prépare la reconnaissance formelle, qui rendra possibles toutes mesures tendant à sauvegarder les intérêts français en Afrique orientale et, en favorisant la collaboration franco-italienne, contribuera à leur développement.

———————————

Sauverons-nous Djibouti ?

par Michel Geistdoerfer,
député des Côtes-du-Nord,
président de la Commission de la Marine Marchande,
vice-président de la Commission des Colonies
(*Les Annales coloniales*, 16 février 1937)

LA France (à l'époque déjà lointaine où les accords de Rome furent conclus) a-t-elle laissé l'Italie « les mains libres » en Éthiopie ?

Je me rappelle fort bien avoir entendu le président Laval, à son retour d'Italie, déclarer à notre commission des Colonies que la France restait solidaire de l'Angleterre pour « garantir » l'indépendance de l'Éthiopie.

Je pense que tout le monde a eu le temps de se faire, aujourd'hui, une opinion sur ce point que je n'ai cessé, pour ma part, de considérer comme capital.

La France a-t-elle eu raison ou tort de prendre et de garder la position que l'on sait pendant et depuis la guerre d'Éthiopie ?

La question est très complexe et je ne veux y répondre.

Mais il est deux autres problèmes « brûlants » dont la solution ne peut être désormais ajournée.

La question du chemin de fer Djibouti-Addis-Abeba et les questions du port même de Djibouti.

Le Négus possède une importante part d'actions du chemin de fer : M. Mussolini veut imposer en cette matière sa conception. totalitaire en vertu de laquelle ces actions appartenant non au Négus, mais à l'Éthiopie, sont devenues par conquête propriété de l'Italie. Mussolini a une jurisprudence et même une élégance qui ne manquent pas de désinvolture. Nous faisons confiance sur ce point au gouvernement français qui est en possession (nous en sommes convaincus) de tous les éléments du problème.

En ce qui concerne le sort qui attend le port de Djibouti, il n'y a pas une minute à perdre.

Djibouti, port forain, n'est pour ainsi dire pas outillé, puisqu'aucun bateau long courrier ne permet l'accostage à quai. On peut dire qu'exportations et importations y sont bloquées.

L'insuffisance de notre port a obligé les Italiens à chercher à assurer leur trafic par leurs propres moyens en utilisant en Érythrée Assab, près de Djibouti, et Massoua, plus au nord, sur la mer Rouge. Ils ont obtenu, d'autre part, de l'Angleterre, sur le golfe d'Aden, au sud, à Zeyla et Berbera, des facilités de ravitaillement.

Ne devons-nous pas profiter des circonstances actuelles pour donner à Djibouti les moyens de se développer ?

Il est non seulement en raison de sa voie ferrée, mais par sa position géographique, le port naturel de l'Abyssinie.

Il lui manque l'outillage, c'est-à-dire quelques millions qui assureraient la construction d'un quai de terre-plein et d'installations mécaniques.

Si nous n'agissons pas au moment opportun, nous risquons de voir les Italiens ou les Anglais prendre notre place et les obliger à nous concurrencer alors qu'aujourd'hui encore ils ont tout intérêt à utiliser Djibouti.

Nous disons « aujourd'hui », car « demain » cela peut cesser d'être vrai.

———————————

Groupe de protection des intérêts français en Extrême-Orient
Préoccupations d'Empire
À propos de Djibouti et de l'Indochine
(*Les Annales coloniales*, 19 mars 1937)

……

M. [René] Hachette, sénateur, a exposé la situation présente du port de Djibouti, et le Groupe a été unanime à demander que soit au plus tôt fixé le nouveau statut du chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba, sans que ce statut ait. pour effet de compromettre l'intégrité et la sécurité du territoire même de Djibouti, point de relais indispensable aux lignes de communications de notre empire.

……

———————————

CARNET DE DEUIL
Georges Camut
(*Les Annales coloniales*, 16 avril 1937)

Nous apprenons le décès à Paris, de M. Georges Camut, directeur général des Chemins de fer franco-éthiopiens, officier de la Légion d'honneur.

———————

INCERTITUDE EN SOMALI
(*Les Annales coloniales*, 14 mai 1937)

……

À l'altitude exagérée d'Addis-Abeba, et à son aspect désertique, Dessié oppose un paysage de moindre altitude, tempéré et gras : lacs, torrents, prairies, masses d'arbres. Ensuite déjà, une route carrossable relie Dessié à Assab, sur la mer Rouge, qui deviendrait alors le grand port italien. Les travaux viennent de commencer. Un crédit de 70 millions de livres leur est accordé dans le nouveau budget du ministère de l'Afrique Orientale. Il semble donc que Rome ait déjà jeté les dés.

Le chemin de fer franco-éthiopien risque de n'être plus bientôt qu'une voie tout à fait secondaire, dont on peut se demander si son trafic pourra à l'avenir payer son entretien.

Djibouti, dans ces conditions, après la poussée d'une fièvre heureuse, retomberait dans sa torpeur moite.

……

———————————

AUTOUR DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1937)

À la constitution de la Compagnie française pour l'exploitation d'une voie ferrée de Djibouti à Addis-Abeba, un paquet d'actions avait été donné nominalement au « Gouvernement éthiopien » moyennant le libre trafic et protection sur le territoire éthiopien.

Ayant emporté ces titres avec lui lors de son exil, l'ex-Négus Hailé Sélassié voulut dernièrement en réaliser la valeur d'environ 30 millions de francs, mais se heurta à deux actes d'opposition faits auprès de la compagnie en novembre 1936 et février 1937 par le gouvernement italien.

Celui-ci ayant pleine souveraineté sur les territoires de l'ex-empereur, déclare être de fait, le seul gouvernement éthiopien, ayant tous droits et devoirs, envers la Compagnie, donc légitime possesseur des actions.

La Compagnie ayant son siège à Paris, l'ex-Négus aurait l'intention de s'adresser aux tribunaux français, pour obtenir libre jouissance de ses actions, plaidant que le gouvernement français n'ayant pas reconnu l'Empire italien et l'Éthiopie, Hailé Sélassié est toujours *de jure*, le seul gouvernement éthiopien.

Ce curieux procès viendra encore compliquer la question déjà si délicate du chemin de fer.

———————————————

CHEMINS DE FER FRANCO-ÉTHIOPIENS DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*France-Outre-mer*, 25 juin 1937)

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1936.

Le solde bénéficiaire du compte profits et pertes de 19.826.071 fr. permet la distribution d'un dividende total brut, compte tenu de l'intérêt à 3 1/2 % du capital versé, de 357 fr. 70 par action de capital. 358 fr. 40 par action d'apport et 340 fr. 90 par action de jouissance.

Un acompte brut de 150 fr. par action, soit 132 fr. net de l'impôt de 12 % sur le revenu, ayant été mis en paiement le 7 décembre dernier, en même temps que l'intérêt garanti, le solde de ce dividende est payable actuellement sous déduction des impôts.

———————————

Georges-Félix Frantz,
Djibouti. Œuvre française.
Avant, pendant, après le conflit italo-éthiopien
(Les Éditions Lugdunum, 54, rue Centrale, Lyon, 1937, 200 p.

VII
LE RAIL

[73] Après des vicissitudes diverses, et comme abandonner à moitié chemin eût été un désastre, une nouvelle Compagnie, exclusivement française, fut fondée, la « Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba », sous la garantie du gouvernement français (loi du 3 avril 1909) qui reprit du gouvernement abyssin la concession de la frontière à Addis-Abeba et de l'ancienne Compagnie, en liquidation, le tronçon de ligne déjà construit. Cette nouvelle société fortement constituée au point de vue financier, attaqua immédiatement les travaux au-delà de Diré-Daoua, et le 31 décembre 1913, la ligne était en exploitation jusqu'au fleuve Aouache, à 238 kilomètres au-delà de Diré-Daoua, soit à 540 kilomètres de Djibouti.

Dès que l'œuvre reprit son essor, il se produisit un mouvement commercial très net ; les négociants ayant à nouveau confiance dans l'achèvement de cette voie de pénétration, prirent leurs dispositions pour l'utiliser et pour développer leurs affaires dans le sens que leur offrait ce nouvel instrument de pénétration pacifique.

Et le 7 juin 1917, en pleine guerre européenne, le rail étirant son ruban d'acier jusqu'à Addis-Abe- [74] ba point terminus, ouvrait toutes ses voies au trafic.

Ainsi s'achevait sur le terrain principal, cette entreprise hardie et méthodique, digne du génie français, qui relie la capitale de l'Abyssinie à la mer sur un parcours de 783 kilomètres 256.

Que cette réalisation — qui en amorce d'autres — ait été un grand bienfait, nul n'en doute, qu'elle ait donné, à l'encontre de tant de réseaux, des résultats financiers palpables, incomparablement supérieurs même à ceux qu'on pouvait espérer au début, rien ne le prouve mieux que des chiffres :

[75] TRAFIC DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN

Ex.	Voyageurs	Importations (t.)	Exportations (t.)	Recettes brutes totales (fr.)	Dépenses brutes totales (fr.)
1922	63.568	14.281	13.490	9.898.563,86	6.758.989,97
1923	80.077	22.962	15.191	13.202.821,37	6.914.478,30
1924	103.893	18.693	23.855	17.019.919,72	8.454.018,18
1925	119.339	25.474	26.571	26.830.253,14	10.266.649,82
1926	166.365	33.843	24.082	34.932.112,38	17.351.956,20
1927	252.983	41.719	25.353	33.619.742,10	16.068.138,94

1928	307.756	47.724	24.416	41.678.191,97	15.223.928,38
1929	328.966	49.092	21.538	39.224.058,09	18.787.220,95
1930	194.040	42.162	24.950	38.330.957,57	20.942.896,69
1931	133.376	32.685	27.792	32.625.552,34	17.088.686,90
1932	100.000	34.290	26.100	31.338.213,84	15.192.243
1933	127.309	28.115	23.877	27.894.533	14.385.378
1934	114.854	32.316	27.477	27.235.402	13.023.246
1935	110.689	21.507	28.500	26.554.681	12.715.858
1936	181.010	63.112	14.835	60.582.264	31.617.290

[76] Des chiffres ci-devant il ressort que, malgré des baisses de trafic durant les années de vaches maigres, les résultats de l'exploitation ont toujours été très fructueux.

On le doit, surtout, à une bonne gestion.

En conséquence, depuis 1924, son roulement assuré, la Compagnie n'a plus fait appel à la garantie de l'État Français et elle a pu, en outre, rembourser le montant en capital des avances qui avaient été consenties au titre de la garantie, soit plus de 24 millions de francs et les intérêts de ces avances.

Dans le même temps : 10 millions ont été consacrés à l'amélioration et au développement du matériel roulant et plus de 6 millions à des travaux divers, notamment de ballastage et de voie, la construction de la gare d'Addis-Abeba, l'agrandissement du buffet d'Afdem.

L'aménagement actuel est appelé à se développer selon les besoins du trafic dont le tonnage, par une organisation rationnelle, peut être porté à des chiffres de beaucoup supérieurs.

Le total des marchandises transportées sur le rail atteignait 10.163 tonnes en janvier 1937, 9.800 en février, 11.961 en mars. À la fin d'avril, l'envoi journalier moyen du tonnage commercial s'élevait à 350 tonnes.

*
* *

Pendant la période active des hostilités [agression de l'Italie fasciste contre l'Éthiopie], le personnel du C.F.E. s'est montré constamment à la hauteur de sa tâche. Malgré les multiples dangers du roulement, les accidents, les attentats, le trafic a toujours été assuré de la meilleure façon.

Se sont particulièrement distingués :

Sur toute la ligne, M. Rousset, directeur adjoint, et M. Guignot, sous-directeur de l'Exploitation.

[77]À Diré-Daoua, M. Hasard, chef supérieur du service matériel et traction, sur la poitrine duquel a été épinglée la médaille d'honneur du ministère des Affaires étrangères. Il fit, entre autres, découvrir un dépôt de munitions abyssin qui pouvait faire sauter en grande partie la ville.

M. Delcros, ingénieur du Contrôle de l'État, dont l'activité, la clairvoyance, le cran, la bonne humeur ont été remarquables.

M. le médecin-colonel en retraite Renaud, docteur du Réseau.

M. Besnault, chef du service de la voie ; M. Marchelli, chef du bureau de la voie.

M. Brunel, inspecteur de la traction, organisateur des trains de secours, d'un courage à toute épreuve.

À Addis-Abeba, M. Casolta, ingénieur de la voie, qui. fit partie des trains de secours avec M. Brunel et circula en draisine. Les Italiens lui décernèrent leur croix de guerre.

M. Jeanniot, qui obtint la médaille d'argent du Quai d'Orsay et, également, la croix de guerre italienne.

M. le chef mécanicien Naud qui, un jour de siège, partit seul chercher de l'eau à la citerne de Doukam.

M. Mattei, chef de dépôt.

M. Millon, chef d'atelier principal, envoyé spécialement de Diré-Daoua, et faisant fonction d'inspecteur, un ancien gars de la Marine, que le colonel Guillon, notre attaché militaire, nomma chef de poste à la gare, au moment du pillage de la région.

M. Gerbal, représentant de la Compagnie, et M. Pasteau, adjoint.

[78] Toute le personnel du C.F.E. est à montrer en exemple. Et le bénéfice de la médaille coloniale, étendu aux Français qui, à titre civil, se sont particulièrement distingués dans la protection de nos intérêts nationaux, par décret du 14 juin 1937, devrait être accordé à de nombreux agents.

———————————

Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba
Augustin Hamon,
Les Maîtres de la France, t. 3, Éditions sociales internationales 1938, p. 79

Pour terminer notre très rapide examen des chemins de fer étrangers qui sont entre les mains des capitalistes français, nous parlerons de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba.

Elle fut constituée à Paris le 24 mars 1908 pour se substituer à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens dont la déchéance fut prononcée cette même année 1908, Pour prix de cette substitution, la nouvelle compagnie s'engageait à payer à l'ancienne, pendant 99 ans, une annuité de 610.000 francs. Le capital de la compagnie actuelle s'élève à 17.300.000 francs. L'État français garantit l'intérêt à 3 1/2 pour cent et l'amortissement total. Les 86 millions d'obligations sont également garantis par l'État français. Il suit de là qu'au point de vue capitaliste, c'est une excellente affaire, car il n'y a aucun risque de perte, Il existe seulement des « risques » de gain plus ou moins grands. Ainsi, les actions de la valeur nominale de 500 francs ont encaissé des dividendes [80] annuels de 125 à 150 francs, soit du 25 à 30 % ! Les mêmes actions déjà amorties, c'est-à-dire remboursées, touchent, elles, de 110 à 115 francs.

L'étude de son conseil d'administration est intéressante au point de vue sociologique. Ce conseil est entièrement composé de personnalités représentant les intérêts des grandes banque. d'affaires : Banques Rothschild frères, Mirabaud et Cie, de Neuflize et Cie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Indochine, Comptoir national d'escompte et Crédit commercial.

La Banque de l'Indochine a d'ailleurs une agence à Djibouti. Cette banque, ainsi qu'en témoigne la composition de son conseil, est elle-même (voir ci~après) plus ou moins contrôlée par les grandes banques d'affaires citées ci-dessus et par le Crédit industriel et commercial que nous savons être la banque de l'Église catholique (voir tome I). Rappelons que, d'autre part, la Banque de Paris et des Pays-Bas, le Comptoir d'escompte et le Crédit commercial que nous venons de citer sont en partie, contrôlés par la Haute Banque, notamment par les familles Mallet, Mirabaud, Vernes, de Neuflize, de Rothschild, Hottinguer, et par le capitalisme catholique. Dans le Crédit commercial, les capitalistes suisses ont une influence prépondérante.

La conséquence de ces faits, c'est que cette compagnie de chemin de fer est entre les mains de quelques familles de l'oligarchie capitaliste. Nos lecteurs en jugeront en voyant

les noms ci-dessous. Tout d'abord, ils ont déjà vu M. Pierre Getten, fidéicommis des Rothschild ; M. Joseph Naud (Comptoir national d'escompte et probablement [???] représentant des Mirabaud) ; M. Louis Wibratte (Banque de Paris et des Pays-Bas) ; M. Ferdinand Berthelier, des Chemins de fer économiques ; Eugène Boyer, ingénieur de l'École centrale (promotion de 1884, Crédit commercial) et aussi [81] président des Établissements Decauville* qui fournissent les locomotives [23], etc.

Le président est M. Charles Michel, devenu Michel-Côte, ancien explorateur ; il siège en divers conseils d'affaires coloniales, notamment à la Banque de l'Indochine* où il a remplacé feu Maxime Getten (fidéicommis des Rothschild). Le vice-président est M. René Thion de la Chaume[24], qui est président de la Banque d'Indochine et du Crédit foncier d'Indochine. Cet ancien inspecteur des finances administre trop d'entreprises coloniales, surtout en Extrême-Orient, pour que ce soit seulement ses propres capitaux qu'il y représente [= Banque de l'Indochine].

Parmi les autres administrateurs, nous citerons M. Maurice Dugardin, un ingénieur des ponts et chaussées (1896, École polytechnique) qui est administrateur délégué de la Société des matériaux de construction de la Loisne, contrôlée par les capitalistes du Nord ; M. René Brouillet, ingénieur de l'École polytechnique (promotion de 1880), administrateur délégué des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, ayant un château à Montamisé (Vienne) et membre du conseil de surveillance des Charbonnages, mines et usines de Sosnowice (Pologne), entreprise où coparticipent la banque de Neuflize et Cie* [25] et le groupe catho- [82] lique du Crédit industriel et commercial ; M. Charles Lallemand, un ancien conseiller d'État sera retrouvé aux Messageries maritimes [26] et au Gaz de Paris et enfin M. Barthélemy Robaglia, l'ancien sous-secrétaire d'État et ancien député conservateur, parent de Marcel Robaglia qui est ingénieur-conseil honoraire des Chemins de fer de l'Espagne et ingénieur en chef des Chemins de fer de Ceinture (École polytechnique, 1880).

---

[23] Nous ne résistons pas au plaisir de citer d'autre part M. EUGÈNE BOYER, titulaire de sièges d'administrateur dont la variété étonne. Qu'on en juge :

Marchand de canons par Hotchkiss et Compagnie.

Marchand de gaz par Rhône-Poulenc.

Transports par Chemins de Fer de Djibouti à Addis-Abeba. Chemins de Fer de l'Indochine et du Yunnan. Tramways de l'Est Parisien.

Électricien par Est Lumière. Compagnie Générale d'Électricité.

Banquier par Crédit Commercial de France.

Métallurgiste par les Usines et Forges de Sosnowice.

Mineur par les Mines de Cuivre de Sau Platon [*sic*. San Platon ?].

Assureur par la Générale des Courtages et Assurances.

Homme des champs par la Compagnie Agricole de la Crau.

La science infuse, en quelque sorte (selon *Le Crapouillot*, « Les 200 familles », mars 1936, pp. 32-33).

[24] Il a épousé Marie Mahot de la Querantonnais et ainsi il est apparenté aux du Buit et aux de Flers, déjà cités. La famille Thion de la Chaume compte depuis une vingtaine d'années un notaire, Georges. Quant à René Thion de la Chaume, il est le fils de Louis qui était lui-même inspecteur des finances au siècle dernier ; un des membres de cette famille, Robert Thion de la Chaume, est marié avec Marie Le Blan d'une famille capitaliste du Nord unie à toutes les grandes familles capitalistes de cette région, les Wallaert, les Tiberghien, les Béghin, les Prouvost, etc. Il est donc apparenté à Julien Le Blan (tome I).

[25] Jacqueline de Neuflize, troisième fille du baron André de Neuflize et de la baronne née Éva Barbey, a épousé, en mars 1937, le baron Jean de Watteville-Berckheim, ingénieur de l'École centrale de Paris, fils du baron Robert de Watteville et de la baronne née Berckheim, cousin du baron Gérard de Watteville (voir tome I, page 286). Jacqueline est donc la nièce de Jacques de Neuflize. Les liens familiaux entre ces diverses familles, Berckheim, Neuflize, Watteville, se resserrent par de nouvelles alliances.

Puisque nous parlons de la Banque de Neuflize, anciennement Banque André Marcuard (tome I, pages 231-239), disons qu'Alfred-André Marcuard, qui fut officier de la garde impériale, et qui devint chef de la banque et régent de la Banque de France, avait épousé une artiste peintre, Mademoiselle Jacquemart. À sa mort, son musée et son hôtel à Paris furent légués à l'État.

[26] Son château est dans le Gard, à Alzon.

(*Le Temps*, 7 mars 1938)

Charles Michel-Côte, président du conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien

———————

Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba
(*La Journée industrielle*, 10 juin 1938)

Réunis hier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1937, se soldant par un bénéfice net de 25 053.414 fr. et fixé le dividende brut total à 487 fr. 38 par action de capital, 488 fr. 08 par action d apport et 470 fr. 58 par action de jouissance. Un acompte de 200 fr. net de l'impôt de 15 % sur le revenu ayant été mis en distribution le 15 décembre dernier, en même temps que l'intérêt garanti, le solde du dividende sera payable dès le 10 juin, sous déduction des impôts, à raison de net : 197 fr. 20 ou 175 fr. 10 au nominatif et 174 fr. 10 au porteur.

MM. H. E. Boyer et Ch. Lallemand ont été réélus administrateurs.

———————————————————

LES GRANDES RÉALISATIONS FRANÇAISES
Le Chemin de fer franco-éthiopien
par GILBERT JONCQUETTE
(*Le Petit Journal*, 19 janvier 1939)

Il est intéressant de constater qu'à la fin du XIXe siècle, les expressions de l'énergie française furent : l'idée de découverte et l'exécution de voies de pénétration. Nos efforts de conquête et la création de réseaux ferrés coloniaux marquèrent sur le terrain notre action civilisatrice. Réseaux algérien, tunisien, sénégalais, tonkinois, tels sont les champs de bataille sur lesquels triomphèrent nos ingénieurs.

Notre action s'imposa également au carrefour de la mer Rouge.

L'influence française en Abyssinie

Dès 1880, Ménélik II, alors roi du Choa et futur assembleur des terres éthiopiennes, demanda à Gambetta l'appui de notre amitié. Il concéda même à cette époque, à l'un de nos compatriotes, la construction d'une voie ferrée, d'Obock à Ankober. Mais ce projet n'eut pas de suite. Le 6 décembre 1889, le même Ménélik, véritable Louis XI africain, insista par lettre, auprès de Carnot, président de la République, pour que la France acceptât de relier, par voie ferrée, la mer Rouge au territoire du Roi des rois.

Les étapes de la réalisation

Soleillet, Denis de Rivoire, Pierre Arnoux, Brémont et Chefneux avaient représenté en Abyssinie l'énergie française.

Chefneux, associé à un ingénieur suisse, Ilg, conseiller du Négus, avait demandé à réaliser la voie ferrée vers l'intérieur.

Par les traités du 11 février 1893 et du 9 mars 1894, ils furent autorisés par Ménélik à fonder, pour 99 ans, « la Compagnie Impériale d'Éthiopie ». Celle-ci fut transformée, le 7 août 1896, en « Compagnie Impériale du Chemin de fer éthiopien », au capital de deux millions de francs français et, le 5 novembre 1896, la concession de la voie ferrée lui était confiée à condition que le point de départ fût le port naissant de Djibouti. L'accord était complet sur ce point, puisque le gouvernement français, par l'organe de

son ministre des Colonies, avait permis la traversée, du territoire français des Somalis par décision du 17 avril 1890.

Le 1er octobre 1897, l'organisation de la base française de Djibouti était terminée. Les travaux de construction furent ouverts.

En décembre de la même année, 10 kilomètres de superstructure étaient déjà achevés.

Les étapes de la construction

C'est à partir du 10e kilomètre que commencèrent les difficultés : éloignement de la base de départ et de la zone de sécurité, qui provoqua l'hostilité des Somalis et leur opposition à ce qu'ils appelaient la violation de leur territoire; pénurie d'eau, difficultés de ravitaillement furent des obstacles qui s'ajoutèrent aux éléments naturels, car, en fait, il fallait vaincre le désert, un désert brûlant, hostile, sans ombre et sans ressources, coupé de ravins profonds, comme celui de Chébélé, qui nécessita le lancement d'un viaduc de 100 mètres et celui de Holl-Holl, dont le franchissement remplit les indigènes de terreur et d'admiration. Belle, mais coûteuse leçon d'énergie.

Les difficultés financières de la compagnie étaient encore plus grandes que celles qu'opposaient les indigènes et le désert. Les dettes et les cadavres s'accumulaient. Chefneux fit front et résista. Acharné à son œuvre, il constitua, avec l'aide de capitaux étrangers, « l'Ethiopian Railway Trust », mais le gouvernement français intervint. Après des années de déboires, de conflits, d'angoisses, fut constituée, le 12 avril 1908, la « Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba », concessionnaire actuel du réseau. Le capital fut porté à 17.300.000 francs, divisé en 34.600 actions de 500 francs.

Sur celles-ci, 4.600 furent remises au Négus, en remboursement de la dette de 2.300.000 francs contractée par les compagnies impériales, dont la nouvelle société reconnaissait la créance remontant à 1894. (Remarquons en passant, que ces actions représentaient une avance faite depuis 44 ans par le Négus ; elles, semblent équitablement appartenir aux héritiers de celui-ci, plutôt qu'aux nouveaux occupants de l'Éthiopie dont l'activité ne s'est jamais manifestée au moment de la construction et de l'exploitation du chemin de fer, mais le procès sera jugé prochainement et fixera ce point de droit et de propriété).

Donc, envers et contre tous, l'œuvre survécut. En 1900, les 106 premiers kilomètres étaient terminés et le rail atteignait Daouenlé.

Malgré le désert, la montagne (Addis est en effet à 2.600 mètres d'altitude), les meurtres, la soif et les difficultés de tous ordres, l'œuvre française continua vigoureuse santé.

En 1917, le rail atteignait Addis-Abeba, ayant franchi les 784 kilomètres qui séparent la capitale éthiopienne de l'origine de la ligne. À la même date, le bataillon somali se couvrait de gloire à la Malmaison. La voilà bien la guerre sur tous les fronts ! Les hommes du Franco-Éthiopien furent, eux aussi, de beaux combattants et ont droit au salut admiratif de tous les connaisseurs.

L'exploitation

Nous avons vu que la compagnie fut constituée le 12 avril 1908. La convention du 8 mars 1909 lui donna la garantie du gouvernement français et depuis, elle poursuit dans le calme et avec méthode un travail remarquable, grâce à une organisation technique des plus sérieuses et à une parfaite gestion administrative.

Jusqu'à la guerre italo-éthiopienne, un trafic portant « à la montée » sur des produits manufacturés, sur des pétroles et différentes, importations européennes, correspondait à un transport, descendant vers Djibouti, de peaux, de café, de cire, de grains et de produits agricoles divers. Les recettes du trafic commercial passèrent de 5 millions, en 1917, à 40 millions en 1930, Ce chiffre correspond à un trafic d'environ 40.000 tonnes,

qui s'éleva à 60.000 en 1935. Ce chiffre doubla au moment de l'occupation italienne, car il fallait approvisionner le corps d'occupation et organiser un pays dont les réserves (à l'usage des Européens) bien réduites, dès l'origine, avaient été épuisées par un an de guerre ou d'état d'alerte.

Répondant aux besoins nouveaux par des moyens accrus, la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien s'employa à satisfaire sa nouvelle cliente et, sans arrêt, de jour et de nuit, achemina vers l'Éthiopie le matériel et les approvisionnements nécessaires à l'entretien des 200.000 hommes du corps de débarquement, ce, malgré les troubles (siège de la gare d'Addis et méfaits sur la voie)., malgré, la saison (la prise. d'Addis datant de mai, tout le trafic fut fait en plein été et cette saison est dure sur les bords de la mer Rouge), la Compagnie assura crânement, sérieusement, quotidiennement, un service régulier. On peut se demander ce que serait devenu le corps d'occupation sans cette régularité.

Mais tout ceci est oublié. Des reproches sont adressés, des convoitises s'annoncent, des menaces se font entendre. Nous verrons sous peu ce qu'il faut penser et déduire de tout cela.

Constatons aujourd'hui que l'œuvre de Chefneux fut une réalisation qui honore le génie constructif français et qui, ancrée dans le sol éthiopien, l'honorera longtemps.

Remarque. — Les quelques lignes qui précèdent montrent quelle fut la part que M. Chefneux prit dans la construction du C.F.F.E. et quel en fut le résultat heureux pour Djibouti. Vous y chercheriez cependant en vain une rue « Chefneux » et cette ingratitude n'ajoute rien à la gloire du port qui nous occupe.

———————

Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba
(*La Journée industrielle*, 9 juillet 1939)
[nb corr.]

Réunis le 8 juin en assemblée ordinaire. les actionnaires ont approuvé, les comptes de l'exercice 1938. faisant ressortir un solde créditeur de 15.749.457 francs.

Le dividende brut total ressort à 213 fr. 40 par action et le dividende net correspondant, qui sera versé le 13 juin ressort, impôts déduits, à : actions soumises a l'impôt de 18 %,173 fr. ; actions soumises à l'impôt de 27 %, 155 fr. 80.

L'assemblée a donné à M. Charles Lallemand *quitus* de sa gestion d'administrateur et elle a ratifié la nomination de M. Marcel Borduge, appelé à le remplacer. MM. Pierre Getten et André Meyer, administrateurs sortants, ont été réélus.

Le rapport du conseil souligne que les résultats de l'exercice 1938 sont très sensiblement inférieurs à ceux de l'exercice précédent.

À la suite de la signature d'un nouveau « modus vivendi » par le président à Addis-Abeba le 15 janvier, « modus vivendi » qui confirmait l'esprit de collaboration constamment apporté par la compagnie, le mouvement du trafic, qui avait fortement fléchi à la fin de l'année 1937, s'est nettement relevé pendant les premiers mois de 1938, mais dès le mois de juin, il a diminué rapidement, si bien que, dans l'ensemble, le tonnage total de toute nature transporte à distance entière accuse une régression de 23 % d'une année à l'autre.

La réduction correspondante des recettes est accentuée encore par le jeu des avantages consentis le 15 janvier au gouvernement italien en matière de tarifs et aussi par les modifications survenues dans les éléments du trafic.

———————————

Annuaire Desfossés 1940, p. 482 :

Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :
Conseil d'administration : MM. Ch. Michel-Côte, pdt ; R. Thion de la Chaume, v.-pdt ; H.-E. Boyer, v.-pdt hon. ; M. Dugardin, secr. ; P. [sic] Berthelier, R. Brouillet, P. Getten, M. Borduge [Banque de l'Indochine], E. Lanino, A. Meyer, J. Naud, B. Robaglia, Tasfaë Tagagne, Louis Wibratte.
Commissaires des comptes : M. Henrion, H. Bevierre.

Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien
(*Le Journal des débats*, 18 juillet 1942)

Vichy, 17 juillet. — Le « Journal officiel » publie ce matin une loi en date du 10 juillet 1942, autorisant la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba à émettre des obligations garanties par l'État dans la limite d'un produit net de 76 millions 500.000 fr., se décomposant comme suit : 39 millions de francs destinés à couvrir les dépenses de travaux complémentaires et de matériels, 37 millions 500.000 francs aux fins de conversion des emprunts 5 12 % émis par la Compagnie. (O.F.I.-Havas).

NÉCROLOGIE
Ferdinand Berthelier
(*Le Matin*, 15 avril 1944)

On apprend la mort de M. Ferdinand Berthelier, président honoraire de la Société générale des chemins de fer économiques, commandeur de la Légion d'honneur, survenu en son domicile, 6, rue de Villersexel, à Paris (7e), le 14 avril. Les obsèques seront célébrées le lundi 17 courant, à 11 h. 30, en la basilique Sainte-Clotilde, où l'on se réunira. Le présent avis tient lieu d'invitation.

Annuaire Desfossés 1945, p. 504 :
Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :
Conseil d'administration : MM. Ch. Michel-Côte, pdt ; H.-E. Boyer, v.-pdt hon. ; M. Borduge, v.-pdt ; M. Dugardin, secr. ; P. Getten, A. Gerbal, J. Leclerc du Sablon, J. Naud, Louis Wibratte, Tasfaë Tagagne, adm. italien.
Commissaires des comptes : M. Henrion, G. P. Wescat [plus bas : Wascat].

Annuaire Desfossés 1948, p. 537 :
Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :
Conseil d'administration : MM. Ch. Michel-Côte, pdt ; M. Borduge, v.-pdt ; M. Dugardin, E. Minost [Banque de l'Indochine], P. Getten, J. Leclerc du Sablon, J. Naud, Louis Wibratte, Tasfaë Tagagne, A. Bodin [Ch. der de l'Indochine et du Yunnan], J.-François Bloch-Lainé.
Commissaires des comptes : M. Henrion, G. P. Wescat.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la France d'outre-mer

(*Journal officiel de la république française*, 30 décembre 1948)

Au grade d'officier.

Reydellet (Jean-Baptiste-Alexandre-René), ingénieur en chef du contrôle du chemin de fer franco-éthiopien, chef du bureau des transports à la direction des travaux publics. Chevalier du 14 juillet 1939.

———————————

AEC 1951/757 — Cie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba (C.F.E.)

21 *bis*, rue Lord-Byron, PARIS (8e).

Capital. — Société anon., jouissant de la garantie du Gouvernement français (convention du 8 mars I909), fondée le 24 mars 1908, 17.300.000 fr. en 34.600 actions de 500 fr. dont 30.000 act. libérées de 480 fr. et 4.600 act. d'apport attribuées au Gouvernement éthiopien. — Dividendes : 1948, 176 fr. net ; 1949, 177 fr. net.

Objet. — Exploitation de la ligne de Djibouti à Addis-Abeba (784 kilomètres, voie de 1 mètre). — Siège de l'exploitation à Djibouti.

Conseil. — MM. Ch. Michel-Cote [Bq Indoch.], présid. ; M. Borduge [Bq Indoch.], v.-présid. ; M. Leclerc du Sablon [Batignolles], admin. dél. ; J.-Frédéric Bloch-Lainé, A. Bodin, M. Dugardin, P. Getten [Rothschild], E. Minost [Bq Indoch.], J. Naud, Louis Wibratte [Paribas]. — Direct. général de la Cie : M. Rousset.

———————————

Annuaire Desfossés 1953, p. 371 :

Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba :

Conseil d'administration : MM. Ch. Michel-Côte, pdt ; M. Borduge, v.-pdt ; J. Leclerc du Sablon, adm.-dir. ; M. Dugardin, E. Minost, P. Getten, J. Naud, Louis Wibratte, A. Bodin, J.-François Bloch-Lainé.

Dir. gén. : M. Rousset.

Commissaires des comptes : M. Henrion, G. P. Wascat.

———————————

Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba
[Desfossés 1956/366]

Michel-Côte (Charles)(1872-1959), 113 (Bq de l'Indochine depuis 1934), 366 (pdt 1933-1958 Djibouti-Addis-Abeba), 479 (Port de Fedala), 1844 (Plantations indoch. thé).

Bodin (Antonin)[1876-1957][X-1896], 75 (Générale d'ass.-RD), 364 (v.-pdt Ch. fer Indochine et du Yunnan), 366 (Ch. fer Djibouti-Addis-Abeba), 491 (EMGP), 955 (adm.-dir. Messageries fluviales de Cochinchine).

Dugardin (Maurice)[1876-1966]](X-1896), 366 (Djibouti-Addis-Abeba), 1573 (Nord-afr. Lafarge), 1575 (Chx+cim.+matx construc. Maroc), 1585 (pdt Matx construc. Loisne).

Getten (Pierre)[fils de Maxime, père de Jacques = tous repr. Rothschild], 128 (UEIF depuis 1951), 332 (Ch. de fer du Nord), 364 (pdt Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan), 366 (Djibouti-Addis-Abeba), 393 (CIWLT), 465 (HPLM), [488], 491 (EMGP), 515 (Sté d'investissement du Nord), 571 (Belge des mines, minerais et métaux), 644 (Peñarroya-Maroc), 655 (Peñarroya), 863 (Forges et aciéries du Nord et de l'Est), 1168 (Cockerill), 1169 (Providence), 1407 (UCLAF), 1723 (Omnium nord-africain).

Leclerc du Sablon (Jean) [0 00], 366 (Djibouti-Addis-Abeba), 1601 (Batignolles).

Minost (Émile), 113 (pdt Bq Indoch.), 221 (Sudameris), 238 (Créd. fonc. Ouest-afric.), 239 (v.-pdt Créd. fonc. Indoch.), 244 (dg Crédit foncier égyptien), 294 (Crédit hypo. Indoch.), 364 (v.-pdt Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan), 366 (Djibouti-Addis-Abeba), 474 (Suez), 555 (Charbonn. du Tonkin), 1813 (pdt SIPH), 1990 (Say).

Rousset (M.), 366 (dir. Djibouti-Addis-Abeba).

Henrion (M.), 366 (comm. cptes Djibouti-Addis-Abeba), 1311 (comm. cptes Énergie élect. du Maroc).
Wascat (G.P.), 366 (comm. cptes Djibouti-Addis-Abeba), 1302 (comm. cptes Cipel), 1252 (comm. cptes Carbone-Lorraine), 2099 (comm. cptes Laiteries Vire+Cotentin-Claudel).

SIÈGE SOCIAL : Paris, 21 *bis*, rue Lord-Byron.
CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 24 mars 1908, pour une durée de 99 ans.
OBJET : L'exploitation du chemin de fer de Djibouti à Diré-Daoua et Addis-Abeba.
CAPITAL SOCIAL : 17.300.000 fr., divisé en 34.600 actions de 500 fr.
Depuis 1927, l'amortissement du capital-actions par répartition égale entre toutes les actions a remplacé l'amortissement par tirages au sort annuel.
L'État français garantit l'intérêt à 3 1/2 % et l'amortissement du capital-actions à concurrence de 1?.300.000 fr.
OBLIGATIONS :
3 1/ 2 % : 143.221 de 400 fr. 3 1/2 % net, émises à 372, 328.50 et 333 fr. en 1910 et 1914. Am. en 90 ans à partir du 15 décembre 1913.
4 1/2 % 1941 : 64.750 de 500 fr., amortissables en 60 ans ; 4 % 1942 : 58.000 de 1.000 fr., amortissables en 60 ans ; 4 % 1943 : 18.500 de 1.000 fr., amortissables en 59 ans ; 3 1/2 % 1945 : 41.300 de 1.000 fr., amortissables en 55 ans ; 3 1/2 % 1946 : 41.300 de 1.000 fr. amortissables en 55 ans ; 4 % 1947 : 20.751 de 10.000 fr., amortissables en 55 ans ; 4 1/4 % 1947 : 4.142 de 10.000 fr., amortissables en 55 ans ; 5 1/4 % 1948 : 20.783 de 10.000 fr., amortissables en 51 ans ; 5 3/4 % 1948 : 27.598 de 10.000 fr. amortissables en 54 ans ; 5 3/4 % 1949 : 51.103 obligations de 10.000 fr., amortissables en 53 ans ; 5 3/4 % 1950 : 55.248 de 10.000 fr. amortissables en 30 ans ; 8 3/4 % 1951 : 50.818 de 10.000 fr. amortissables en 30 ans ; 5 3/4 % 1952 : 51.366 obligations de 10.000 fr., am. en 30 ans ; 5 1/2 % 1953 : 5.530 obligations de 10.000 fr., am. en 20 ans ; 5 3/4 % 1953 : 29.495 obligations de 10.000 fr., am. en 20 ans ; 5 3/4 % 1954 :. 40.008 obligations de 10.000 fr., am. en 20 ans. Ces emprunts sont garantis (intérêt et amortissement) par l'État français.
RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale, 3 1/2 % d'intérêt aux actions. Sur le surplus, prélèvement pour l'amortissement du capital, constitution de réserves ou reports. Sur l'excédent 1,1 % au conseil; 90 % aux actions.
LIQUIDATION : Le reliquat net sera reparti : 10 % au conseil, 90 % aux actions.
PAIEMENT DES COUPONS : Banque de l'Indochine, Banque de Paris et des Pays-Bas, C.N.E., Crédit lyonnais, Société Générale, Crédit industriel, B.U.P., B.N.C.I.
TRANSFERTS : Banque de l'Indochine.
COTATION : Parquet « Cote Desfossés » obligations 12 et Cote Spéciale. — Notice SEF : CH 325.

	Produits bruts	Charges financières	Bénéf. net	Bénéf. distribué	Divid. par act.
	(1.000 fr.)			(en fr.)	
1945	31.672	9.012	- 23.783	—	—
1946	330.439	10.256	4.900 293	—	—
1947	554.107	13.948	46.350	6.228	196 10
1948	1.085.381	24.240	9.575	7.440	215 40
1949	1.358.089	50.756	5.368	7.440	215 40
1950	1.290.291	100.401	-18.920	—	—
1951	2.972.382	160.398	2.972	2.892	90 40
1952	1.884.968	185.238	7.513	7.671	215 40
1953	2.237.978	196.324	22.982	18.687	503 90
1954	2.028.433	223.769	- 372.078	—	—

Le dividende indiqué est le dividende brut par action ordinaire.

BILANS AU 31 DÉCEMBRE (En 1.000 fr.)

	1950	1951	1952	1953	1954
PASSIF					
A. — Capital	17.300	17.300	17.300	17.300	17.300
Réserves et provisions	620.532	761.014	890.569	932.142	1.031.186
B. — Dette consolidée	1.950.378	2.450.363	2.450.348	2.960.330	3.289.296
C. — Dette flottante	469.678	868.014	839.917	737.062	917.872
Comptes d'ordre	401.078	118.693	192.103	262.158	213.122
Profits sur ex. antérieurs	672	672	752	594	4.888
Profit de l'exercice	—	2.972	7.513	22.982	—
	3.459.638	4.219.028	4.398.502	4.922.558	5.473.664
ACTIF					
F. — Immobilisé	1.484.304	1.815.587	2.420.807	2.905.890	3.354.289
G. — Réalisable :					
Actionnaires	524	520	516	512	508
Stocks	790.142	1.019.345	833.462	861.906	838.823
Titres	10.721	43.571	63.572	96.803	106.484
Débiteurs	588.704	847.368	471.725	545.265	563.287
H. — Disponible	362.040	396.418	502.453	419.790	172.494
I. — Comptes d'ordre	198.537	90.473	98.221	86.646	59.955
Pertes sur ex. antérieurs à 1945	5.746	5.746	5.746	5.746	5.746
Pertes de l'exercice	18.920	—	—	—	372.078
	3.459.638	4.219.028	4.398.502	4.922.558	5.473.664

CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABEBA
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 août 1956)

Le décret autorisant le déblocage des 3/12 du montant maximum des emprunts que la compagnie était autorisée à émettre est actuellement soumis à la signature du ministre de la France d'outre-mer.

Rappelons que la loi relative aux comptes spéciaux du Trésor pour 1955 avait prévu le blocage à concurrence des 3/12 du montant maximum des emprunts que la compagnie était autorisée à émettre en 1955 avec la garantie de l'État. Le déblocage ne pouvait être effectué, par décret, qu'après le dépôt du rapport d'une commission d'experts et de représentants des administrations intéressées.

Ce rapport, qui vient d'être remis au ministre, souligne l'intérêt et la rentabilité du chemin de fer et se termine, sous certaines réserves, par une conclusion favorable.

Pierre ABELIN, président (1958-1960)

Who's Who in France 1973-74

ABELIN (Pierre), administrateur-directeur de sociétés, député, ancien ministre. Né le 16 mai 1909 à Poitiers (Vienne)[Décédé le 23 mai 1977 à Poitiers (Vienne)]. Fils d'Armand Abelin, professeur, et de Mme, née Marguerite Chevalier. Mar. le 27 juin 1932 à Mlle Geneviève Terrat-Branly (5 enf. : Philippe, Michel, François, Dominique, Jean-Pierre). Études : Lycée de Poitiers, Facultés de droit de Poitiers et de Paris. Dipl. : docteur en droit, diplômé de l'École libre des sciences politiques. Carr. : directeur de l'Union française des industries exportatrices et du Comité d'exportation de l'industrie cotonnière (1940-1945), directeur du Groupement national d'importation des cacaos (1940-1945), délégué général de la Chambre syndicale des chocolatiers et confiseurs (1940-1945), membre du comité directeur du journal *la Tribune Economique* (1945-1947), député républicain populaire de la Vienne (1945-1958), délégué de la France à l'assemblée générale des Nations Unies en 1949, 1950, 1951, 1953, 1956, président de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale (1957-1958), président de la délégation française au Conseil économique et social des Nations Unies et à la commission économique pour le Sud-Est asiatique et l'Extrême-Orient, secrétaire d'État à la Présidence du conseil chargé de la coordination des services du commissariat au Plan, de l'information (cabinets Schuman, nov. 1947, juillet et sept. 1948), secrétaire d'État aux Finances (cabinet Pinay, sept.-déc. 1952), secrétaire d'État ux Affaires économiques (Cabinet Edgar Faure, mars 1955-févr.1956), membre du Conseil économique et social représentant les territoires et départements d'outre-mer (1959-62), maire (1959, réélu en 65 et 71) et conseiller général (1964, réélu en 1970) de Châtellerault et président du conseil général de la Vienne (depuis oct. 1967, Elu à nouveau Député de la Vienne (2e cir. : Châtellerault 25 nov. 1962, 12 mars 1967, 30 juin 1968 et 11 mars 1973), président du groupe du Centre démocratique de l'Assemblée (1963-1966) puis membre du groupe Progrès et Démocratie moderne, quitte ce groupe (oct. 1972) et devient non-inscrit, représentant de la France à l'Assemblée du Conseil de l'Europe, membre du comité directeur (1966) puis secrétaire général (depuis 1967) du Centre démocrate, président de l'Association de l'industrie et de l'agriculture françaises (1956), président (1958) puis vice-président (depuis 1960) de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, président-directeur général de la Société française de super-marchés (depuis 1961), administrateur du Laboratoire central de télécommunications de la Compagnie générale de constructions téléphoniques, du Matériel Téléphonique (L.M.T.), président de la Société d'aménagement de la Vienne (Sedev), rapporteur général de la Commission de développement économique régional (Coder) Poitou-Charentes (depuis 1968), président du Comité régional d'expansion du Poitou-Charentes. Œuvres : *Essais sur la comparaison internationale du niveau de vie ouvrier* ; diverses études et nombreux articles. Décor. : commandeur de l'Economie nationale. Membre du Cercle du Bois-de-Boulogne (tir aux pigeons). Adr. : privée, 22, place Malesherbes, Paris (17e).

WWE 1967 :

ANTHOINE François [x /xx0]. Administrateur de sociétés. Né à Paris le 28.1.1900. F. du gén. [François-Paul] A. [1860-1944]*, et de Geneviève Géraud. Ét. : Éc. polytechn. Carr. : dir. Banque de Paris et des P.-B., adm Cie gén. des colonies, Soc. europ. de développement industr., Soc. gén. d'entreprises, Cie gén. de forage (Cofor) Maroc, Cie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti Addis-Abéba, Soc. marocaine de distribution d'eau, de gaz et d'électr., Électr. et eaux Madagascar, Union comm.

indochin. et afr., Soc. I'Alfa, Soc. des Moulins Maghreb. Décor. : ch. O. nat. Légion d'hon., cr. de guerre G.M. II. Adr. :17, bd Raspail, 75 Paris 7, France.

WW 1979 :

AURIOL (Jacques, Gaston, Philippe), ancien directeur de compagnie ferroviaire. Né le 22 nov. 1906 à Paris, Fils de Maurice Auriol, administrateur de sociétés [Ateliers et chantiers e la Loire], et de Mme née Yvonne de Cabrol de Mouté. Mar. le 3 janv. 1948 à Mlle Geneviève de Renusson d'Hauteville [4 enf. : Catherine (Mme Jean-Paul Paoli), Françoise (Mme Franck Kinnoo), Hubert, Jacques-Philippe]. Études : Lycée Hoche à Versailles. Dipl. : diplômé de l'École libre des sciences politiques, docteur en droit. Carr. : au Comptoir national d'escompte de Paris (1932-1937), puis au Chemin de fer franco-éthiopien (1937-1963), dont il a été directeur général (1960-1963), conseiller technique à l'office central des chemins de fer d'outre-mer (1963-1976). Décor. : chevalier de la Légion d'honneur, commandeur de l'ordre national du Mérite, de l'ordre du Phœnix et de l'ordre national de la Côte d'Ivoire, officier de l'ordre de Ménélick. Sports : équitation, tennis. Adr. privée, le Loc-haut, Burlats, 81100 Castres.

WWE 1967 :

BOSC Jean Philippe. Président-directeur général de sociétés. Né à Castres, le 8.11.1899 [Cannes, 16 février 1973]. F. : de † Jean, et de † Catherine Weiss. M. : le 12.7.1947, à Nice, avec Yvonne Roman. Enf. : Pierre et Michel. Et. : Lycées de Castres et Toulouse, Éc. polytechnique. Gr. : ing. des ponts et chaussées. Carr. : adj., puis dir. du « Thiès-Niger » puis du « Dakar-Niger », insp. des Travaux publ. de l'A.-E.F., dir. du port de Dakar, chef du serv. des Travaux publics, dir. des Transports de l'A.-O.F. (voies ferrées, ports, voies navigables, transports routiers), prés.-dir. gén. Office central des ch. de fer de la F.O.-M., ing. gén. des ponts et chaussées, adm. du Chemin de fer franco-éthiopien, du Bureau central d'ét. pour les équipements Outre-mer. P.i. : communications à l'acad. des sc. d'outre-mer. Décor. : Com. O. nat. Légion d'hon. [mission en Éthiopie dont les résultats ont été particulièrement appréciés (1956)], Com. avec plaque O. Etoile noire du Bénin, O. d'Anjouan et des Comores, O. Mérite de la rép. du Congo, off. O. nat. du Vietnam, Méd. coloniale avec agrafe A.O.F., etc. Membre : Acad. des sc. d'outre-mer, Soc. géogr. comm., S.O.F.I.O.M., X cheminots, X Afrique, etc. Récr. : rugby, aviation. A. priv. : 27, rue de Constantine, 75 Paris 7 ; prof. : 38, La Bruyère, 75 Paris 9, France.

WWE 1967 :

PETIT Bernard. Directeur général de société. Né à Paris, le 31.8.1916. Fils de Joseph, pharmacien, et de Berthe Leroy. M. : le 28.10.1960, à Montrouge, avec Marguerite Sachsteder. Enf. : Mireille. Ét. : Éc. polytechn. Paris. Gr. : ing. Carr. : ing. principal Soc. nat. des Chemins de fer fr., dir gén. Cie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba. Décor. : ch. O. nat. Légion d'hon., cr. de guerre G.M. II, méd. de la Résistance, ch. O. nat. de la Côte d'Ivoire. Membre : Rotary Club Addis-Abeba. Récr. : philatélie, photo. A. priv. : 30, rue Barbès, 92 Montrouge, France ; prof. : B.P. 1.051 Addis-Abeba, Éthiopie.

WW 1979 :

VIENOT (Marc), inspecteur général des finances. … administrateur du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba (1961-1966), … en service détaché à la Société générale (depuis 1973)…