

Mise en ligne : 11 octobre 2018.
www.entreprises-coloniales.fr

THE INTERNATIONAL ETHIOPIAN RAILWAY TRUST
AND CONSTRUCTION COMPANY, Ltd
Groupe Ochs Brothers

Société financière porteuse d'actions et obligations de la
Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens
www.entreprises-coloniales.fr/madagascar-et-djibouti/Cie_imperiale_chfer_ethiopiens.pdf

Constitution : juin 1901.

LE CHEMIN DE FER D'ÉTHIOPIE

New African Company Limited
(*Bulletin du Comité de l'Afrique française*, 1901, p. 260-263)

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

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

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

THE OCEANA CONSOLIDATED COMPANY LIMITED
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 12 décembre 1902)

.....
La Compagnie des Chemins de fer éthiopiens a remboursé à l'Oceana les avances faites par une de ses filiales : l'International Ethiopian Railways Trust.

THE INTERNATIONAL ETHIOPIAN RAILWAY TRUST AND CONSTRUCTION COMPANY,
Ltd
(*Le Matin*, 25 février 1903)

Paris, 25 février 1903
Rapport du conseil d'administration
qui sera soumis à la première assemblée générale annuelle ayant lieu le 27 février
1943

Les administrateurs ont l'honneur de soumettre aux actionnaires le premier bilan annuel de l'exercice qui s'est terminé le 27 septembre dernier.

Les prix actuels des titres appartenant à votre compagnie, qui sont cotés régulièrement sur le marché, et dont est composée la presque totalité de son actif, plus la valeur estimée par les administrateurs du petit solde de titres qui ne sont pas encore cotés, montrent une plus-value considérable sur la somme indiquée dans le bilan.

Depuis l'assemblée générale statutaire, qui eut lieu le 31 octobre 1901, où fut longuement expliquée la raison d'être de la Compagnie relativement à sa grande participation dans la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, le conseil est heureux de constater un progrès satisfaisant. D'après les dernières nouvelles, la ligne atteint maintenant le km. 306, et ainsi le désir de l'empereur Ménélik d'avoir un chemin de fer abyssin. partant de la mer Rouge pour traverser et développer son royaume, et placé sous sa protection immédiate, est en train de se réaliser rapidement.

Le résultat final des négociations prolongées qui ont eu lieu pendant la durée de cet exercice a été que le gouvernement français a accordé aux Chemins de fer éthiopiens, par une loi spéciale du Parlement, une subvention annuelle de fr. 500.000 pendant cinquante ans, pour certains objets bien spécifiés. Les termes de la loi accordant cette subvention sont expliqués dans l'appendice ci-joint. Avec le consentement du gouvernement français, cette subvention fut capitalisée, et le produit de cette capitalisation s'élevant à onze millions de francs environ, fut employé à rembourser les prêts consentis à plusieurs reprises aux Chemins de fer éthiopiens par notre groupe financier anglais, ainsi qu'à terminer la construction de la section de la ligne entre le port de Djibouti et Addis-Harar.

Votre Compagnie, tout en conservant son grand intérêt actionnaire dans les Chemins de fer éthiopiens, a abandonné, moyennant une compensation équitable, certains droits financiers et de construction, ce qui a augmenté ses ressources réalisables. Cet abandon a aussi rendu inutiles les arrangements financiers qui faits par votre Compagnie: pour fournir les capitaux nécessaires à la construction des 70 kilomètres de ligne au-delà du km. 825, construction pour laquelle elle avait passé un contrat.

Le résultat final de la situation dépendra forcément, dans une grande proportion, de l'administration des chemins de fer éthiopiens; et pour cette raison, des mesures vont être prises afin d'assurer l'entier développement et la bonne direction de cette intéressante entreprise

Sur les £ 167.000 d'obligations émises par votre Compagnie, un remboursement de 70 % en espèces a été effectué aux porteurs, laissant un solde de £ 50.100 d'obligations non remboursées à cette date.

Une convention a été passée avec MM. Ochs Brothers, dont la coopération et les relations ont toujours été d'une si grande valeur pour la Compagnie, par laquelle leur position a été déterminée, et votre société s'est assurée leurs services en les nommant directeurs de la Compagnie.

Selon les statuts de la Cie, deux administrateurs, le Right Hon. comte de Chesterfield et M. René Baudouy, se retirent, mais, étant rééligibles, se présentent à la réélection.

MM. Cooper Brothers et C^o, les auditeurs, se retirent également et se présentent à la réélection.

Par ordre du conseil,
Thomas DAY, secrétaire.

OCEANA MINERALS*

(La Cote de la Bourse et de la banque, 1^{er} mars 1903)

[...] Au cours de l'exercice écoulé, le portefeuille de la Compagnie a été augmenté de

£ 14.719. Il a été acheté 10.000 actions de l'International Ethiopian Railway, qui est intéressé dans la Compagnie française des Chemins de fer éthiopiens. On sait que le gouvernement français a garanti, à cette dernière, une subvention de 500.000 fr. par an. [...]

International Ethiopian Railway Trust Co
(*Le Figaro*, 25 novembres 1905)

Une entente au sujet de l'International Ethiopian Railway est, espère-t-on, près de se conclure sur les bases suivantes. La Compagnie Impériale des Chemins de fer éthiopiens serait administrée sur des bases purement industrielles, sur le modèle du canal de Suez, avec le règlement des droits de douane conférés à la Compagnie suivant la concession accordée par l'empereur Ménélik. Aussitôt ces négociations achevées, l'Ethiopian Railway Company prendra des mesures pour procéder elle-même au prolongement de sa ligne jusqu'à Addis-Abeba.

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens
(*Bulletin du Comité de l'Afrique française*, 1906, p. 353-360)

[...] la Société [industrielle] d'Orient a pour fondateur et pour administrateur délégué M. René Baudouy, administrateur de l'« International Ethiopian Railway Trust and Construction Company » [...]

Cette Société d'Orient est, d'ailleurs, celle qui s'est fait donner la concession de nombreux terrains à Djibouti et qui les a ensuite rétrocédés à l'« International Ethiopian Railway Trust and Construction Company », à la fin de l'année 1904 (Voir le *Bulletin du Comité de l'Afrique française* du mois de mars 1906.) [...]

La lecture du paragraphe suivant du rapport du conseil de la « New African » à l'assemblée générale des actionnaires du 30 juin 1905, que nous reproduisons sans commentaires, expliquera surabondamment le motif de ce refus :

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

.....

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens
(*Bulletin du Comité de l'Afrique française*, 1906, p. 353-360)

.....
En décembre 1899, un certain nombre de personnes constituant le syndicat des obligataires refusent d'achever de verser les 200 francs pour lesquels ils avaient pris ferme leurs obligations. La Compagnie, au lieu de les contraindre à faire honneur à leurs engagements, leur propose de racheter leurs obligations à 300 francs, soit avec une prime de 50 francs.

Nous remarquons que la Compagnie rachète ainsi à son administrateur délégué, M. Lacarrière, 650 obligations représentant une prime de 37.300 francs ; à M. Baudouy, un autre administrateur, 100 obligations représentant une prime de 5.000 francs ; à la Société [industrielle] d'Orient, 9.500 obligations représentant 475.000 francs de prime.

Or. la Société [industrielle] d'Orient a pour fondateur et pour administrateur délégué M. René Baudouy, administrateur de l'« International Ethiopian Railway Trust and Construction Company », et pour autre administrateur M. Dessoudeix, en relations étroites avec MM. Ochs frères. Sur les 1.000 actions constituant le capital social de cette société, 880 ont été souscrites par M. René Baudouy, 20 par M. Dessoudeix et 20 par M. Rousseau, le secrétaire bien connu du même M. Dessoudeix ; c'est-à-dire que sur les 1.000 actions constituant le capital social, 920 sont entre les mains d'amis du Trust¹. Ajoutons, d'ailleurs, que les 80 autres actions ont été souscrites par quatre personnes à raison de 20 actions chacune. Cette Société d'Orient est, d'ailleurs, celle qui s'est fait donner la concession de nombreux terrains à Djibouti et qui les a ensuite rétrocédés à l'« International Ethiopian Railway Trust and Construction Company », à la fin de l'année 1904 (Voir le *Bulletin du Comité de l'Afrique française* du mois de mars 1906.)

.....
International Ethiopian Railway Trust and Construction Company (Limited)
(*Gil Blas*, 22 février 1907,)

De Londres :

La troisième assemblée générale de cette Compagnie a eu lieu le 19 courant, au Cannon Street Hotel. Lord Chesterfield, président, s'est fait l'interprète de la gratitude avec laquelle les directeurs de la Compagnie ont appris que les difficultés d'ordre politique qui ont existé si longtemps, sont enfin aplanies par la signature d'un traité intervenu à Londres, le 13 décembre dernier. Ce traité reconnaît l'indépendance de l'Abyssinie et règle les intérêts des puissances signataires concernant la construction des chemins de fer dans l'empire de Ménélik.

D'autres questions secondaires ont dû être tranchées avant que la Compagnie n'ait pu entrer en jouissance de tous ses droits qui ont été garantis par la concession. Depuis le rapport de la direction, l'Ethiopian Railway Company a suspendu, sur la demande du gouvernement français, la perception d'un prélèvement de 10 % que la Compagnie avait commencé à faire rentrer au mois de novembre dernier. La direction saisit cette occasion pour protester contre les nouvelles malveillantes et tendancieuses qui ont été mises en circulation dans une certaine partie de la presse dis l'autre côté de la Manche ; ces attaques ont trouvé l'hospitalité dans l'un des organes les plus considérés de l'opinion coloniale française.

Le droit de construire le second tronçon de la ligne de Diré-Daouah à Addis-Abeba a été reconnu à la Ethiopian Railway Company, en considération des avances de fonds que cette Compagnie a faites et le droit de construire a été transféré ensuite à une société française. Il était dans l'intérêt de tout le monde que les travaux soient poussés activement et qu'on en finisse le plus tôt possible avec les désordres qui, aux colonies, accompagnent toujours les travaux publics de cette importance. L'Abyssinie étant un

¹ Liste des actionnaires déposée au greffe du Tribunal de commerce.

pays où bien des ressources sont inexploitées, l'empereur Ménélik qui est un esprit particulièrement clairvoyant, a eu hâte de voir la Compagnie réunir son capital rapidement.

Sir Charles Euan-Smith, appuyant les conclusions du rapport du président Chesterfield, exprime l'espoir que les affaires de la Compagnie seront menées, non seulement sans froisser les intérêts français, mais tout à fait de conformité avec ceux-ci. M. Simon, prenant la parole au nom d'un grand nombre d'actionnaires français, a remercié la direction de la Compagnie de la loyauté avec laquelle elle a sauvé leurs intérêts dans l'Ethiopian Railway Company.

LES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 31 juillet 1907)

Nous avons reçu deux lettres. L'une, de Londres, émane de l'International Ethiopian Railway Trust ; l'autre, de Paris, émane de la Compagnie Impériale des Chemins de fer éthiopiens. Nous allons publier l'une et l'autre, en faisant suivre notre réponse à chaque lettre.

1. — Lettre de l'International Ethiopian Railway Trust and Construction C^o Limited.

Londres, le 26 juillet 1907.

Monsieur le directeur,

Dans votre numéro du 16 juillet dernier, vous consacrez aux Chemins de fer éthiopiens une étude où notre société est plusieurs fois mise en cause. Nous tenons à rectifier certaines inexactitudes de nature à lui porter préjudice.

La Compagnie des Chemins de fer éthiopiens a eu, depuis sa fondation, à lutter contre des difficultés d'ordre diplomatique et commercial. Pour achever la construction du chemin de fer de Djibouti à Harrar et pour faire face aux besoins de son exploitation pendant l'ère des difficultés, elle a dû chercher un appui financier.

Les établissements et capitalistes français se désintéressant de cette entreprise qui, dites-vous, devait faire honneur à la France en Afrique, le Trust, que vous traitez d'usurier, a fourni des sommes considérables qui ont assuré le maintien de l'entreprise.

Nous répondrons d'un mot aux griefs que vous dirigez contre notre rôle pendant la période de construction, que le Gouvernement et le Parlement français, après avoir étudié la situation de la Compagnie impériale, ont, par convention du 6 février 1902, transformé en concession la simple autorisation de passage sur le territoire français accordé en 1896 à la Compagnie Impériale.

Pour faire comprendre l'utilité des nouvelles avances que nous avons faites à la Compagnie Impériale depuis 1902, il faut d'abord rectifier ce que vous dites au sujet de la dîme, dont la perception, selon vous, n'était pas susceptible de servir utilement à la Compagnie comme l'aurait démontré l'épreuve faite au début de 1907. Vous oubliez, en effet, que la concession de l'Empereur Ménélik, qui, dans son article 9, autorise la compagnie à percevoir un droit de 10 % sur les marchandises, stipule dans son article 10 que toutes les marchandises doivent passer par le chemin de fer et que le même droit doit être perçu sur toutes les frontières. C'est parce qu'elle n'a pu obtenir l'application de l'article 10 que la Compagnie a dû renoncer provisoirement à la perception de la dîme.

La mission envoyée en Abyssinie par le Gouvernement français devra assurer à la Compagnie l'entier exercice des privilèges qu'elle tient de sa concession.

En attendant la fin des difficultés diplomatiques qui retardaient l'encaissement de la dîme, la Compagnie a dû, pour se procurer des ressources, faire appel au Trust. Pour

garantie de ses emprunts, la Compagnie accorde au Trust un nantissement sur son fonds de commerce. Ce nantissement n'avait pas pour objet, comme vous semblez le croire, de faire passer le chemin de fer entre nos mains, mais simplement de couvrir nos avances.

Nous avons, d'ailleurs, donné mainlevée de ce nantissement, la Compagnie Impériale ayant été autorisée, par lettre au ministre des Colonies du 1^{er} mars 1906 à nous remettre des obligations en paiement des Fr. 1.343.101 10 que nous lui avons avancés.

La même lettre du Ministre des Colonies nous invitait à faire à la Compagnie l'avance des sommes nécessaires pour payer son coupon de mars 1906 et à prendre l'engagement de lui avancer également le montant du coupon de juin.

C'est donc sous le contrôle et sur l'invitation du Gouvernement français que nous sommes devenus les créanciers de la Compagnie.

C'est notre appui qui lui a permis de traverser les difficultés de ses débuts et qui même en a fait une proie si tentante pour ceux qui voudraient aujourd'hui l'exproprier de son actif au préjudice de ses créanciers.

Nous vous prions d'insérer la présente lettre dans votre prochain bulletin, et vous prions d'agréer, Monsieur, etc.

The International Ethiopian Railway Trust et Construction Co Limited.
Thomas DAY, secrétaire.

2. — Notre réponse à l'Ethiopian Trust

L'Ethiopian Trust se présente comme une sorte de société financière qui ne serait intervenue qu'en raison des difficultés qu'éprouvait la Compagnie française à trouver du crédit. La vérité est tout autre.

La Compagnie a rencontré, tout au début, des sympathies dans le monde financier français. Elle a, d'ailleurs, pu trouver aisément un entrepreneur pour les 225 premiers kilomètres et les moyens financiers pour les achever. L'entrepreneur, si nous sommes bien informés, a consenti, un peu plus tard, à être payé exclusivement en obligations. Si la Compagnie avait suivi tranquillement son programme initial, les 225 premiers kilomètres eurent été aisément construits par la Société Duparchy Vigouroux. Et, comme le crédit se reproduit, quand il lui a été donné satisfaction, la Compagnie eut pu, une fois les 225 premiers kilomètres construits, trouver de l'argent pour construire les autres. Mais, tout au début, les agissements de MM. Ochs Brothers eurent pour effet de jeter la société française dans la voie des résiliations et des marchés ruineux.

Nous avons traité le trust d'usurier ! Nous lui en demandons bien pardon. Nous sommes d'autant plus inexcusables que nous défendons, comme doctrinaires dans ce journal, la liberté du commerce d'argent. Mais, un instant ! La loi défend, à juste titre, pour *réserver les droits de la masse*, à certains créanciers, de passer avec le débiteur des traités ruineux et spoliateurs. Dans ce cas, ce n'est pas précisément du mot d'*usurier* que l'on se sert pour qualifier le créancier qui agit de façon défendue. Le mot propre est un peu plus dur. Ce mot, nous ne l'emploierons pas. Le Trust nous a écrit. En ce moment, il est notre hôte.

L'Ethiopian Trust nous dit ensuite que le Gouvernement et le Parlement français ont, en février 1902, transformé la simple autorisation de passage sur le territoire français en concession. Nous ne disons pas le contraire. Mais ceci ne répond à rien et ne prouve pas que les agissements de MM. Ochs frères n'aient pas été nuisibles à la Compagnie, *dès la première heure*. Et d'ailleurs, c'était dans le but d'affranchir, autant que faire se pouvait, la Compagnie de ses créanciers anglais du Trust lui-même, que survenait la convention du 6 février 1902. En sorte que, sur ce point, il apparaîtra aux esprits les plus bienveillants que le Trust a perdu une belle occasion de se taire, d'autant plus que son argument rétroagit contre son affirmation première. La Compagnie française trouvait du crédit en France. Le gouvernement lui accordait 25 millions qu'il demandait aux bons contribuables de France. En voilà du crédit, ou nous ne nous y connaissons pas. Ainsi, de

même que la Compagnie française avait trouvé, en 1897, le crédit nécessaire, *avant* la formation du Trust (lequel date de juin 1901), elle en avait trouvé *après* la formation du Trust, dont il importait qu'elle s'affranchit.

Cela dit, nous remercions infiniment l'Ethiopian Railway Trust de nous avoir fourni son interprétation de l'article 10 de la concession accordée par Ménélik en 1891. Mais le malheur est qu'il existe une contestation à cet égard. On s'est toujours demandé, même et surtout en Angleterre, comment un monopole aussi étendu pouvait avoir été accordé par l'empereur Ménélik. Il existait une convention entre la France et l'Angleterre datant du 8 février 1888, aux termes de laquelle la route des caravanes comprise entre Zeyla (port anglais) et Harrar demeurait ouverte au commerce des nations (Art. 5). Ménélik, d'ailleurs, le 14 mai 1897, avait fait un traité avec l'Angleterre dont l'art. 3 était ainsi conçu. « La route des caravanes entre Zeyla et Harrar restera ouverte au commerce des nations comme par le passé. » Tout concourt donc à démontrer l'inexactitude de l'interprétation à laquelle se livre le Trust, lequel, outre qu'il paraît abuser de notre ignorance de la langue éthiopienne, prête à l'Empereur d'Éthiopie une âme excessivement noire.

Enfin le Trust s'arrange fort habilement pour présenter ses agissements de 1905 comme réguliers parce que le ministre des colonies a autorisé la Compagnie impériale à lui remettre des obligations en paiement de 1.343.101 10.

Le nantissement donné par la Compagnie était irrégulier et illégal. Et l'époque à laquelle il a été donné concorde assez exactement avec la campagne entreprise en France en vue de l'internationalisation du chemin de fer, campagne subventionnée à la fois par la Compagnie française et le Trust anglais.

Le gouvernement français, informé de ce nantissement, protesta par voie d'huissier, constitua avoué et assigna la Compagnie et le Trust devant le Tribunal civil de la Seine. Le Trust, alors, donna prudemment mainlevée, et le ministre des colonies autorisa la Compagnie à lui remettre des obligations, par mesure transactionnelle, pour ne pas révéler la situation désespérée de la Compagnie et lui enlever la mince couche de vernis qui lui restait. C'est sur ces entrefaites d'ailleurs (avril 1906), que le gouvernement français nomma une commission d'enquête sur les agissements de la Compagnie et du Trust. Le rapport a été déposé en août 1906, en triple expédition. Une est au ministère des colonies, une autre est au ministère des finances, une autre aux affaires étrangères.

D'ailleurs aux dates des 31 août, 29 novembre et 29 décembre 1906, la Compagnie et le Trust ont recommencé leurs opérations irrégulières, au mépris de l'interdiction formulée par le ministre des Colonies, M. Milliès-Lacroix.

Après cela, l'International Ethiopian railway Trust and Construction limited prétend en terminant qu'on veut l'exproprier.

Nous ne voulons exproprier personne. Le Trust croit-il donc que nous professons nous ne savons quel bas nationalisme qui nous ferait pousser à l'élimination des créanciers anglais, parce que anglais ? Il n'en est pas ainsi. Nous pensons seulement que le régime auquel est soumise la compagnie présentement la fait encore dominer par ses créanciers anglais. Cela ne nous paraît pas juste, et ce que nous demandons, c'est que les créances soient discutées sous un régime qui permette de les discuter. Si de cette discussion les créanciers anglais sortent vainqueurs, notre respect pour la justice, nous fera certainement un devoir de nous incliner. Mais pas avant !

.....

THE INTERNATIONAL RAILWAY TRUST
ET
LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*La Cote de la Bourse et de la banque, 7 octobre 1907*)

À la date du 13 août 1907, la Compagnie anglaise The International Ethiopian Railway Trust and Construction limited, usant ou prétendant user du droit de réponse, conféré par la loi sur la presse, nous écrivit une longue lettre que nous avons publiée dans notre numéro du 19 août. Mais, comme nous avions, nous aussi, quelque droit de répondre, nous avons fait suivre la lettre du Trust anglais de considérations relatives à chaque point traité par cette lettre. Le Trust s'est bien gardé depuis de souffler mot.

Quelle n'est pas notre surprise ! Un de nos confrères, la *Dépêche coloniale*, vient de reproduire la lettre du Trust anglais... mais sans même faire mention de notre réponse. « The international Ethiopian Railway Trust and Construction Co, limited, dit-il, a adressé la lettre suivante à notre confrère la *Cote de la Bourse et de la banque* ». Suit la lettre tout au long. Et c'est tout.

C'est tout, mais ce n'est pas assez. Nous serions, nous semble-t-il, bien en droit d'exiger, le code en mains, de notre confrère, sinon qu'il publie notre réponse au Trust, du moins qu'il veuille bien mentionner que nous n'avons pas laissé comme cela, tout de go, le Trust anglais occuper nos colonnes de ses fariboles. La *Dépêche coloniale* eut pu trouver notre réponse absurde, inopérante, la discuter ou l'exécuter d'un trait de plume, si elle le pouvait, ou s'étonner que le Trust se fut tenu tranquille après l'avoir reçue ; ou mentionner seulement que nous avons répondu. Mais rien ! Rien de rien. Le vide affreux et béant ! Le Trust a adressé la lettre suivante à « notre confrère » la *Cote de la Bourse et de la banque*, en sorte que « notre confrère » la *Cote* a reçu son paquet ! Voilà, n'est-ce pas, qui démontre un égal souci de l'exactitude et de la bonne confraternité...

À certains moments, nous nous sentons l'âme évangélique, et comme nous sommes dans un de ces moments-là, nous laisserons la *Dépêche coloniale* en proie aux remords qu'elle ne peut manquer d'éprouver. D'ailleurs, ses bonnes relations avec le Trust expliquent son attitude, et comme il nous paraît évident que le dit Trust, en l'occurrence, donne quelque publicité à sa prose, nous ne pouvons résister au plaisir de corser un peu plus la réponse que nous lui avons faite.

*
* * *

Rappelons les faits, tout d'abord. La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens est concessionnaire d'un réseau allant de Djibouti à Addis-Abeba et éventuellement au Nil Blanc. La concession occupe le territoire du protectorat français de la Côte des Somalis. En territoire éthiopien, la concession émane de l'empereur Ménélik, roi des rois d'Éthiopie. La Compagnie des chemins de fer éthiopiens est, en liquidation judiciaire. Elle a été réduite à cet état lamentable par ses propres gaspillages, et les divers agissements plus que critiquables qu'elle a commis — le mot n'est pas trop fort — à l'instigation et sous la domination de créanciers anglais, intéressés à la dominer, dans un but à la fois politique et financier. Le but politique et financier des créanciers anglais, on le pressent, on le devine, mais on éprouve le besoin de le préciser pour le comprendre, pour le saisir, pour se rendre compte des causes de certains agissements de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. Quand on voit, par exemple, la Compagnie résilier des traités pour en contracter d'autres plus onéreux, quand on la voit tantôt implorer le gouvernement français, tantôt seconder des intérêts contraires aux intérêts français, quand on la voit jeter des paquets d'obligations par dessus bord sous les prétextes les plus divers et les moins légitimes, on se demande quel vent de folie a passé dans les bureaux de la rue Saint-Lazare. La raison est qu'elle a été assistée d'un mauvais génie, dont tantôt elle a subi, tantôt elle a accepté, tantôt elle a recherché les conseils et l'assistance. Voilà qui explique toute sa conduite.

La concession accordée par l'empereur Ménélik devait faire l'objet d'une entreprise

française. Le chemin de fer devait, nous l'avons dit, traverser le pays du protectorat français de la Côte des Somalis pour aller au Harrar. Il y avait alors un intérêt anglais à ce qu'un embranchement fut construit du Harrar à Zeyla, port situé un peu au-dessus de Djibouti, mais en pays de protectorat anglais. Il s'agissait donc de mettre la main sur la direction même de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, d'entrer chez elle comme actionnaire, comme créancier, comme constructeur, de dominer le conseil d'administration. Ainsi on arriverait peu à peu au but désiré qui était d'amener autant que possible les capitaux français à assurer la construction du réseau traversant le protectorat français, jusqu'en Abyssinie, le plus profondément possible. Mais une fois la ligne arrivée au cœur de l'Abyssinie, les Anglais agiraient énergiquement. L'embranchement vers Zeyla serait établi d'autorité. Qui protesterait ? La Compagnie ? Elle serait depuis longtemps française de nom, anglaise de fait.... Tel était le plan politique et financier qui se dessina presque aussitôt que fut constituée la Compagnie française, plan que, par leurs aveux ultérieurs et leur conduite, les capitalistes anglais représentés par MM. Ochs frères et les sociétés qu'ils dirigeaient, révélèrent eux-mêmes. La principale de ces sociétés fut The International Ethiopian Railway Trust and Construction, Limited.

La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens se mit pieds et poings liés dans les mains de ses créanciers anglais, tantôt en résiliant des traités de construction pour les repasser à d'autres entrepreneurs, avec perte considérable pour la Compagnie, tantôt par des emprunts ruineux.

L'histoire en est longue. Elle a été faite à diverses reprises, ici même. N'y revenons pas.

L'opinion publique et le gouvernement français s'émurent en présence d'événements qui ne tendaient à rien moins qu'à priver les capitaux français des avantages qu'ils devaient tirer de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. L'intérêt politique n'était pas moindre. Sans doute la France ne voulait pas attenter à l'indépendance de l'Abyssinie, mais elle avait intérêt à ce que son désintéressement fut imité, à ce que l'Angleterre ne se servit pas du chemin de fer pour s'assurer elle-même une domination politique. Aussi, pour conserver à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens son caractère français, le Gouvernement soumit au Parlement, qui l'approuva, une convention entre le protectorat de la Côte des Somalis et la Compagnie, garantissant à cette dernière, pendant cinquante ans, une annuité de 500.000 fr. afin de lui permettre de rembourser ses créanciers anglais et d'achever elle-même les 100 kilomètres qui restaient à construire pour atteindre Diré-Daoua, terminus de la première section. Cette annuité, capitalisée, procura à la Compagnie une somme de 11.300.000 fr. avec laquelle on désintéressa les groupes anglais et on arriva à Diré-Daoua, fin 1902, dans les délais prévus.

Mais quand les 11.300.000 fr. eurent été dépensés, il fallait de l'argent pour aller de Diré-Daoua au Harrar et à Addis-Abeba, et pour le service des obligations émises. La Compagnie recommença à négocier avec MM. Ochs frères au mépris de la convention de 1902 qui lui défendait tout emprunt sans l'autorisation du Gouvernement français. Elle inspira et subventionna, d'accord avec le Trust, une campagne de presse et de conférences en vue de l'internationalisation du chemin de fer. Elle consentit au Trust l'entreprise de construction de son réseau abyssin. Enfin, elle mit en gage, en août 1905, son réseau, ses gares et tout son matériel. Le créancier gagiste n'était autre que le Trust.

Le Gouvernement français s'émut encore. Il menaça, il envoya même du papier timbré à la Compagnie et au Trust (novembre 1905). Le Trust, alors, renonça à son gage, mais conserva tous ses autres avantages. Ceci se passait en mars 1906. La Compagnie et le Trust recommencèrent en août, en novembre, en décembre 1906 la série de leurs opérations irrégulières, cela malgré la défense expresse, formelle, du ministre des colonies. La Compagnie céda en gage le tronçon abyssin de son réseau

sans plus se soucier du ministre.

À la fin de 1906, la Compagnie était mûre. Elle n'avait plus qu'à choir. Le Trust, de son côté, avait eu des malheurs. La question abyssine tenait assurément une place dans la politique anglaise, mais l'Entente cordiale avec nos voisins s'était établie, et une convention du 13 décembre 1906, signée à Londres, avait ruiné l'espérance poursuivie officieusement par le Trust de l'internationalisation du chemin de fer. Alors, à quoi bon soutenir encore la Compagnie ? Il n'y avait qu'à la laisser tomber, sauf à tâcher de conserver les avantages acquis jusqu'alors.

Donc la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens est en liquidation judiciaire depuis le 10 juin 1907 et l'International Ethiopian Trust est singulièrement intéressé à ce que la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, qui n'est pas dans le cas de bénéficier du régime de la liquidation judiciaire, qui est entre la faillite et la position dite *in bonis*, comme le tombeau de Mahomet entre le Zénith et le Nadir, ne soit pas déclarée en faillite. Car la faillite, c'est la mise au grand jour de ses procédés, c'est la discussion au grand jour de sa créance, c'est la nullité éventuelle des avantages qu'il s'est fait consentir. Telle est la situation.

Nous l'avons exposée. C'est sur ces entrefaites que, le 13 août 1907, The International Ethiopian Railway Trust and Co limited, nous a fait l'honneur de nous écrire, et que nous lui avons fait l'honneur d'insérer sa lettre et d'y répondre.

*
* * *

Passons donc maintenant aux affirmations du Trust. La lettre du Trust disait que la Compagnie des chemins de fer éthiopiens avait obtenu, en 1902, une subvention de 25 millions parce qu'elle était digne de cette faveur (sic). Cette faveur « comportait approbation des actes accomplis et en particulier des avances faites par le Trust ». Quant aux avances faites postérieurement à la convention de 1908, elles avaient été faites « sur la volonté expresse du ministre des Colonies » qui les avaient approuvées par lettre du 1^{er} mars 1906. Le Trust ajoutait que son dernier prêt sur nantissement était un acte des plus légitimes. Suivait enfin une considération spéciale à la dîme.

Nous avons répondu sur tous ces points. Mais il en est deux sur lesquels nous avons encore quelque chose à dire puisque le Trust fait publier sa lettre par la *Dépêche coloniale*. On va voir que le concours du Trust était un concours politique et financier. On va voir que c'est pour arracher la Compagnie au Trust que le gouvernement est intervenu en 1902. On va voir si le ministre des Colonies approuvait le Trust, quand il autorisait la remise à ce dernier des obligations destinées à apurer les comptes et à assurer le service des coupons jusqu'au 1^{er} juin 1906 inclusivement. On va voir tout cela.

Nous allons nous référer à des documents officiels et à des documents émanés de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens elle-même.

Prenons d'abord le Rapport sur la convention de 1902 présenté à la Chambre des députés. Ce document émane de M. Bienvenu-Martin. Il porte le n° 3091 (session 1902. Annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 8 mars 1902). Ce rapport commence par exposer que la Compagnie s'est alliée, par des traités de constructions onéreux, à un groupe de capitalistes anglais. Nous citons (page 3) :

En présence de cette situation, le protectorat de la Côte française des Somalis et le gouvernement français ont été conduits à rechercher les moyens de faciliter à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens l'achèvement de la ligne de Djibouti à Addis-Harrar (Diré-Daoua) dans des conditions qui, sans porter atteinte au droit de souveraineté existante, assurent aux intérêts français dans ces régions, le maintien de la position qui leur a été acquise par le choix du port de Djibouti comme point de départ de la ligne, et par les stipulations de l'acte de concession primitif.

(Suit alors l'analyse de la Convention).

Et plus loin (page 7), après avoir indiqué que diverses garanties essentielles ont été prises dans la convention au profit du Protectorat, sanctionnées par la déchéance que peut prononcer le gouvernement, le Rapporteur s'exprime comme suit :

Les dispositions que nous venons de résumer constituent un ensemble de garanties qu'il a paru nécessaire d'édicter pour maintenir à l'entreprise des chemins de fer son caractère originaire et pour assurer en même temps un contrôle permanent du gouvernement sur sa gestion.

Enfin (page 8) pour montrer l'importance du chemin de Djibouti, le rapporteur dit :

C'est la route de Zeyla qui est la plus fréquentée par les caravanes. La situation sera profondément modifiée par l'établissement du chemin de fer. Les facilités de transport qu'il offrira ne tarderont pas à dériver sur Djibouti le courant d'échanges qui se dirige maintenant vers Zeyla.

Le chemin de fer est ainsi appelé à exercer dans les relations commerciales avec l'Abyssinie une action prépondérante.

Ce qui le prouve surabondamment, ce sont les efforts tentés par les sociétés anglaises qui se sont faites les bailleurs de fonds de la Compagnie concessionnaire, avec l'espoir évident de faire servir l'entreprise à des intérêts concurrents et de maintenir Zeyla, par la construction d'un embranchement aboutissant à cette ville, en possession de son trafic traditionnel.

Consultons maintenant le rapport au Sénat. Il émane de M. Charles Dupuy. (Document 197. Année 1902. Annexe au procès-verbal de la séance du 25 mars 1902).

Le rapport de M. Dupuy s'exprime comme suit (pp. 3 et 4) :

Le capital social, qui était primitivement de 8 millions, a été porté à 18 millions, dont une partie n'est pas encore entièrement libérée.

D'autre part, la Compagnie a émis 52.000 obligations de 500 fr. à 3 % qu'elle n'a trouvées à placer que dans quelques groupes de nationalités diverses, au prix moyen de 250 fr. Mais en même temps qu'elle se faisait avancer par le groupe anglais les 3 millions dont nous venons de parler, elle traitait avec ce même groupe pour la construction de 75 nouveaux kilomètres, au prix moyen de 107.000 fr. l'unité, alors que, avant ce arrangement, elle avait traité à 96.000 fr. le kilomètre avec une autre entreprise par un marché aujourd'hui résilié. Le nouvel arrangement devait donc entraîner une dépense de 7.500.000 fr., payables à l'aide de 30.000 obligations de 500 fr. arbitrées au prix de 250 fr. Le groupe anglais se voyait, en outre, consentir la faculté de demander une augmentation du capital social de la Compagnie jusqu'à concurrence de 15.000 actions nouvelles et de se faire remettre ces actions en échange des 30.000 obligations nouvelles susvisées.

C'est alors que le protectorat de la Côte des Somalis et le gouvernement français ont cherché les moyens d'affranchir les intérêts français de ces conditions périlleuses et de leur assurer les avantages résultant pour eux du choix du port de Djibouti comme point de départ de la ligne concédée.

Ce n'est pas tout.

Dans une des notes émanées de la Compagnie elle-même, qui porte la date de février 1904, note appuyant une demande au ministère des colonies de l'autoriser à l'utilisation du reliquat des fonds qu'elle s'était procurés à la suite de la convention de 1902, la Compagnie disait :

Nous ne voulons pas entrer dans l'historique des luttes de toutes sortes que la Compagnie a dû soutenir contre tout le monde, d'abord dans son sein contre l'invasion de l'élément anglais, ensuite, au dehors, aussi bien à Addis-Abeba qu'à Paris, contre ceux dont le premier devoir était de la défendre et qui cependant se prêtaient, inconsciemment sans doute, à faire le jeu du groupe anglais lui-même...

Et plus loin :

L'argent anglais qui, au début, n'avait semblé ne rechercher que des avantages financiers excessifs, se trouva bientôt encouragé, par les conséquences de l'échec de la mission Marchand et par l'occupation anglaise du Soudan, à augmenter ses prétentions et seconder au fur et à mesure que les difficultés croissaient à l'approche du terminus, les ambitions secrètes des hommes d'État britanniques qui l'avaient autorisé à intervenir. Les Anglais eussent donc été bientôt les maîtres de la Compagnie, si une manifestation de l'opinion publique française, soutenue par le ministère des colonies, n'avait obtenu des pouvoirs publics la convention du 6 février 1902 qui, en permettant à la Compagnie d'achever la ligne, semblait assurer définitivement son existence française.

Ainsi, voilà qui est formel.

La Compagnie est dominée politiquement par l'argent anglais et il n'est pas vrai que c'est parce qu'elle était digne d'une *faveur* que, en 1902, le gouvernement français lui a accordé une subvention. C'est pour l'affranchir de la tutelle anglaise. Ensuite, la note, émanée de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, ne l'oublions pas, montrait ce que vaut l'affirmation ingénue du Trust qu'il n'était qu'un simple capitaliste venant au secours d'une compagnie qui ne trouve pas de crédit. Examinons maintenant une autre affirmation du Trust.

Dans sa lettre du 13 août 1907, le Trust a allégué que c'était sur la volonté expresse du ministre des colonies (sic) qu'il avait avancé, à la Compagnie, les sommes nécessaires au service des coupons d'avril et d'août 1906, et pour nous le prouver, il a joint à sa lettre à nous adressée, une lettre en date du 1^{er} mars 1906, de M. Clémentel, ministre des colonies, au président de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, autorisant, en effet, cette avance.

Mais le Trust, en nous écrivant ainsi, jouait sur les apparences. Le trust avait *irrégulièrement et illégalement* consenti des avances à la Compagnie, en mai et août 1905, et s'était fait gager par tout l'avoir de la Compagnie.

En apprenant l'emprunt d'août, le gouvernement s'était fort ému. Il n'avait pas tardé à apprendre qu'il y avait des opérations antérieures tout aussi irrégulières, notamment un emprunt de 420.000 fr. du 30 mai 1905 et une vente à réméré de 6.000 obligations, du 9 janvier 1905, sans oublier un traité de construction du 9 janvier 1905. M. Clémentel, ministre des colonies, écrivit alors à la Compagnie des chemins de fer éthiopiens la lettre suivante :

Ministère des Colonies

Paris, 10 novembre 1905.

Monsieur le président,

Vous avez récemment, dans une conférence avec les services de mon département, fait connaître que votre Compagnie avait contracté auprès de tiers, antérieurement au 28 août 1905, des emprunts pour le paiement des coupons d'obligations échues avant le 1^{er} septembre dernier.

Je vous prie de m'adresser copie des conventions que votre Compagnie a passées

relativement à ses emprunts. Je tiens d'ailleurs à vous faire remarquer que ces emprunts, s'ils ont été réellement contractés, ne devaient l'être, d'après l'art. 5, page 3 de la Convention du 5 février 1902, qu'avec l'approbation du ministre des Colonies.

Agréez, Monsieur le Président, etc.
Le ministre des Colonies,
Signé : Clémentel.

Enfin, le Gouvernement assigna la Compagnie et le Trust pour voir déclarer nul le gage consenti en août 1905.

C'est sur ces entrefaites qu'une transaction est intervenue et que le Trust a abandonné son gage irrégulier et spoliateur. La lettre du ministre du 1^{er} mars 1906 est une des manifestations de cette transaction. Le Trust a eu l'audace de présenter ingénument à nos lecteurs la lettre du ministre comme un acte d'approbation de ses agissements. C'est sur la volonté expresse du ministre des colonies que nous avons avancé, a-t-il dit... On voit quelle est l'audace du propos. Le Trust ne dit pas, et pour cause, que peu après, le gouvernement français désireux d'être complètement édifié sur les agissements combinés du Trust et de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, nomma une commission d'enquête, dont le rapport a été déposé en triple expédition ; une au ministère des colonies, une au ministère des finances, une au ministère des affaires étrangères.

*
* *
*

Le Trust est donc démasqué. Que lui faut-il encore ? Entendre déclarer nuls les avantages qu'il a arrachés à un débiteur aux abois, qu'il dominait, dans le but qui vient d'être exposé ?

Patience. Cela viendra.

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
ET
THE INTERNATIONAL RAILWAY TRUST
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 octobre 1907)

Nous avons annoncé dans notre numéro du 22 octobre 1907 qu'une instance était pendante devant le tribunal de commerce de la Seine, à l'effet de faire transformer en faillite la liquidation de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. À cette occasion, nous avons dit que nous nous abstenions de rappeler la thèse que nous avons soutenue ici même, car il nous paraissait souverainement inconvenant de tenter d'établir une sorte d'ambiance ayant pour objet de peser sur l'esprit des juges.

Mais nous avons compté sans le Trust de MM. Ochs frères, The International Ethiopian railway Trust and Construction Limited. Voici que certaines notes paraissent dans certains journaux, lesquelles déclarent que si la Cie impériale des chemins de fer éthiopiens est mise à mal, c'est... on peut le donner en mille... c'est parce qu'elle a été déclarée en liquidation judiciaire ! C'est la faute du tribunal de commerce. C'est la faute aussi du ministre des Colonies qui n'a pas voulu laisser la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens contracter de nouveaux emprunts ruineux et spoliateurs !

Nous eussions pu — si nous avons été mauvais confrères — déplorer que des journaux français se fussent montrés si légèrement accueillants aux arguments intéressés du Trust. Nous eussions pu demander quel triple bandeau leur « bouchait » les yeux, mais nous avons préféré n'en rien dire. Il y a certaines compromissions dont il vaut

mieux ne pas chercher à pénétrer le mystère. Mais voici que le Trust nous écrit encore. Encore ! s'écriera-t-on. Hélas oui. La lettre du Trust est même d'une si étonnante impudence, que point n'est douteux qu'elle soit voulue.

Faut-il l'avouer ? Nous avons eu la tentation de ne pas publier la lettre du Trust, tant sa feinte ingénuité nous paraît dissimuler un plan. Nous allons faire le jeu de nos correspondants en accueillant leur factum, nous sommes-nous dit. Mais, réflexion faite, nous avons préféré les laisser dire. Que nous importe, d'ailleurs, leur secret dessein ? Mieux vaut, somme toute, que le public soit juge et se rende compte de la valeur des propos du Trust anglais que nous avons surpris *la main dans le sac*.

Voilà pourquoi, après avoir annoncé que nous n'avions plus rien à dire au sujet des Éthiopiens, la lettre que l'on va lire nous fait un devoir d'en parler encore.

Voici la lettre. On remarquera qu'elle est datée de Paris.

Paris, le 21 octobre 1907.

Monsieur,

Vous voulez bien, dans votre numéro du 7 octobre, consacrer à l'International Ethiopian Railway Trust and Construction Company Limited quatre colonnes de votre journal. Vous y développez le roman politique, diplomatique et financier des menées anglaises. Au moment où la Compagnie du chemin de fer éthiopien est en liquidation, la question ne se pose pas entre deux peuples. Il s'agit donc de savoir si cette entreprise vivra ou si ses dépouilles enrichiront les financiers qui la guettent.

Le Trust ne peut laisser insinuer qu'il ait faussé le sens de la lettre du ministre des colonies du 1^{er} mars 1906. Quand nous vous avons fait publier cette lettre, vous avez dit que vous ne l'approuviez pas, la qualité que vous prenez de champion de la France vous donnant sans doute le pouvoir d'en juger les ministres, comme vous prétendez régir ses tribunaux. Le Trust a reproduit intégralement cette lettre, ce que vous vous gardez de faire aujourd'hui en discutant sa portée, et nous avons ainsi mis vos lecteurs en état de décider eux-mêmes si c'est bien sur la volonté expresse du gouvernement que nous avons consenti les avances en question.

La lettre du ministre invitait le Trust à payer le coupon du 1^{er} mars et lui faisait une obligation d'avancer à la Compagnie 380.000 fr. pour payer celui de juin : « L'International Ethiopian Railway Trust and Construction Company Limited devra s'engager, écrivait M. Clémentel, à faire les fonds de ce coupon. »

Voilà un prêt non seulement approuvé, mais encore sollicité, imposé même par le gouvernement, qui liait de nouveau et plus étroitement le Trust aux destinées de la Compagnie.

Vous faites allusion à un rapport d'une commission d'enquête. Nous serions très heureux qu'il fût publié intégralement, mais les adversaires du Trust ne paraissent pas avoir le même désir.

Nous vous prions d'insérer cette lettre conformément à la loi et vous prions d'agréer, Monsieur, nos civilités distinguées.

Signé. Boudeu, secrétaire.

Répondons maintenant.

Et tout d'abord si nous avons développé un roman, le Trust, qui ne se fait pas faute d'écrire, qui a usé du droit de réponse et même en a abusé, pouvait rectifier nos inexactitudes. Mais nous n'avons pas exposé de roman.

Le Trust de MM. Ochs frères a passé avec la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens des contrats d'avances usuraires ; il s'est fait accorder des gages spoliateurs ; il s'est fait consentir des contrats d'entreprises de travaux ruineux pour la Compagnie, avantageux pour lui ; il a tenté, au lendemain du dépôt du bilan par la Compagnie, une mainmise sur le réseau abyssin de cette compagnie, ce qui était un acte de flibusterie. En outre, le Trust a agi dans un intérêt politique. Tout cela, nous l'avons prouvé, archi-

prouvé ; nous avons fourni des documents, et nous avons mis le nez de ces Messieurs du Trust dans les preuves. Et c'est après que ces faits sont établis que nos correspondants nous écrivent cette phrase monumentale : « Il s'agit de savoir si cette entreprise vivra ou si ses dépouilles enrichiront les financiers qui la guettent ! » C'est le comble du cynisme de l'inconscience.

Les financiers dont il faut se débarrasser, ce sont précisément les financiers du Trust.

Nous prétendons, n'en déplaise au Trust, juger nos ministres en toute indépendance. Nous aspirons même au bonheur de les féliciter le jour où ils auront arraché du flanc de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens l'épine que lui ont plantée MM. Ochs brothers. Quant à prétendre régir nos tribunaux, ces Messieurs veulent rire apparemment. Laissons-les donc rire jaunâtre. Pour en revenir aux ministres, nous affirmons que le Trust se livre à un mensonge en prétendant que le prêt de 380.000 fr. a été voulu expressément et imposé par M. Clémentel. Nos correspondants feignent d'oublier que la lettre de M. Clémentel est survenue à titre transactionnel, qu'un procès avait été intenté par le ministre Clémentel à la Compagnie des chemins de fer éthiopiens et au Trust à la suite d'une mise en gage irrégulière et illégale consentie au Trust par la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.

Cette mise en gage irrégulière avait fait l'objet d'une protestation du gouvernement. En voici le texte :

L'an mil neuf cent cinq, le dix novembre.

À la requête de Monsieur le gouverneur du protectorat de la Côte française des Somalis, agissant au nom et pour le compte de ce protectorat, demeurant à Djibouti.

Et lequel domicile est élu à Paris en l'étude de M^e Fages, avoué près le tribunal de la Seine, demeurant à Paris, 7, rue Auber, où il entend que, sous peine de nullité tous les actes lui soient signifiés.

J'ai, Émile-Charles-Félix Benoist, huissier près le tribunal civil de la Seine, séant à Paris, y demeurant, 16, rue Turbigo, soussigné.

Signifié, dit et déclaré à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, société anonyme dont le siège social est à Paris, 80, rue Saint Lazare, en la personne de ses directeur et administrateurs demeurant audit siège où étant et partant au concierge de la maison ainsi déclarée.

Qu'aux termes de la convention conclue le 6 février 1902 entre le protectorat de la Côte française des Somalis et la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens approuvée par la loi du 6 avril 1902 et enregistrée à Paris, bureau des actes sous seing privé le 28 juin 1902, folio 19.2103 aux droits de 3 fr. 75, il a été stipulé à l'article 5, paragraphe 3, que la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens ne pourrait décider et contracter tous emprunts qu'avec l'approbation du Ministre des Colonies, après avis du Ministre des Finances.

Que le paragraphe 8 du même article 5 dit que la cession temporaire ou définitive de tout ou partie des lignes concédées, soit par voie de vente, de fusion, d'apport, de location, d'affermage, soit par tout autre moyen, ne pourra être effectuée qu'après l'approbation préalable des ministres des colonies, des affaires étrangères, sur l'avis du ministre des finances.

Que, cependant, au mépris de ces stipulations formelles, la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens a emprunté à la date du 28 août 1905, une somme de 239.000 fr. de The International Ethiopian Railway Trust and Company Limited. ayant siège social à Londres, 34, Clementes Lane avec agence à Paris, 19, rue La-Fayette.

Qu'à la même date, cette compagnie a donné en nantissement à la dite société anglaise, son fonds de commerce, c'est-à-dire l'ensemble de l'exploitation des lignes dont elle est concessionnaire, avec tous extensions et prolongements, les objets mobiliers existant soit au siège social à Paris, soit dans la région d'exploitation matériel roulant, approvisionnements, les droits de reprises et d'indemnité qui lui appartiennent

sur les objets mobiliers incorporés au sol, ses créances actives, le produit net de l'exploitation, le montant de la dîme prévue à l'acte de concession, et aux contrats ultérieurs ainsi que tous autres profits industriels ou commerciaux que la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens pourrait réaliser.

C'est pourquoi aux mêmes requête, demeure et élection de domicile que dessus, j'ai, huissier sus[nommé] et soussigné étant et parlant comme dessus déclaré à la Compagnie sus-énoncée, c'est-à-dire à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, protesté de nullité contre ses agissements, et ses conventions sus-énoncées les sommer de rapporter dans la huitaine de ce jour la justification de l'annulation des emprunts et nantissement dont s'agit à la radiation de l'inscription du nantissement qui aurait pu être effectué en exécution de la loi du 1^{er} mars 1898, tant au tribunal de commerce de Paris, qu'en tout autre lieu où elle aurait pu être effectuée.

Lui déclarant que faute par elle de le faire dans le dit délai et celui passé, le requérant se pourvoira ainsi qu'il existe pour l'y contraindre.

Sous toutes réserves à ce qu'elle n'en ignore et je lui ai domicile étant et parlant comme dessus, laissé cette copie sous enveloppe fermée et ne portant d'autre indication d'un côté que le nom et demeure de la partie, et de l'autre le cachet de mon étude apposé sur la fermeture du pli, le tout conformément à la loi.

Cette protestation par huissier fut suivie d'une assignation. C'est à la suite de l'assignation que le Trust s'engagea à donner mainlevée de son gage irrégulier et qu'intervint la lettre de M. Clémentel du premier mars 1906.

Le Trust déclare, en terminant son impudente du 21 courant, qu'il serait heureux qu'un rapport d'une commission d'enquête nommé par le ministre des colonies fût publié. Il paraît, nous dit le Trust, que nous n'avons pas le même désir. En vérité ! C'est bien mal connaître les journalistes.

Seulement ce n'est pas à nous que le Trust doit s'adresser, c'est au ministère des colonies.

Nous joignons donc nos vœux à ceux de l'Ethiopian Railway Trust, en ajoutant que nous souhaitons d'avoir la primeur de la publication. Et nous gageons fort que nos correspondants du Trust ne demanderont pas l'insertion du rapport aux quelques journaux qui leur sont dévoués avec autant d'indépendance patriotique que de désintéressement.

Menaces au gouvernement français
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 décembre 1908)

On télégraphie de Londres au *Financial News* que « la déchéance prononcée par le gouvernement français de la concession d'un chemin de fer français en Éthiopie vient frapper une importante société anglaise, The International Ethiopian Railway Trust and Construction Cy, constituée en 1901 et dont l'actif est surtout composé d'actions et d'obligations de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.

D'après les déclarations semi-officielles faites par les administrateurs de la International Ethiopian Railway Trust Cy, le gouvernement français serait sorti des limites du bon droit en décrétant la déchéance, pour les raisons contenues dans le décret. »

L'importante société anglaise à laquelle il est fait allusion par notre confrère le *Financial News* n'est autre que le Trust de MM. Ochs frères qui a exercé la mainmise que l'on sait sur la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. Pour la sortir de l'influence anglaise, le gouvernement français accorda en 1902 une subvention annuelle de 500.000 fr. pendant 25 ans à la Cie impériale. Celle-ci capitalisa la subvention par un emprunt à des compagnies d'assurances, se libéra partiellement envers ses créanciers

anglais, mais recommença à emprunter à des conditions usuraires, passant outre aux défenses du gouvernement français. Le Trust anglais s'est fait consentir des contrats d'entreprises de travaux ruineux pour la compagnie, avantageux pour lui ; il a tenté, au lendemain du dépôt du bilan de la compagnie — laquelle est en liquidation judiciaire — une tentative de mainmise sur le réseau abyssin de la compagnie. Aujourd'hui la déchéance de la compagnie est prononcée par le gouvernement français et le Trust de protester.

Il ne se contente point de protester. Il menace à mots couverts, cependant, car dans le télégramme adressé à notre confrère le *Financial News*, il est dit encore que les conditions auxquelles est subordonné le droit pour le gouvernement français de prononcer la déchéance doivent également rencontrer l'assentiment du gouvernement éthiopien. L'article 16 de la Convention de 1902, dit que la déchéance entraîne la confiscation de la partie du réseau comprise entre Djibouti et la rivière Hawash [Aouache] sous les réserves stipulées à l'article 18, lequel prévoit le consentement du gouvernement éthiopien faute de quoi la déchéance ne pourra s'exercer que sur les 90 kilomètres situés dans le Somaliland français. On ajoute : « La question retiendra certainement l'attention des gouvernements anglais, français et abyssins ».

D'autre part, la *Réforme économique* dit à propos de la déchéance : « Il semble que le gouvernement ait voulu ainsi porter un défi à l'opinion publique. Souhaitons pour lui qu'il n'ait pas à le regretter très prochainement. »

Ces paroles ont certainement un sens que les ministères des Finances et des Colonies doivent comprendre.

On sait que le trust de MM. Ochs frères a des défenseurs très ardents en France même, dans certains milieux financiers et que le gouvernement peut s'attendre à quelque riposte à bref délai, « très prochainement », comme dit notre confrère.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 janvier 1909)

Le Trust anglais vient d'être condamné à restituer les gages excessifs qu'il s'était fait donner par la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.

Le tribunal de commerce de la Seine, dans son audience d'avant-hier, 18 janvier, a rendu un jugement contre l'International Ethiopian Railway Trust and Co Ld (le Trust Ochs) qui fait état de tous les griefs que nous avons mis en évidence dans la série d'articles que nous avons publiés depuis deux ans à la charge tant de la Compagnie impériale que du Trust lui-même.

Nous avons dénoncé les contrats que le Trust avait obtenu de la faiblesse et de l'incapacité du conseil d'administration de la Compagnie impériale, aujourd'hui déchue, contrats qui allaient jusqu'à abandonner la gare de Diré-Daoua et 80 kilomètres de ligne au Trust pour un prêt de 240.000 fr. à peine. Ce contrat et ceux de même nature, postérieurs ou antérieurs, viennent d'être annulés. Donnons ci-après quelques extraits du jugement :

Attendu que Vacher, ès qualité, expose que la société The International Ethiopian Railway Trust Co Ltd a consenti à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens de lui faire une ouverture de crédit à concurrence d'une somme totale de 1.093.000 francs et que le conseil de cette compagnie a conféré à la société prêteuse, tant pour les avances à faire en vertu desdites conventions que pour des avances antérieures, les garanties suivantes :

1. — La remise des coupons à payer aux obligataires ;
2. — Un nantissement sur la créance de 1.015.000 francs en principal à recouvrer des

actionnaires de la Compagnie ;

3. — La remise en nantissement des études et plans relatifs à la construction de la ligne de chemin de fer de Diré-Daoua à Addis-Abeba ;

4. — Un gage sur les biens, meubles et immeubles de la gare de Diré-Daoua, sur 80 kilomètres de la ligne de chemin de fer partant de Diré-Daoua et se dirigeant vers Djibouti avec les produits y afférents ;

Qu'en outre, le dit conseil a accordé à cette société, en sus des garanties sus-indiquées et à titre de rémunération de son concours financier, diverses options sur les obligations à émettre et sur les études et plans de la ligne de Diré-Daoua à Addis-Abeba.

Que Vacher soutient que les emprunts contractés par la Cie impériale des chemins de fer éthiopiens sont nuls comme ayant été consentis tant en *violation* de la loi que des *statuts* de la Cie et qu'il ne saurait être tenu d'en admettre le montant à quelque titre que ce soit au passif de ladite liquidation judiciaire.

Au fond :

Sur la nullité des conventions des 31 août, 29 novembre 1906 et 28 février 1907, sur celle des prêts contractés en vertu de ces conventions, sur celle des droits de gage, de nantissement et de tous avantages qui en découlent et sur la demande reconventionnelle.

.....
Attendu qu'il ressort des débats et des documents produits que les emprunts consentis en vertu des conventions litigieuses et à concurrence desdites ouvertures de crédit, ont été contractés sans l'autorisation de l'État et de plus que les ministres des départements intéressés ont refusé de les ratifier ;

Que la preuve en ressort notamment des lettres des 23 avril, 5 septembre et 29 novembre 1906, adressées par le Ministre des Colonies au président du conseil d'administration de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens ;

Que même par lettre du 27 mars 1907, réitérée le 24 décembre suivant, et le 2 janvier 1908, les ministres des affaires étrangères et des colonies ont mis cette Compagnie en demeure de régulariser dans un délai imparti par ladite lettre ministérielle sa situation vis-à-vis de l'administration ;

Attendu, en outre, que l'assemblée générale extraordinaire du 21 avril 1902 a approuvé les modifications statutaires imposées par l'État aux statuts sociaux et que le nouveau texte de l'article 2 modifié est ainsi conçu (citation de l'art. 2 modifié) ;

.....
Attendu que ces statuts ont été publiés de même que la loi du 6 février 1902 a été promulguée régulièrement ;

Qu'une assemblée extraordinaire d'actionnaires n'a été spécialement convoquée pour décider les emprunts dont s'agit et conférer au conseil les pouvoirs nécessaires à cet effet ;

.....
Attendu qu'aucune assemblée extraordinaire n'a été consultée sur l'opportunité des quatre contrats litigieux ;

Que le Trust, de son côté, ne pouvait en ignorer l'irrégularité, les statuts nouveaux ayant été publiés ;

Attendu enfin que si de l'art. 23 des statuts nouveaux, il ressort que le conseil avait les pouvoirs les plus étendus sans limitation ni réserve autre que celle stipulée à la convention du 7 février 1902 pour gérer et administrer, il n'en découle point qu'il ait eu le pouvoir de réaliser des emprunts qui ne sont pas des actes de simple administration et qui ne sont point davantage des actes conservatoires, ces emprunts, s'ils ont servi à payer des dettes, les grevaient tant par les garanties très lourdes qui étaient données que par la rémunération qui consistait en options sur les obligations, ces options étant de nature à nuire, dans l'avenir, au crédit de la société ;

Qu'il est constant dans ces conditions que ledit conseil a dépassé son mandat ;

Et attendu que les administrateurs de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens n'ont pu engager leur Compagnie qu'autant qu'ils agissaient dans la limite de leurs attributions ; qu'ainsi les opérations d'emprunt indiquées sont nulles vis-à-vis de la société.

.....
Qu'il convient donc de prononcer cette nullité et d'ordonner le rapport à la masse des 200 actions de la Compagnie Africaine Orientale remises à la Société The International Railway Trust, à titre de complément de garantie en sus des privilèges désignés aux conventions dont s'agit ;

Sur l'admission de la créance du Trust au passif de la liquidation ;

Attendu que le montant des coupons d'obligations payées est de 1.035.288 francs ;

Qu'il ressort des débats que les sommes reçues par la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens pour les besoins de son administration se sont élevées à 229.846 fr. 25, soit ensemble 1.265.134 fr. 25 ;

Attendu qu'il ne convient d'admettre la Société The International Trust and Co Ltd, au passif, que pour le montant des sommes dont la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens a profité ; que cette dernière n'a pu faire produire à ses capitaux aucun intérêt, puisqu'elle les versait à ses obligataires ou à ses créanciers dès qu'elle les encaissait ; qu'il n'y a donc pas lieu de comprendre dans la production les intérêts réclamés ; Qu'il échet, dans ces conditions, d'admettre la Sté The International Ethiopian Railway Trust and Co Ld pour la somme ci-dessus indiquée à titre chirographaire ;

Par ces motifs :

Oùi M. le juge-commissaire ;

Déclare nulles relativement à la Cie impériale des chemins de fer éthiopiens et spécialement relativement à la masse, les conventions des 31 août, 29 novembre, 29 décembre 1906 et 28 février 1907, ensemble les prêts contractés en vertu de ces conventions, les droits de gage, de nantissement et de tous avantages qui en découlent ;

Condamne la société The International Ethiopian Railway Trust and Co Ltd, à rapporter à la masse les valeurs et documents remis à ce sujet ensemble les actes et leur signification, ainsi que les 200 actions de l'Afrique Orientale ;

Dit toutefois que Vacher ès qualité sera tenu d'admettre, mais à titre chirographaire, cette société au passif à concurrence de la somme de 1.265.134 fr. 25, à charge par elle, d'affirmer sa créance en la forme accoutumée ;

Déclare les parties respectivement mal fondées dans le surplus de leurs demandes ; fins et conclusions, les en déboute ;

Et vu les circonstances de la cause, fait masse de tous les dépens qui seront supportés, moitié par la Société The International Ethiopian Railway Trust and Co Ltd et moitié en frais de liquidation.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(La Presse, 25 janvier 1909)

On trouve les obligations des Chemins de fer éthiopiens aux environs de 80 fr. La Compagnie avait conclu des combinaisons peu correctes, pour se procurer de l'argent, avec l'International Ethiopian Railway Trust, qui cherchait à mettre la main sur le chemin, de fer en vue d'accroître l'influence anglaise en Éthiopie. Dans son audience du 18 janvier, le tribunal de commerce de la Seine vient de condamner l'Ethiopian Trust à restituer les gages excessifs qu'elle avait reçus des Chemins Éthiopiens pour des prêts qu'elle avait consentis.

CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 juillet 1909)

Devant la première Chambre de la Cour d'appel viennent de commencer les débats relatifs au procès pendant entre la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, représentée par M. Vacher, son liquidateur et l'International Ethiopian Railway Trust.

Rappelons brièvement de quoi il s'agit. Le Trust, composé de capitalistes anglais, avait jusqu'en 1906 avancé des sommes importantes à la Compagnie avec l'autorisation du gouvernement français, dont le pouvoir de tutelle résultait de la subvention annuelle de 500.000 fr. qu'il servait à la Compagnie. En 1906, le Trust continua à faire des avances, mais malgré le refus d'autorisation, en se faisant consentir un nantissement sur une partie des lignes.

Mise en liquidation judiciaire en 1908, la Compagnie céda, comme on sait, son actif à une compagnie nouvelle, et c'est alors que le syndic de la liquidation. M. Vacher, contesta devant le tribunal de commerce la validité de la créance du Trust.

Cette validité, le tribunal de commerce l'a admise, tout en refusant cependant de reconnaître la validité des nantissements faits sans l'autorisation du gouvernement français. C'est de la seconde partie de cette décision que le Trust fait appel. M. Vacher, d'autre part, fait appel de la partie du jugement qui a validé la créance du Trust.

À M^e Edmond Seligman qui vient de plaider pour le Trust, M^e Albert Clemenceau répondra à huitaine pour M. Vacher.
