

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS

Création de la Compagnie des Batignolles

Les chemins de fer du Sénégal
(*Le Temps*, 21 février 1881)

Le projet de loi relatif aux chemins de fer du Sénégal revenait hier pour la seconde fois devant la Chambre, le Sénat ayant apporté mercredi dernier quelques modifications de détail au texte voté par les députés.

La vive opposition faite par la droite du Sénat à ce projet a suggéré l'idée à la droite de la Chambre de combattre aussi ce projet, qu'elle n'avait pas cru devoir critiquer la première fois.

On sait de quoi il s'agit dans ce projet : d'approuver la concession à la Compagnie Goüin des Batignolles, du chemin de fer destiné à relier le port de Dakar à la ville de Saint-Louis pour offrir à celle-ci un débouché facile sur la mer que sa situation particulière à l'embouchure du fleuve lui interdit ; 2° d'affecter un crédit de 8 millions et demi à construire le premier tronçon d'un chemin de fer de pénétration au cœur de l'Afrique et reliant les postes de Médine et de Bafoulabé aujourd'hui occupés par des détachements de troupes françaises. Ce chemin de fer aurait une longueur de 130 km ; sa tête de ligne, Médine, est en communication avec Saint-Louis par le Sénégal, qui est navigable quatre mois par an pour les gros bateaux et presque toute l'année pour les chalands.

Quant à l'autre extrémité, Bafoulabé, elle sera le point de départ d'une ligne de pénétration pouvant aller jusqu'à Tombouctou, et qui ouvrira à la civilisation européenne, sous l'égide de la France, de vastes contrées inexplorées jusqu'à ce jour, et certainement plongées dans la barbarie.

Ce projet, qui est inspiré par d'aussi généreuses et d'aussi patriotiques raisons, a rencontré hier une opposition mesquine, basée sur des détails de chiffres ou d'exécution.

M. Dréolle a ouvert le feu en demandant des explications sur l'emploi des 8 millions pour la section de Médine à Bafoulabé ; M. des Rotours, autre député bonapartiste, a critiqué la convention passée avec la Compagnie Goüin pour la section de Dakar à Saint-Louis. M. Rouher a insisté particulièrement sur les observations de M. des Rotours, à propos du mode d'exploitation de cette section et du mode de constitution de la Société concessionnaire, qui ne serait pas assez régulièrement formée.

Il a été répondu aux trois orateurs bonapartistes, par M. l'amiral Cloué, ministre de la marine, M. Rouvier et M. Blandin, rapporteurs de la commission du budget.

Finalement, le projet de loi à été voté par 325 voix contre 96 ; mais une légère modification de rédaction proposée par M. Rouher et votée par la Chambre, en ce qui concerne une clause arbitrale, nécessitera le renvoi du projet pour la seconde fois au Sénat.

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 12 avril 1883)

Sénégal. — Les travaux du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis sont poussés rapidement ; le nivellement est fait sur 18 km ; les rails seront placés très prochainement ; on pense pouvoir mettre en exploitation dans deux mois une partie de la ligne ; la section de Dakar aura atteint Rufisque dans deux ou trois semaines.

S.A., 4 juin 1883.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
Société anonyme au capital de cinq millions de francs
Siège social : 6, rue de Saint-Pétersbourg, à Paris.
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 12 juin 1883)

Cette société a pour fondateurs : M. Ernest-Alexandre Goüin, ingénieur, commandeur de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue Cambacérès, 4,

Ayant agi au nom et comme administrateur de la Société de Construction des Batignolles, société anonyme au capital de cinq millions de francs, avant son siège à Paris, avenue de Clichy, 176.

Elle a pour objet :

La construction et l'exploitation du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (Sénégal), dont la concession est apportée à la société. Son objet pourra s'étendre aussi à la construction et à l'exploitation de toutes autres lignes de chemin de fer au Sénégal ou s'y rattachant, après décision de l'assemblée générale des actionnaires, ainsi qu'à toutes opérations accessoires à ces exploitations.

Elle est constituée pour une période qui finira le 31 décembre 1884.

L'assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année à Paris, entre le premier avril et le trente juin, sur convocation du conseil d'administration.

Tout propriétaire de cinq actions au moins a le droit de faire partie de l'assemblée générale.

M. Goüin, en sa qualité d'administrateur de la société de Construction des Batignolles, apporte à la présente société :

La concession du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, résultant d'une convention passée le trente octobre mil huit cent quatre-vingt, entre M. le ministre de la marine et des colonies, agissant au nom de l'État, et M. Ernest Goüin, au nom de la Société de Construction des Batignolles, et approuvée par la loi du vingt-neuf juin mil huit cent quatre-vingt-deux qui a déclaré d'utilité publique l'établissement de ce chemin de fer.

Les conditions de cette concession sont établies par la convention ci-dessus énoncée et par le cahier des charges y annexé, et encore en ce qui concerne divers détails d'interprétation par les correspondances échangées entre M. le ministre de la marine et des colonies et de la Société de Construction des Batignolles, les six, dix, dix-huit mars, cinq mai, seize septembre et quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-deux.

La durée de la concession a été fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir de l'achèvement des travaux de la ligne.

Au moyen de cet apport, la présente société est entièrement substituée aux lieu et place de la Société de Construction des Batignolles, relativement à ladite concession, comme si elle lui avait été faite directement, et par suite elle aura à son compte et à sa charge les travaux qui en sont la conséquence, ainsi que toutes les dispositions relatives à la mise en œuvre et à l'organisation des services. La Société de Construction des Batignolles remettra à la présente société, aussitôt après sa constitution, les projets, plans et documents relatifs à la concession.

M. Ernest Goüin susnommé, ayant agi dans les mêmes qualités que celles ci-dessus énoncées, a déclaré que les dix mille actions dont se compose le fonds social de la

Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, ont été souscrites par vingt-sept personnes dans des proportions différentes, et qu'il a été versé par chacun des souscripteurs le quart, soit cent vingt-cinq francs sur chacune des actions par lui souscrites.

Ont été nommés administrateurs de la Compagnie pour six années : 1° M. Jules Arnoldi ¹, ingénieur, 33, rue de La-Rochefoucauld, à Paris ; 2° M. Alphonse Champouillon ², ingénieur, demeurant à Paris, avenue Gourgaud, 18 ; 3° M. John-Francis Knight ³, ingénieur, demeurant à Paris, avenue du Trocadéro, 176 ; 4° M. Alfred-Marie-François-Xavier Kowalski ⁴, ingénieur, demeurant à Paris, rue de Rome, 77 ; 5° Et M. Édouard de Traz [voir encadré ci-dessous], propriétaire et ingénieur, demeurant à Paris, avenue de Villiers, 21.

Acte déposé chez M^e Le Villain, notaire à Paris, et publié dans la *Gazette des Tribunaux* du 12 juin 1883.

¹ Jules Arnoldi (Paris, 1^{er} sept. 1844-Paris IX^e, 20 avril 1893) : fils de Charles Guillaume Arnoldi et de Louise Katzstein, demeurant au moment de son décès à Cassel (Allemagne). Marié à Marie-Thérèse Bournisien. Ingénieur E.C.P. 1867. Il représentait également la Compagnie des Batignolles au conseil d'administration des Chemins de fer régionaux des Bouches-du-Rhône.

² Alphonse Champouillon (Metz, 14 juillet 1834-Paris, 8 mars 1903) : ancien ingénieur en chef des services administratifs de la Compagnie du canal de Suez. Il se rapproche de la Compagnie de construction des Batignolles et devient administrateur de la Société d'exploitation du chemin de fer de Bône à Guelma (janvier 1877). Voir [encadré](#).

³ John François Ramon de la Sainte-Trinité Knight (La Havane, Cuba, 1835-Paris XVI^e, 24 octobre 1884) : fils de Georges Knight et de Anna Charlotte Antoinette Guillemin. Marié à Caroline, Amélie Michel de Guilleau. Ingénieur E.C.P., 1857, attaché à la Compagnie des Batignolles : administrateur du Chemin de fer de la Seudre (Pons-Royan-La Tremblade) et du Bône-Guelma (1874), de la Banque des communes de France (1883).

⁴ Alfred-Marie-François-Xavier Kowalski (Paris, 14 août 1846-Paris XVII^e, 19 nov. 1902) : Fils de Jean-Antoine Kowalski, employé, et de Marie Anne Gertrude, Pétronelle, Théodore Didelot (de Carbonaro). Marié à Joseph, Alphonsine, Juliette Coutin, sœur de Jules Coutin, avoué. Dont Jean, ingénieur ECP. Ingénieur E.C.P. 1869 (2^e sur 181). Chef du service central aux chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 4 janvier 1898).

Édouard Auguste Charles de TRAZ, président (1895-1909)

Né le 16 novembre 1832 à Genève (Suisse).

Fils de Jean François Conrad André de Traz, rentier, et de Sophie Mélanie van der Mersch.

Marié en 1863 avec Marthe Casimir-Périer (1846-1872) fille de Paul Casimir-Périer, banquier, armateur, député (1878-1891), puis sénateur (1891-1897) du Havre.

Remarié en 1880 avec Madeleine Gaume (1851-1919). Dont Georges, artiste peintre, et Robert, romancier.

ECP 1853.

Attaché à la Société des Batignolles : construit le pont de Szegedin [Szeged (Hongrie)] sur la Theiss [ou Tisza](1856-1858), pour la Société des chemins de fer de l'État autrichien, et le grand pont de Dunabourg [Witepsk] sur la Dwina et tous les ponts de la Grande Société des chemins de fer russes, de Pskow à Vilna (1859-1862).

Ingénieur des Houillères et forges du Creusot : missions en Italie, au Danemark et en Suède (1862-1867).

Mission du gouvernement de la Défense nationale (1870-1871).

Administrateur de la Southern Brazilian Rio Grande do Sul Cy (société anglaise) : a fait construire au Brésil, par des entrepreneurs français, la ligne Rio Grande do Sul-Bagé.

Président de la Cie française du chemin de fer du Nord-Ouest argentin de sa création à la cession de la ligne au gouvernement argentin.

Administrateur (délégué à l'exploitation)(1885), puis président (1903-1907) et administrateur de la [Compagnie du Chemin de fer de Bône à Guelma et prolongements](#) ;

Administrateur (1885) de la Société des publications économiques : édition du quotidien *Le Soir* à Paris.

Administrateur (1887), puis président (1894-1898) de la Compagnie du tramway de Paris et du département de la Seine : a dirigé la transformation de la traction animale en traction mécanique sur tout le réseau.

Administrateur de la Compagnie des chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône (1888).

de la Société du tramway funiculaire de Belleville (1890).

de la Société d'études et d'entreprises (filiale de la banque Mirabaud).

Commissaire aux comptes des Chantiers et ateliers de la Gironde,

de la Compagnie agricole de la Crau et des marais de Fos,

Commissaire aux comptes (1893), puis administrateur (1896-1908) de la Société industrielle des téléphones.

Commissaire aux comptes (1894), puis administrateur (1904-1909) de la Compagnie générale des voitures à Paris — la mère du président, Maurice Bixio, étant née Gaume.

Chevalier de la Légion d'honneur du 29 juillet 1901.

Décédé à Genève, en 1918.

Banque du Sénégal (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 mars 1885)

.....
Cette Banque attend un accroissement considérable d'affaires de l'établissement du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la Marine
(*Journal officiel de la République française*, 9 juillet 1885)

Chevalier

Blondelet (François-Eugène), directeur des travaux du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis ; 30 ans de services, dont 3 aux colonies.

[Né le 3 mars 1837 à Rethel (Ardennes).

Fils de Jean-Baptiste Blondelet et de Véronique Joseph Vauvert.

Ingénieur civil.

Construction du chemin de fer des Ardennes (Entreprise Parent et Schaken) (1855-1857).

Au service central des études de la Cie des chemins de fer de l'Ouest (1857-1861).

Construction des gares et stations de la ligne d'Anione à Bologne (Chemins de fer romains).

Chef de section aux Chemins de fer calabro-siciliens (1863-1866).

Attaché à la Société des Batignolles (3 janvier 1867) : lignes Villach-Linz pour le Sudbahn (Autriche), Pitesti-Craiova (Chemins de fer roumains), Duviver-Souk-Arhas (Algérie), puis au Sénégal.

Décédé le 15 novembre 1902, en son domicile, à Paris, place des Batignolles, 22.]

ACTES OFFICIELS.

(*Le Journal des débats*, 27 mai 1886, p. 2, col. 5)

Par décision du sous-secrétaire d'État au ministère de la marine et des colonies, en date du 25 mai courant, ont été nommés :

Secrétaire du [Conseil supérieur des colonies](#), M. Paul Revoil, chef du cabinet du sous-secrétaire d'État, en remplacement de M. Jacques Haussmann, nommé secrétaire de la commission de vérification des comptes de l'exploitation du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

.....

Décisions et avis de la Chambre syndicale

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 8 octobre 1886)

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

À partir d'aujourd'hui 8 octobre présent mois, les actions de la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (Sénégal) seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

10.000 actions de 500 fr., au porteur, entièrement libérées et remboursables à 650 fr.

Jouissance courante : 1^{er} juillet 1885.

Ces titres seront inscrits à la cote sous la rubrique suivante : « Dakar à Saint Louis (Cie du Chemin de fer de) ». — Garantie kilométrique de l'État par la convention du 30 octobre 1880. — Loi du 29 juin 1882.

Siège social : à Paris, 35, rue de Rome.

COMPAGNIE du CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS

(*L Journal des chemins de fer*, 25 décembre 1886)

Cette Compagnie est dans une situation des plus simples. Depuis le 6 juillet 1885, elle a livré à l'exploitation la ligne entière de Dakar à Saint-Louis, dont elle a été chargée au Sénégal. Depuis la même époque, par conséquent, elle est dans la période d'exploitation prévue par la Convention du 30 octobre 1880, convention qui est sa charte constitutionnelle par rapport l'État, une loi du 29 juin 1883 l'ayant définitivement approuvée. Or, que dit cette convention ?

Aux termes de l'article 2, « le ministre de la marine et des colonies garantit au nom de l'État, pendant la durée de la concession, par km de la ligne de Dakar à Saint-Louis, un revenu minimum net annuel de 1.154 fr. » Pour qu'aucun doute ne put naître sur la portée de cette garantie, l'article 6 a ajouté :

« Pour assurer le revenu minimum annuel stipulé à l'article 2 ci-dessus, et dont le montant est fixé à forfait à la somme de 1.154 francs, on ajoutera à cette somme le *montant des frais d'entretien et d'exploitation*, puis on déduira du total de ces deux sommes le montant du revenu brut ; la différence représentera le montant de la somme à allouer à la Compagnie pour couvrir l'insuffisance des produits du chemin de fer. »

Voilà qui est clair. Pour la Compagnie de Dakar à Saint-Louis, aucun aléa. La Convention repose toute sur cette idée : assurer à la Compagnie un minimum de revenu. Elle admet, d'ailleurs, « qu'un tarif à forfait des frais d'entretien et d'exploitation sera établi dès que les conditions de l'exploitation seront suffisamment définies ». Mais il est manifeste que cette clause complète la première et ne saurait, en aucun cas, en affaiblir la portée.

Le tarif devra être établi de telle sorte que le revenu minimum de 1.154 francs par km soit acquis. « Il pourra, d'ailleurs, être renouvelé et modifié à toute époque pendant la durée de la concession » ; de sorte que si, par impossible, le revenu que l'État a entendu mettre à l'abri de toute éventualité venait à être mis en question par quelque erreur commise dans le tarif, cette erreur fût aussitôt rectifiée.

LE CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} février 1887)

La Revue universelle des chemins de fer s'ex prime ainsi :

On trouve que les sous-préfets et les percepteurs grèvent le budget et on supprime une centaine des premiers et quelques douzaines des seconds. Total : une économie de plusieurs centaines de mille francs. À côté de cela on creuse des gouffres où l'on engloutit des millions, témoin la désastreuse affaire du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

Le mois dernier, la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre, portant ouverture au ministre de la marine et des colonies, sur l'exercice 1886, d'un crédit supplémentaire de 600.000 fr. pour les frais d'exploitation et de contrôle du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, a déposé son rapport sur le bureau du Sénat. Voici, en peu de mots l'histoire de ces 600.000 francs, elle est instructive et mérite d'être connue :

L'État garantit à la Compagnie 1.154 francs par km. Or, d'après les comptes de la Compagnie, les dépenses d'exploitation se seraient élevées en 1885, à 2.493.060 395

En ajoutant à ce chiffre le revenu garanti par km, soit 276.468 14

on a un total de 2.769.468 14

d'où il faut déduire le montant des recettes 674.060 19

Il resterait donc à la charge de l'État 2.095.407 95

Or, le crédit inscrit étant de 1 259.500 00

l'insuffisance est de 835.907 95

En attendant le retour d'un ingénieur que l'administration a envoyé au Sénégal pour étudier sur place les économies qu'il serait possible de réaliser, la commission a été d'avis d'avancer 600.000 francs sur cette somme, le solde, soit 235.907 95, ne devant être réglé qu'après la vérification faite par l'ingénieur chargé d'y procéder.

Voilà donc une affaire qui a donné lieu à de nombreuses études, que le conseil des ponts et chaussées a, nous ne pouvons pas en douter, particulièrement examinée, et sur laquelle on s'est trompé de 835.000 francs sur les recettes ou les dépenses d'exploitation !

Nous savons bien qu'on viendra nous dire qu'à l'époque des évaluations, quelques km seulement étaient en exploitation, et que les prévisions ne reposaient que sur des bases très incertaines.

D'accord, cela serait excusable s'il s'agissait du premier venu, mais de la part des ingénieurs de l'État, de gens d'une grande compétence en cette matière, cela est impardonnable. Jamais on ne s'est trompé aussi grossièrement.

Supprimez des sous-préfets et des percepteurs, rognez sur le budget des cultes, sur celui des beaux-arts et de l'instruction publique, et quand vous aurez réussi de la sorte à trouver quelques centaines de mille francs, creusez un gouffre à côté où vous les engloutirez avec beaucoup d'autres, et vous aurez fait de la bonne besogne, en vérité !

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 novembre 1887)

On sait que la Chambre avait ajourné la discussion du projet de loi portant ouverture, au budget de 1886, d'un crédit supplémentaire de 600.000 fr. pour frais d'exploitation de cette ligne.

Le ministre de la marine et des colonies vient de retirer ce projet.

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1888, p. 728 :
Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
Conseil d'administration : MM. Ed. de Traz, président ; Champouillon, Arnoldi, Kowalski, Guillet ⁵, Dumas-Vence ⁶.

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 janvier 1888)

Par la convention de 1880, l'État s'est obligé à l'égard de la Compagnie concessionnaire : 1° à lui allouer une somme de 12.630.000 fr. comme complément du capital de premier établissement ; 2° à lui garantir, pendant toute la durée de la

⁵ Jules Guillet (Cholet, 1834-Cholet, 1893) : polytechnicien, médecin, chevalier de la Légion d'honneur du 21 juin 1891 : propriétaire-agriculteur à Leguivy-Plougras (Côtes-du-Nord). Marié à Louise Alice Charbonneau. Dont Jules Guillet (1881-1918), polytechnicien, directeur général de la Cie H.P.L.M.

⁶ Charles-Joseph Dumas-Vence (Tonnerre, 1823-Paris, 1904) : petit-fils de l'amiral Vence qui participa à la guerre d'indépendance américaine et organisa l'expédition de Bonaparte en Égypte. Fils d'Auguste Joseph Dumas et de Marie Jeanne Vence. Contre-amiral. Membre de la famille Goüin par son mariage en 1857 avec Mathilde Goüin. Dont sept enfants parmi lesquels Georges-Alfred, agent des Messageries maritimes à Shanghai, décédé de la typhoïde en 1899.

concession, un revenu minimum net annuel de 1.154 fr. par km exploité ; 3° enfin à lui avancer l'excédent sur les recettes de toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation.

Pour fixer cette dernière somme, il y avait lieu de déduire les recettes des dépenses d'entretien et d'exploitation augmentées du revenu minimum net garanti. Les recettes sont calculées en principe d'après les prix de transport fixés par les tarifs annexés au cahier des charges. Mais une difficulté s'est élevée pour les transports des matériaux, du matériel et du personnel employé à l'exécution des travaux des sections restant à ouvrir.

L'article 6 de la convention donnait à la Compagnie la faculté de les faire gratuitement ; il était entendu seulement que les frais d'entretien et d'exploitation afférents à ces transports seraient défalqués des frais généraux d'entretien et d'exploitation pour le calcul de la garantie d'intérêts. La Compagnie interprétait cet article en ce sens que ces transports ne devaient entrer en compte que pour le prix réel : elle en déduisait seulement les droits des péage. Le ministre soutenait au contraire qu'il fallait appliquer à ces transports le tarif plein.

Le conseil d'État, statuant au contentieux, a rendu, le 13 janvier 1888, une décision qui se résume de la manière suivante :

« Par application de la convention passée entre la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis et le ministre de la marine, la garantie d'intérêt qui court au profit de la Compagnie du jour de la mise en exploitation d'une section de ligne n'est pas interrompue par la suspension de l'exploitation due à des pluies qui détériorent la voie.

En exécution d'un accord survenu postérieurement à la convention entre le ministre et la Compagnie, les frais généraux de l'administration centrale doivent être répartis entre la construction et l'exploitation proportionnellement aux longueurs en construction ou en exploitation.

Ces frais généraux comprennent l'achat du mobilier du service central, mais ne comprennent pas les frais de constitution de la Société, ni ceux de timbre des actions, de consultation d'avocat sur le pourvoi dirigé contre l'État relativement au versement du capital-actions, qui rentrent dans les frais de constitution.

Les transports faits par la Compagnie, sur les sections ouvertes à l'exploitation, des matériaux, du matériel et du personnel employés aux travaux de construction des sections restant à ouvrir, peuvent être faits gratuitement; mais les frais d'entretien et d'exploitation afférents à ces transports doivent être défalqués des frais généraux d'entretien et d'exploitation pour le calcul de la garantie d'intérêts. (Art. 6 de la convention.)

CHEMINS DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 février 1888)

Dans notre numéro du 24 janvier, nous avons fait connaître la solution donnée à un litige pendant entre cette Compagnie et l'État et indiqué déjà déjà sommairement les clauses du traité de garantie invoqué au cours des débats.

La Compagnie de Dakar à Saint-Louis a établi un réseau de 264 km, qui est livré à l'exploitation depuis juillet 1885. L'État lui garantit pendant toute la durée de la concession (99 ans) un revenu minimum net annuel de 1.154 fr. par km. La convention où se trouve mentionnée la clause de garantie est du 30 octobre 1880 ; elle a été approuvée par la loi du 29 mai 1882.

Aux termes de l'article 3 de la convention sus énoncée, la Compagnie était tenue de constituer un capital de 5 millions. L'État s'engageait à lui faire l'avance du supplément de la dépense, cette dépense étant évaluée à 17.680.000 fr. L'avance de l'État a dû être, par conséquent, de 12.680.000 francs ; elle est stipulée remboursable, y compris les intérêts à 4 %, au moyen de prélèvements à opérer sur les revenus nets de

l'exploitation, dès qu'ils dépasseront 1.154 francs par km. Toutefois, la Compagnie ne sera tenu d'affecter à ce remboursement, ainsi qu'à celui des avances consenties pour insuffisance de recettes, que la moitié de l'excédent des bénéfices nets de l'exploitation.

L'État a stipulé un droit de partage qu'il exercera dès que le revenu net dépassera l'intérêt à 8 % du capital total de premier établissement.

Pour fixer le montant des avances que l'État doit faire chaque année pour insuffisance de recettes, on établit en fin d'exercice, le compte exact des recettes d'exploitation ; on met en regard les dépenses d'entretien et d'exploitation augmentées du chiffre de la garantie et la différence quand les recettes sont inférieures, indique le montant de l'avance à faire par l'État.

Nous venons de dire que la Compagnie de Dakar avait un capital de 5 millions. Ce capital est représenté par 10.000 actions de 500 fr. entièrement libérées.

L'État lui garantit un revenu net kilométrique de 1.154 fr., ce qui représente, pour 264 km, 304.656 francs. Elle est donc assurée de faire quand même, chaque année, tous frais payés, une recette nette de 304.656 fr., ce qui représente 30 fr. 46 par action, ou plus exactement, 30 fr. nets, le surplus étant affecté aux droits de timbres et autres petites dépenses non comprises dans celles d'entretien et d'exploitation.

La Compagnie ne distribue à ses actions que 29 60 ; elle leur fait subir, pour l'amortissement un prélèvement annuel de 40 centimes. Ici, la situation est très claire. Le réseau de la Compagnie est terminé : il n'y a pas eu de mécomptes sur les dépenses de construction. Tout a été couvert au moyen du capital-actions et de l'avance de l'État.

Cette avance n'étant remboursable qu'éventuellement et sur des bénéfices futurs lorsqu'ils correspondront à un dividende de plus de 40 fr., il n'y a pas lieu de s'en occuper pour le moment.

L'État est absolument tenu d'avancer et avance sous déduction des recettes brutes encaissées par la Compagnie, tous les frais d'exploitation et d'entretien plus une annuité de 304.056 fr. représentant 6 % net du capital fourni par la Compagnie. Cette seconde avance comme la première, n'est remboursable qu'éventuellement et sur les bénéfices nets futurs, lorsqu'ils représenteront plus de 8 % du capital fourni par la Compagnie.

Le régime consenti à la Compagnie de Dakar est beaucoup plus favorable que celui auquel sont soumises les autres compagnies de chemins de fer qui exploitent notre réseau colonial.

La Compagnie n'a pas d'obligations. C'est l'État lui-même qui constitue son unique obligataire et un obligataire facile à contenter, puisqu'il consent à ne toucher son coupon que lorsque l'actionnaire gagnera 8 % de son capital.

CHEMINS DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 novembre 1888)

Le budget de la marine et des colonies (service colonial) avait prévu pour 1889 un crédit de 1.916.490 fr. pour le chemin de Dakar à Saint-Louis. La commission a réduit le crédit de 300.000 fr.

On sait que, d'après les engagements de l'État, il est dû à la Compagnie, outre une garantie de 1.154 fr. par km. (la ligne est longue de 264 km.), la somme qui représente l'excédent des dépenses d'entretien et d'exploitation sur le produit des recettes brutes.

Bien que les écritures depuis 1886, première année de l'exploitation totale, ne soient pas encore définitivement arrêtées, il est possible de se rendre compte de la marche suivie par l'exploitation. Voici, d'après les écritures provisoires, les sommes dues par l'État depuis 1886 :

	1886	1887
Frais d'entretien et d'exploitation	3.193.880	2.345.625
À déduire :		
Recettes brutes	707.009	792 403
Déficit	2.486.671	1.553.222
À ajouter :		
Garantie kilométrique	304.890	304. 890
Dû par l'Etat	2.791.761	1.858.112

En 1885, la situation s'est encore améliorée. La recette des sept premiers mois a été de 626.431 fr., alors que la recette correspondante de 1887 atteignait seulement 504.264 fr. La commission du budget compte sans doute que cette amélioration continuera et s'accroîtra en 1889. Ainsi s'explique la réduction de 300.000 fr. qu'elle a apportée au crédit affecté à la garantie du chemin de Dakar à Saint-Louis.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*L Journal des chemins de fer*, 17 novembre 1888)

Le rapport de M. Arthur Leroy, député, sur le budget du ministère de la marine pour 1889, contient d'intéressants renseignements sur l'exploitation du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

On sait que les 264 km de cette ligne sont en exploitation complète depuis. 1886. Voici quels ont été les résultats obtenus en 1886 et en 1887 :

1886	3.193.880 43	707 000 24	2.486.871 19
1887	2.340.026 40	792.403 50	1.553.221 99
Différences	- 848.255 03	+ 85.398 26	- 933.649 29

L'amélioration est très sensible d'une année à l'autre, puisque les dépenses ont diminué de 26 %, tandis que les recettes, ont augmenté de 12 %.

En 1888, les sept premiers mois ont donné 826.431 fr. 56 de recettes, en augmentation de 322.168 fr.58 sur la période correspondante de 1887, grâce à l'importance prise par le transport des arachides. Les prévisions du gouvernement pour la récolte de 1889 permettent de compter sur des recettes égales à celles de 1888 ; aussi la commission du budget a-t-elle cru devoir réduire de 1.916.490 francs demandé par le gouvernement pour la Compagnie de Dakar à Saint-Louis et qui se décompose de la manière suivante :

Garantie de l'État, 1,154 francs par km	304.890 francs.
Insuffisance des recettes	1.585.200 francs.
Frais de contrôle	26.400 francs

La Compagnie n'aurait donc à recevoir de l'État que 1.616.190 francs.

La commission du budget continue, comme on le voit, à tenir en bride la Compagnie de Dakar à Saint-Louis ; de son côté, le gouvernement discute méticuleusement ses comptes et lui a rogné 86.857 fr. 26 sur la somme réclamée pour 1883 et 32.847 fr. 55 sur celle réclamée pour 1884. Il reste à régler les exercices 1885, 1886 et 1887 et la commission insiste vivement dans son rapport pour que le gouvernement procède le plus tôt possible au règlement définitif de ces comptes, attendu que le Compagnie impute au débit de l'État l'intérêt des sommes dont elle lui fait l'avance.

NOUVELLES POLITIQUES ET PARLEMENTAIRES (*Le Journal des débats*, 25 novembre 1888)

M. de Traz, président de la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (Sénégal), a adressé la lettre suivante à MM. Léon Sevaistre, député de l'Eure, et des Rotours, député du Nord :

Paris, le 22 novembre,
Monsieur le député,

Dans la séance du 20 janvier, vous avez affirmé que les actions de la Compagnie avaient été émises à 650 fr., au lieu de 500 fr., prix auquel elles figurent dans les bilans de la Compagnie, et que « la différence de 150 fr., soit de 1.300.000 fr. pour les 10.000 actions, était demeurée dans les poches de l'adjudicataire ».

Il est très regrettable, Monsieur le député, qu'avant de porter à la tribune une telle allégation, vous n'ayez pas cru devoir vous renseigner d'une façon certaine.

Si vous aviez bien lu les journaux financiers dont vous avez parlé, vous y auriez vu que le prix d'émission des actions a été de 500 fr., produisant, pour 10.000 actions, un capital de 5 millions.

Ce capital, conformément aux prescriptions de la convention de concession, a été versé dans la caisse de la Compagnie et employé à l'exécution des travaux.

Vous avez confondu le prix de l'émission avec le prix de remboursement de l'action.

Ce prix de remboursement en quatre-vingt-dix-neuf ans, et au taux de 6,50 %, est constitué, conformément à nos statuts approuvés par l'administration, par un prélèvement annuel sur le revenu garanti par l'État.

La Compagnie compte, Monsieur le député, que vous voudrez bien reconnaître votre erreur, et elle attend de votre loyauté une prompte rectification.

Recevez, Monsieur le député, nos salutations empressées.

Le président de la Compagnie de Dakar à Saint-Louis,
E. DE TRAZ.

CHEMINS DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 15 décembre 1888)

Dans sa séance du 7 décembre, la Chambre a voté le crédit qui lui était demandé par le sous-secrétaire d'état des colonies pour le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, au Sénégal.

La Commission spéciale nommée pour faire une enquête sur la constitution du capital social de la Compagnie, et en même temps pour examiner les conditions de la construction et de l'exploitation du chemin de fer, a déposé un rapport relatif à la première partie du mandat qu'elle avait à remplir, en réservant toute appréciation sur le

second point, plus long à élucider. Le rapport de la Commission concluait à l'adoption du crédit demandé.

Au cours de la discussion, le rapporteur et un autre membre de la Commission ont reconnu que, contrairement à leur première affirmation, les actions de la Compagnie avaient été émises et payées à raison de 500 fr., et non avec une prime de 150 fr. par titre.

Le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*Paris-Capital*, 6 août 1890)

Les actions du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis ont cet avantage apparent qu'elles semblent garanties par l'État, mais elles ont ce désavantage très réel qu'elles ne le sont que conditionnellement.

Il y a, sur le chef de l'interprétation de l'article 6 de la convention entre l'État et la Compagnie, de continuels dissentiments, d'exercice en exercice.

L'actionnaire n'est jamais certain, à la veille d'une échéance, que les fonds du coupon sur lequel d'avance il fait fond, de son côté, lui seront payés. Ce n'est pas cependant que la Compagnie ne soit pleine de bonne volonté. Mais l'État peut, par aventure, ne pas vouloir et, si les pouvoirs publics consentent, le Conseil d'État ne pourrait-il pas, par prudence, opposer son veto ?

Les seules actions de chemins de fer coloniaux strictement et littéralement garanties, sans qu'aucune discussion d'interprétation ou autre puisse s'élever, sont celles du Bône à Guelma et de l'Ouest algérien.

Hélas ! il n'en est pas tout à fait de même pour celles du Dakar à Saint-Louis.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 29 novembre 1890)

Hier, à la Chambre des députés, au cours de la discussion du budget des colonies, M. Turrel a présenté quelques observations au sujet du crédit de 1.246.000 fr. pour le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

M. Turrel a fait remarquer que, d'après la convention faite entre le gouvernement et l'entrepreneur, qui est la Compagnie de constructions des Batignolles, cette Compagnie se chargeait de construire à forfait, moyennant 68.000 fr. par km, le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

Sur les 17 millions, coût de construction, l'État devait payer 12 millions et quelques centaines de mille francs; la Compagnie n'avancait que 5 millions, et pour ces 5 millions, l'État garantissait 6 % par an d'intérêt à la Compagnie.

Or, s'il y avait forfait pour les dépenses de construction, il n'y avait pas forfait pour l'exploitation dont était chargée aussi la Compagnie. Il en est résulté que la Compagnie a construit à très bon marché, à trop bon marché, la ligne, sans se soucier de sa solidité. Une fois cette ligne acceptée par l'État, la Compagnie pouvait, sur les comptes d'entretien et d'exploitation, affecter les sommes nécessaires à l'achèvement et à la réfection des travaux mal faits de la dite ligne. Ces prévisions, qui avaient été présentées au moment de la conclusion de la convention, se sont réalisées.

La Compagnie a trouvé moyen d'interpréter les devis et dessins, à son avantage ; les rapports de M. l'inspecteur Friocourt exposent par le détail les défauts nombreux de construction. Et cependant, les procès-verbaux de réception constataient la bonne construction de la ligne.

La conséquence de ce manque de surveillance, c'est qu'on inscrit au budget tous les ans, pour entretenir l'exploitation et la réfection de cette ligne, des sommes variant entre 1.200.000 fr. et 1.600.000 francs.

M. Turrel pense qu'il est nécessaire d'intenter un procès à la Compagnie. Quoiqu'il en soit, le chapitre 19 (Colonies), intitulée : « Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, 1.246.000 fr. » a été adopté par la Chambre.

Il serait plus sage que l'État prît la responsabilité de lignes de cette nature, surtout dans des colonies, où le trafic ne peut nullement les faire vivre.

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*Le Journal des débats*, supplément sur les colonies françaises d'Afrique,
14 décembre 1890)

Il ne faut pas confondre, comme on l'a fait trop souvent, le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, avec la coûteuse ligne du Haut-Fleuve, qui en est distante de plus de douze cents km. Tandis que cette dernière est encore à l'état d'ébauche, la ligne de Dakar à Saint-Louis, construite en moins de trois ans, par la « Société de construction des Batignolles », dans des conditions d'économie remarquables, en raison des difficultés et des incertitudes de l'entreprise, a été ouverte à l'exploitation en 1885, et fonctionne depuis, avec une régularité parfaite.

Cette ligne, d'une longueur de 205 km, assure les communications entre Saint-Louis, siège du gouvernement du Sénégal, et le port de Dakar. Son exécution a eu pour premier résultat, la pacification du Cayor, infructueusement poursuivie pendant tant d'années. Depuis son ouverture, les régions sauvages et incultes qui s'étendent de Dakar à Saint-Louis, se sont transformées : des centres importants se sont créés autour de chacune des stations de la ligne, la culture des arachides, ce produit par excellence du Sénégal, se développe et s'étend d'année en année, la valeur des terrains s'accroît rapidement, le mouvement commercial a doublé, et lorsque les travaux projetés auront complété ce beau port de Dakar, que les Anglais nous envient, le trafic de la ligne s'augmentera encore dans de notables proportions.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 septembre 1891)

La Société anonyme du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, formée suivant acte sous-seings privés en date du 22 mars 1883 déposé le surlendemain au rang des minutes de M^e Le Villain, notaire, à Paris, a été définitivement constituée le 4 juin suivant.

Elle a pour objet la construction et l'exploitation du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (Sénégal), ainsi que de toutes autres lignes au Sénégal ou s'y rattachant, ainsi que toutes opérations accessoires à ces exploitations.

Le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, d'une longueur de 264 km construits et livrés à l'exploitation depuis le 6 juillet 1885, a été concédé pour 99 ans à partir de l'achèvement des travaux, à la Société de constructions des Batignolles qui en a fait apport à la Société, suivant convention du 30 octobre 1880, approuvée par la loi déclarative d'utilité publique du 29 mai 1882.

Aux termes de cette convention, l'État garantit pendant la durée de la concession, un revenu minimum net annuel de 1.154 fr. par km exploité de la ligne de Dakar à Saint-Louis.

D'après l'article 3, la Compagnie était tenue de constituer pour l'exécution des premiers travaux et l'achat du matériel, un capital-actions de cinq millions au moins, effectivement versé en argent. Comme complément du capital de premier établissement dont le montant était évalué à 17.680.000 fr., l'État lui a avancé une somme de 12.630.000 fr.

D'après l'article 7, la Compagnie devra rembourser à l'État, avec intérêt de 4 %, au moyen de prélèvements à opérer sur les excédents du revenu net de l'exploitation, toutes les fois que ce revenu net dépassera le montant de la garantie sus-indiquée de 1.154 fr. par km :

1° Les sommes qu'il aurait versées en vertu de la dite garantie kilométrique annuelle ;

2° Une annuité de 2.246 fr. par km représentant, pendant toute la durée de l'exploitation, les intérêts et l'amortissement du capital avancé de 12.680.000 francs.

Toutefois, la compagnie ne sera tenue d'affecter à ces remboursements que la moitié des bénéfices représentant l'excédent du revenu net de l'exploitation sur le montant de la garantie, lorsque cet excédent dépassera le total formé par l'addition du revenu garanti et l'annuité due pour l'intérêt et l'amortissement du capital garanti.

En outre, après le remboursement des avances de fonds sus-énoncées et lorsque le revenu net dépassera l'intérêt de 8 % du capital total de premier établissement, la compagnie, tout en continuant à payer à l'État l'annuité représentative du capital avancé, partagera avec lui les parts de bénéfices représentant l'excédent du revenu net sur cet intérêt de 8 %.

Le siège de la société est rue de Rome, 37.

Son conseil d'administration se compose de MM. Édouard du Traz président ; Arnoldi, Champouillon, Dumas-Vence, Guillet et Kowalski, administrateurs.

Elle a commencé le jour de sa constitution définitive 4 juin 1883 et finira le 31 décembre 1884.

Le capital social a été fixé à cinq millions de francs, divisé en 10.000 actions de 500 fr. émises au pair entièrement libérées et au porteur remboursables à 650 fr. en 98 ans à partir de 1885.

*
* * *

Le rapport présenté à la dernière assemblée générale qui a eu lieu le 25 avril dernier, constate que, comme les années précédentes, l'exploitation de la ligne s'est poursuivie en 1890 avec une parfaite régularité, jusqu'au commencement du mois d'octobre. À cette date, l'abondance des pluies a déterminé une crue exceptionnelle du Sénégal et le fleuve a envahi la région traversée par la ligne entre le poteau kilométrique n° 248 et la gare de Saint-Louis, soit sur une longueur d'environ 16 km. Par suite de l'affluence des eaux et de la violence des courants, la voie a été coupée sur plusieurs points et submergée jusqu'aux abords de Saint-Louis, interrompant ainsi la circulation des trains du 9 octobre au 10 décembre. Des mesures immédiates et énergiques ont été prises pour préserver la ligne et maintenir la circulation. Un transbordement par chalands a été organisé sur une longueur d'environ trois km qui a pu être successivement réduite au fur et à mesure de la baisse des eaux.

Dès que les circonstances l'ont permis, il a été procédé au relevage et au rétablissement de la voie ; les coupures de peu d'importance ont été comblées ; un pont provisoire en charpente de 30 mètres de longueur environ, a été jeté sur la coupure principale et a permis de reprendre la circulation régulière des trains.

Les dépenses de l'exploitation ont été, en 1890, de 1.789.692 fr. 51 contre 2.263.413 93 en 1889. Cette diminution sensible des dépenses est due aux efforts que la Compagnie ne cesse de faire, depuis l'origine, pour améliorer les services, diminuer

les frais d'entretien et réaliser toutes les économies compatibles avec le bon fonctionnement de l'exploitation.

Quant aux recettes, elles ont été en 1890 de 903.07 à fr. 68 (soit 3 à 20 fr. par km), contre 968.308 93 (3667 fr. par km) en 1889.

Cette diminution de recettes de 65.000 fr. environ, est due d'abord à une médiocre récolte en 1889, des arachides qui constituent le principal élément de trafic de la Compagnie et, comme toujours, la diminution des transports qui en est résultée a fait sentir ses effets, sur toutes les branches. D'autre part, les événements politiques et les opérations militaires dont le Haut-Fleuve, le Djoloff, le Baol et le Dahomey ont été le théâtre, ont amené le ralentissement des transactions et provoqué l'émigration des indigènes vers leurs centres d'origine. L'excédent des dépenses sur les recettes avait été (en fr.) :

En 1886	2.486.871 19
En 1837	1.553.221 90
En 1888	902.635 34
En 1889	1.295.105 00
En 1890, seulement de	886.928 30

Mais il y a lieu de dire que le matériel roulant, devenu complètement insuffisant en présence du développement graduel du trafic, est arrivé à un état de fatigue extrême et que des dépenses considérables sont devenues indispensables pour mettre ce matériel et l'outillage de l'atelier de Dakar à la hauteur des services qu'ils sont appelés à rendre.

D'après le bilan arrêté au 31 décembre 1890, le découvert vis-à-vis de l'État était de 1.167.713 79, tandis qu'il était à pareille date de 1889 de 1.641.239 francs 38. Sur la somme ci-dessus de 1.167.713 79, la Compagnie a reçu depuis de l'État 857.000 fr. comme second acompte sur l'exercice 1890. Cette somme de 857.000 fr., versée au Crédit Lyonnais a réduit d'autant le compte débiteur de la Compagnie qui n'était plus fin 1890 que de 565.922 53.

Le paiement des coupons de 1890 aura lieu aux époques habituelles, soit le 1^{er} mars et le 1^{er} novembre au moyen de la garantie de revenu applicable à l'exercice. Le revenu de l'actif est ainsi de 29 60, somme payée depuis l'origine de la Société.

Voici maintenant quel a été le cours moyen des actions 1886 — 581 21 ; 1887 — 557 76; 1888 — 537 77 ; 1889 — 553 15 ; 1890 — 586 89.

En ce moment, ces titres se négocient aux environs de 610 fr.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} juin 1892)

Les actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis se sont réunis hier en assemblée générale et ont pris les résolutions suivantes :

1^o l'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et celui du commissaire sur la situation et les comptes de l'exercice 1891, les approuve dans toutes leurs dispositions ;

2^o après avoir entendu les explications du conseil, s'en remet de nouveau à ses soins pour poursuivre la solution des règlements d'arriérés à faire avec l'État, soit à l'amiable, soit par la voie contentieuse. Elle décide que le coupon de revenu des actions, payable au 1^{er} novembre 1895, sera payé à cette époque et que, si les règlements avec l'État

laissent une charge à la Compagnie, il y sera pourvu ultérieurement, soit sur la partie qui serait alors acquise du revenu garanti de l'exercice 1892, soit autrement ;

3° elle renouvelle à M. Arnoldi l'autorisation d'exercer ses fonctions d'administrateur de la Compagnie, en conservant sa situation dans la Société de Construction des Batignolles ;

4° enfin elle nomme M. Guyot commissaire des comptes pour l'exercice 1892.

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1893, p. 755 :

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

Conseil d'administration : MM. Ed. de Traz, président ; Champouillon, Arnoldi, Kowalski, Guillet, Dumas-Vence.

Cholet
DÉCÈS

(*Le Petit Courrier*, 14 février 1893)

31 janvier. — Jules Guillet, docteur médecin, chevalier de la Légion d'honneur, chevalier du Mérite agricole, 58 ans, rue de l'Abattoir.

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*Paris-Capital*, 18 juillet 1894)

Les actionnaires du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis ont tenu, le 29 juin, leur assemblée générale annuelle.

Ils ont approuvé les comptes de l'exercice 1893 tels qu'ils leur étaient présentés par le conseil et fixé, comme l'année dernière, le dividende à 29 fr, 60 par action.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT LOUIS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 août 1894)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette Société a eu lieu le 29 juin 1894. Voici les résolutions qui ont été votées dans cette réunion :

Première résolution. — L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et de celui du commissaire sur la situation de la Société et les comptes de l'exercice 1893, résumés au bilan, approuve dans toutes leurs dispositions les rapports du conseil et les comptes.

Deuxième résolution. — L'assemblée générale con firme en tant que de besoin au conseil d'administration toutes autorisations nécessaires pour poursuivre la solution des règlements d'arriérés à faire avec l'Etat dans la forme et aux conditions qu'il jugera convenables. Elle décide que le coupon de revenu des actions de L'échéance du 1^{er} novembre 1894 sera payé à cette époque tant avec la somme restant disponible sur la garantie de revenu de 1893 qu'au moyen de prélèvement du complément nécessaire sur le revenu garanti de l'exercice 1894, et que si les règlements l avec l'Etat laissent une charge à la Compagnie, il y sera pourvu ultérieurement, soit sur ce qui restera du revenu garanti de l'exercice 1894, soit autrement.

Troisième résolution. — L'assemblée générale autorise de nouveau M. Vieuxtemps ⁷ à exercer ses fonctions d'administrateur de la Compagnie en conservant sa situation dans la Société de construction des Batignolles pouvant créer un intérêt direct ou indirect dans les affaires de cette Société avec la Compagnie.

Quatrième résolution. — L'assemblée générale nomme M. Guyot (Gustave-Bertin), demeurant à Paris, 9, rue Boissy-d'Anglas, commissaire pour faire le rapport à l'assemblée générale ordinaire de 1895 sur la situation de la Compagnie et sur les comptes de l'exercice 1894.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 4 janvier 1895, p. 25)

Chevaliers
M. Hélant (Jacques), chef de l'exploitation du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis ;
31 ans de services.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 juin 1895)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis s'est réunie samedi dernier, 22 juin, en assemblée générale ordinaire.

Après avoir entendu la lecture des rapports, elle a approuvé les comptes de l'exercice 1894 et fixé le dividende y afférent à 29 fr. 00 par action, comme pour l'exercice précédent.

Les administrateurs sortants ont été réélus et M. Guyot a vu renouveler son mandat de commissaire des comptes pour l'exercice 1895.

LE DAKAR-SAINT LOUIS ET LE BUDGET DES COLONIES
(*Le Journal des transports — Revue internationale des chemins de fer*,
21 décembre 1895)

M. E. de Traz, président d'administration de la Compagnie de chemin de fer de Dakar à Saint-Louis vient d'adresser une lettre à M. le ministre des colonies, par laquelle il proteste contre les attaques dont la Société a été l'objet lors de la discussion de la loi de finances et où il déclare notamment que le capital de premier établissement de la ligne était fixé, non à 13 millions, mais à 17.680.000 fr.

La lettre ajoute qu'en réalité, la ligne de Dakar à Saint-Louis coûte aujourd'hui, en raison des améliorations de premier établissement réalisées depuis l'origine en dehors des obligations du cahier des charges, environ 19 millions 1/2 de francs, c'est-à-dire

⁷ Maximilien Vieuxtemps (Petrograd, 6 janvier 1848-Paris XVII^e, 13 février 1926) : fils du violoniste et compositeur Henry Vieuxtemps (1820-1881) et de Joséphine Eder. Marié à Julie de la Blanchetais, professeur de chant. Dont Jean Vieuxtemps, ingénieur à la Société des Batignolles, chevalier de la Légion d'honneur. Ingénieur ECP promotion de 1869 (celle de Jules Gouin), ingénieur, puis administrateur (1901-1912) de la Société des Batignolles. Son représentant au conseil des Chemins de fer des Bouches-du-Rhône, de la Société syrienne de construction et d'exploitation et de la Société de construction de chemins de fer indo-chinois.

moins de 78.000 fr. par km, ainsi que l'établissent les rapports de l'inspection des finances ; et, dans ce prix, sont comptées pour 1.200.000 fr. environ, soit 4.500 fr. par km, des augmentations de matériel imposées par l'accroissement du trafic d'une ligne dont les recettes ont plus que doublé en dix ans.

Mais, conclut le président du conseil d'administration, même en appliquant la méthode singulière adoptée par M. le rapporteur des colonies, et qui consiste à ajouter aux prix de la ligne les déficits successifs d'exploitation, on arriverait à moins de 33 millions et non à 40 millions. le rapporteur s'est donc trompé, dans son hypothèse inexacte, de plus de sept millions, et dans la réalité, de plus de vingt et un millions environ.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 juin 1896)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis a eu lieu le 13 juin.

Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1895 et voté la distribution de l'intérêt, fixé par la garantie de l'État, de 30 fr. par action, sous déduction de la somme de 0 fr. 40 pour amortissement, soit 29 fr. 60, sur lesquels 15 fr. ont été payés en acompte.

M. G. Guyot a été réélu commissaire des comptes pour l'exercice en cours.

CHEMINS DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 18 juin 1897)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis a eu lieu le 16 juin, sous la présidence de M. Ed. de Traz, président du conseil. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1896 et voté la distribution de l'intérêt fixé par la garantie de l'Etat à 30 fr. par action, sous déduction de la somme de 0 fr. 40 pour amortissement, soit 29 fr. 60, sur lesquels un acompte de 15 fr. a déjà été payé.

L'assemblée a réélu MM. Kowalski et Pouyer ⁸, administrateurs sortants, et nommé M. Guyot commissaire des comptes pour l'exercice 1897.

Enfin, elle a renouvelé à M. Vieuxtemps, conformément à la loi de 1867, l'autorisation d'exercer ses fonctions d'administrateur tout en conservant sa situation dans les sociétés avec lesquelles la Compagnie est en rapport d'affaires.

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.
(*Le Journal des débats*, 25 juin 1897)

⁸ Maurice Pouyer (Paris, 13 avril 1846-Paris VIII^e, 24 janvier 1928) : fils de Louis Pouyer, lieutenant de vaisseau, et de Brigitte Troyer. Marié à Marie Augustine Yvonne Travot. Dont Madeleine (M^{me} Charles Pillivuyt) et Jean (1885-1981), capitaine de corvette, administrateur de sociétés, en particulier la Société d'études marocaines pour le commerce, l'agriculture et les mines. Chevalier de la Légion d'honneur du 16 mai 1871 comme lieutenant de vaisseau. Administrateur de la Société financière de Paris (mai 1884), des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien (juin 1884), de la Société de publications économiques, editrice de journal *Le Soir* (avec Villard, de l'Ouest-Algérien, et Édouard de Traz, du Bône-Guelma)(1885), du Dakar-Saint-Louis (1893) — en remplacement de Jules Guillet — et de la Cie générale transaérienne (1909). Nécrologie ci-dessous.

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 16 courant sous la présidence de M. Ed[ouard] de Traz, président du conseil d'administration, et a approuvé les comptes de l'exercice 1896.

On sait que les actions de 500 fr., remboursables à 650 fr., jouissent, en vertu de la convention du 30 octobre 1880, d'une garantie kilométrique de l'État qui permet la distribution régulière d'un dividende de 30 fr. par action, ramené à 29 fr. 60 après déduction de la somme de 40 centimes pour amortissement.

Ce dividende a été voté comme les années précédentes.

MM. Kowalski et Pouyer, administrateurs sortants, ont été réélus.

Le dernier cours coté sur ces actions a été 705 fr.

LES VOIES DE PÉNÉTRATION DANS LES PAYS TROPICAUX (5)

par M. E. SALETTES⁹, capitaine du génie
(*La Dépêche coloniale*, 9 octobre 1897)

LIGNES DÉJÀ CONSTRUITES

Dakar à Saint-Louis. — Cette ligne a été la première envisagée dans la commission des travaux publics en 1879 ; c'est aussi la première que nous ayons construite. Elle faisait partie d'un ensemble de voies de pénétration vers l'intérieur étudié par la commission et était destinée à développer le port de Dakar, dont elle devait faire le port de Saint-Louis et le débouché des produits du Cayor. Ces deux buts n'ont été atteints qu'incomplètement : les marchandises suivent toujours l'ancienne voie du Sénégal, malgré la cane, à cause de l'élévation des tarifs de la voie ferrée, et les arachides du Cayor vont plutôt à Rufisque. L'idée première de cette voie est due au colonel du génie Pinet-Laprade, qui l'émettait en 1857 dans la *Revue coloniale* (tome XVII, 2^e série).

Le général Brière de l'Isle, gouverneur du Sénégal en 1878 et 1879, en fit faire une première étude par M. Walter, conducteur des ponts et chaussées ; MM. Vieuxtemps, ingénieur ; Damien de Chandenier et Istace exécutèrent le lever détaillé et l'avant-projet en 1881. La loi autorisant la construction fut votée le 21 juin 1882 ; le cahier des charges est de la même date. La construction fut confiée à la Société des Batignolles, qui avait fait faire l'étude et avait déjà passé avec le gouvernement une convention datée du 30 octobre 1880. Le travail fut entrepris par les deux extrémités à la fois ; commencé en 1882, il était terminé le 6 juillet 1885, malgré des épidémies de fièvre jaune et les tâtonnements des débuts.

La voie a 1 mètre d'écartement et 164 kilomètres de longueur. En 1882-83 furent construits les 30 kilomètres qui séparent Dakar de Rufisque. En 1883-84, on fit 34 kilomètres, ainsi que le grand pont métallique de Leybar, qui a 120 mètres de portée et franchit un des bras du Sénégal. En 1884-85, la Société livra les 100 derniers kilomètres et l'inauguration eut lieu le 6 juillet 1885. La vitesse annuelle de construction a été de 88 kilomètres ; mais les circonstances permettaient d'accéder séparément par eau à chacune des deux extrémités, de sorte que la vitesse d'avancement de chaque chantier a été de 44 kilomètres seulement dans un pays exceptionnellement facile et dénué de pentes. Le prix de revient kilométrique a été de 70.000 francs, y compris le matériel fixe et roulant, et des rétributions largement calculées accordées au personnel. Le fret de transport d'Europe était très élevé et variait de 25 à 45 francs la tonne, alors qu'il n'aurait pas dû dépasser 12 à 18 francs par bateaux complets.

⁹ Eugène Salettes (Villecomtal, 1858-Rodez, 1931) : officier du Génie, futur directeur du [chemin de fer de Conakry au Niger](#).

Toutefois, on n'a pas fait entrer dans le prix de revient les frais de réfection auxquels la Société a obligé l'État ultérieurement pour cause d'exécution insuffisante ; d'autre part, il faut tenir compte de l'intérêt du capital engagé et de certaines dépenses d'installation et de création de centres aux diverses stations du chemin de fer. Le kilomètre reviendrait ainsi au moins à 100.000 fr. On verra, par ailleurs, que les Anglais obtiennent des chiffres infiniment plus acceptables ; c'est ainsi que les premiers kilomètres de la voie de l'Ouganda, kilomètres qui sont toujours les plus chers à cause des tâtonnements et des frais d'installation, leur reviennent à 65.000 francs tout compris.

La grosse difficulté était l'alimentation d'eau ; on a foré des puits dans les nappes souterraines que l'on rencontrait le long de la ligne ; des pulsomètres, mis en mouvement par vapeur élèvent l'eau de ces nappes jusqu'aux réservoirs des stations.

Les travaux ont été dirigés par M. Blondelet ; ils ont fait reconnaître que la main-d'œuvre indigène fournissait environ le tiers du travail d'une main-d'œuvre européenne numériquement équivalente ; d'autre part, les noirs doivent être encadrés par des Européens ; il est nécessaire de prévoir pour ces derniers des congés tous les deux ans pour rétablir leur santé.

Ce chemin de fer a été l'objet de vives récriminations à la Chambre ; de plus, le contrat passé par l'État ne semble pas exempt de reproches, en ce sens principalement qu'il repose sur une garantie d'intérêt ne mettant pas en jeu l'initiative de l'exploitant. En effet, ce dernier ne participe pas aux pertes possibles causées par une gestion insuffisante. En thèse générale, l'État peut être évidemment conduit à intervenir afin de diminuer les risques d'une entreprise utile, mais il ne saurait les supprimer entièrement sans supprimer en même temps tout ressort d'intérêt personnel, c'est-à-dire en somme le mobile principal d'une direction et d'une gestion économiques. À bien suivre l'histoire de ces questions, il semble qu'il faille surtout attribuer les mécomptes signalés à une trop grande instabilité du commandement, soit en France, soit aux colonies ; ces mécomptes sont d'autant plus à regretter qu'ils ont fait naître des préventions injustes contre les entreprises coloniales.

Le trajet de Dakar à Saint-Louis se fait en dix heures, arrêts compris et, par suite, la vitesse commerciale est de 25 à 26 kilomètres. Le service général de l'exploitation est à Dakar, avec les dépôts, magasins, ateliers, remises, etc. La deuxième gare terminus est pour le moment Sor, faubourg de Saint-Louis, sur la rive gauche du Sénégal, en attendant qu'on reporte cette gare à Saint-Louis même en passant sur le nouveau grand pont métallique Faidherbe qui vient d'être achevé et qui va être inauguré prochainement. Sor possède un petit atelier et une réserve de locomotives ; les halles aux marchandises sont à Saint-Louis, Dakar et Rufisque. À la station de N'Dande se trouve un petit dépôt, une remise pour 4 machines et 1 buffet.

On compte sur la ligne 12 stations et 5 haltes.

La Compagnie a une fabrique de glace à Dakar.

Tous les chauffeurs de locomotives sont noirs ; les mécaniciens ou conducteurs de train sont des blancs en général.

(suite)

(*La Dépêche coloniale*, 19 octobre 1897)

Ce chemin de fer avait pour but de développer Dakar ; nous avons expliqué pourquoi ce but n'a pas été complètement atteint. La tonne kilométrique d'arachides coûte, il est vrai, 23 centimes seulement au lieu de 2 fr comme autrefois, lorsque des chameaux loués à Thiès transportaient les arachides à Rufisque. Aussi le commerce des arachides s'est-il développé et Rufisque en a-t-il profité ; mais d'autres marchandises payent plus

cher, et en tous cas, le prix moyen est beaucoup trop élevé, le fret étant le même de Bordeaux à Dakar que de Bordeaux à Saint-Louis, sans parler du transbordement.

Les *Débats* du 6 avril 1897 donnent à ce sujet les nouvelles suivantes :

« La Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis vient de s'aboucher avec la chambre de commerce en vue d'élaborer pour les marchandises un tarif qui leur permette d'affluer dans les magasins de Dakar et Saint-Louis comme par le passé : grevées de droits et de taxes de toute nature quand elles arrivent directement de Bordeaux par le fleuve, les marchandises qui veulent emprunter la voie de Bordeaux–Dakar–Saint-Louis ont à payer présentement 60 fr. la tonne sur la voie ferrée. Le nouveau projet de tarif comprend trois catégories et ferait ressortir en moyenne le transport à 20 fr. la tonne, ce qui serait un grand progrès ; la tonne kilométrique serait ainsi abaissée à 8 centimes.

« Il est aussi question d'organiser sur des bases sérieuses un service de cargo-boats avec un fret très réduit entre Dakar et Saint-Louis. »

Ajoutons que le prix du charbon, à Dakar, devrait être abaissé si l'on veut ramener les escales. Actuellement, ce prix présente un trop grand écart avec ceux de la Luz et de Santa Cruz, aux îles Canaries ; ces dernières stations remplaceront bientôt Dakar, si l'on n'y prend garde. Point très important à noter : les îles Canaries, et surtout les villes de la Luz et de Las Palmas, sont en train de devenir anglaises.

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1898, p. 855-856 :

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

Conseil d'administration : MM. Ed. de Traz, président ; Champouillon, Dumas-Vence, Kowalski, M. Pouyer, Vieuxtemps.

CHEMINS DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 23 octobre 1899)

Les actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, se sont réunis le 17 juin dernier en assemblées générales ordinaire et extraordinaire.

Dans cette première assemblée, le conseil d'administration a lu le rapport résumant les opérations faites par la Compagnie pendant l'année 1898.

La ligne de Dakar à Saint-Louis a été exploitée avec régularité.

Les dépenses se sont élevées pendant cet exercice à 1.497.686 fr. 69, en augmentation de 83.612 francs 55 sur le chiffre correspondant de l'année 1897.

Les recettes ont été de 1.775.491 fr. 27, dépassant de 277.804 fr. 58 le chiffre précédent.

C'est la première fois, depuis l'origine de l'exploitation, que le chiffre des recettes est supérieur à celui des dépenses.

Les comptes de l'exercice ont été établis conformément à la sentence arbitrale du 10 avril 1891, et l'application des formules du forfait d'exploitation a donné comme résultat une somme de 2.512.591 26

de laquelle les dépenses sont à déduire, ci 1.497.686 69

Résultat net 1.014.904 57

Cette somme a été portée au fonds de réserve, sous déduction de la part que la sentence arbitrale a attribuée à la Compagnie.

Pendant l'année 1898, la Compagnie a fait homologuer des tarifs nouveaux pour le transport des houilles et cokes, des masses indivisibles et des objets de dimensions exceptionnelles.

Les travaux se rapportant à la voie et à la construction de certains bâtiments sont faits avec activité.

Au port de Dakar, l'État a fait commencer les travaux du port militaire.

Pour l'embranchement de Baol, la Compagnie attend toujours pour reprendre les négociations relatives à la construction et à l'exploitation de cet embranchement.

L'assemblée ordinaire a réélu MM. Dumas-Vence, de Traz et Maurice Raabe ¹⁰ administrateurs et nommé M. Guyot Gustave commissaire pour l'exercice 1899.

*
* *

L'assemblée extraordinaire des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, qui s'est tenue immédiatement après, a eu à statuer sur l'augmentation du capital social, qui lui était proposée pour couvrir le supplément de dépenses d'établissement s'élevant à 80.818 07.

Elle a approuvé l'augmentation du capital social pour la somme de 81.000 francs et par suite la création de 162 actions nouvelles de 500 fr. qui seront émises au prix de 650 fr. Ces actions donneront droit comme les actions anciennes à un intérêt annuel de 29 60 par action et seront remboursées à 650 fr. L'intérêt et l'affectation nécessaire pour l'amortissement ont commencé à courir depuis le 1^{er} mai 1899.

La Compagnie bénéficiera sur le prix d'émission de ces actions nouvelles de 150 fr. par action qu'elle portera, après réduction de frais divers, au compte de la réserve disponible.

L'assemblée extraordinaire a approuvé le tableau d'amortissement des 162 actions, — amortissement qui se terminera comme pour les actions anciennes, en 1892 ; — le premier tirage aura lieu en 1904. Elle a décidé en outre de modifier l'article 6 des statuts comme conséquence de l'augmentation du capital.

*
* *

Indépendamment des deux réunions dont nous venons de parler, les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (Sénégal) ont tenu une seconde assemblée générale extraordinaire le 17 août dernier.

Les résolutions prises ont porté sur la fixation du capital social qui s'élève, à ce jour, à 5.081.000 fr. divisé en 10.162 actions de 500 francs chacune et sur la souscription des actions nouvelles qui a été faite intégralement.

Le capital pourra être augmenté par décision de l'assemblée générale des actionnaires, et notamment en cas d'adjonctions de nouvelles lignes de la société.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 21 septembre 1900)

¹⁰ Maurice Raabe (Rive-de-Gier, 1854-Paris, 1917) : fils d'Émile Raabe, ingénieur des chemins de fer, commissaire aux comptes de la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône (1895-1909), et de Irma Werner, pianiste. Marié à Yetta Koch. Ingénieur de l'École centrale lyonnaise, dessinateur, ajusteur, chauffeur (1875-1880), mécanicien à la Cie des Dombes et de l'Est (1880-1889), chef de l'exploitation du Chemin de fer et du port de La Réunion (1889-1896), directeur général de la Cie française du chemin de fer de la province de Santa-Fé. Puis administrateur du Dakar-Saint-Louis, des Chemins de fer helléniques (Le Pirée-Larissa), des Chemins de fer des Bouches-du-Rhône, président des Chemins de fer de la Limagne et des Tramways des Vosges, administrateur du Bône-Guelma (1907), de la Cie d'électricité du Sénégal (1910)... Chevalier de la Légion d'honneur du 27 mai 1914, parrainé par Emmanuel Lartigue, capitaine de frégate de réserve, son beau-frère.

Les résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1899, dont il a été rendu compte à l'assemblée générale annuelle du 23 juin 1900, présente une légère amélioration. Il ne faut cependant pas oublier que les recettes de cette Compagnie au Sénégal, dépendent absolument de la production des arachides, et qu'une mauvaise récolte ou une épidémie pourraient avoir des conséquences néfastes sur les résultats d'une année.

Les recettes d'exploitation se sont élevées, pendant cet exercice, à 2.052.432 fr. 76, soit 7.774 fr. 36 par km, contre 1.775.491 fr 27, soit 6.725 fr. 35 par km.

Les dépenses d'exploitation ont atteint 1.930.492 francs 08, soit 7.312 fr. 47 par km, et présentent une augmentation de 432.805 fr. 39 comparativement à celles de 1899. Il résulte donc un excédent de recettes de 121.940 fr. 68.

Il y a lieu de noter que depuis le début de l'exploitation qui remonte à 1886, à part les années 1890, 1891 et 1892, les recettes ont toujours présenté une progression assez forte.

L'accroissement des dépenses a été provoqué, d'une part, par l'augmentation du trafic et par l'élévation des prix du combustible. D'autre part, aux dépenses normales d'entretien de la voie, auxquelles sont venues s'ajouter les dépenses résultant de l'adjonction d'une traverse supplémentaire par longueur de rail, ainsi que celles résultant de l'exploitation des carrières pour de l'extraction des pierres destinées au ballastage.

D'après le rapport du conseil d'administration, la Société aura à faire face, dans un avenir prochain, à des frais de renouvellement importants, motivés par l'usure du matériel roulant, celle des rails et le remplacement des traverses en bois par des traverses métalliques. Ce remplacement, commencé, n'est encore effectué que des 2/5 environ, car sur 330.000 traverses que comporte la ligne entière, 140.000 seulement sont actuellement remplacées ou approvisionnées.

L'application des formules au barème d'exploitation a donné comme résultat une somme de 2.651.062 fr. de laquelle il y a lieu de déduire les dépenses d'exploitation, laissant une différence de 720.569 fr. 92, somme qui a été portée au fonds de réserve, déduction faite de 52.688 fr. 70, part attribuée à la Compagnie par la sentence arbitrale.

Le bilan au 31 décembre 1899 se compare au précédent de la manière suivante :

	1898	1899
ACTIF		
Premier établissement :		
Dépenses au 31 décembre	19.706.004 28	19.706.004 28
Caisses :		
Espèces en caisse, à Paris et à Dakar au 31 décembre	87.096 06	89.278 32
Portefeuille, titres :		
Rente française 3 %	402.022 05	397.342 30
Obligations de chemins de fer : Nord, P.-L.-M., Ouest, Est, Bône-Guelma	1.045.148 53	984.015 00
Obligations foncières 1883	344.875 05	341.387 50
Obligations Ville de Paris 1892	810.503 20	858.567 87
Fonds de report	355.667 75	709.878 00
Approvisionnements :		

Matières en magasin au 31 décembre	531.796 07	736.317 90
Comptes courants (espèces)		
Intérêts sur avances de garantie de l'État	6.181.918 49	7.022.090 03
Compte de liquidation	17.146 94	7.219 19
Débiteurs divers	1.411.547 60	1.638.524 14
Total de l'actif	<u>52.651.777 92</u>	<u>55.471.532 66</u>
PASSIF		
Capital	5.000.000 00	5.000.000 00
Amortissement du capital :		
Provision pour amortissement	7.037 18	7.419 85
Complément du capital de premier établissement :		
Avances de l'État au 31 décembre 1898	14.320.695 77	14.320.698 77
Emploi des réserves, conformément à la sentence arbitrale	399.637 44	309.637 44
Avances de l'État pour la garantie :		
Avances au 31 décembre :		
Sur l'exercice 1883 à l'exercice écoulé		
Exercice écoulé	208.000 00	150.000 00
Intérêts de 4 % sur avances de garantie	6.181.918 49	7.022.090 03
Garantie de l'État	310.532 53	313.882 51
Intérêts et dividendes:		
Solde des exercices antérieurs	16.017 49	22.775 64
Majoration de 15 % pour dépenses accessoires	15.194 54	21.915 95
Créditeurs divers	291.503 60	517.188 32
Travaux en cours ou prévus conformément à la sentence arbitrale :		
Ballastage	275.000 00	275.000 00
Construct. de bâtiments	1.883.125 00	1.883.125 00
Alimentation et télégraphie	247.250 00	247.250 00
Voie du port de Dakar.	137.000 00	137.000 00
Construction de dépôts et remise à voitures	150.000 00	150.000 00
Augmentation du matériel roulant	537.000 00	537.000 00
Attribution à la Compagnie: Part des économies réalisées sur le montant des dépensés résultant de la formule forfaitaire à reporter	262 264 83	325.173 21

Réserve générale	2.441.560 69	3.011.908 27
Total du passif	<u>52.651.777 92</u>	<u>55.471.522 66</u>

Le chiffre du découvert envers l'État, au 31 décembre 1899, ne s'élevait qu'à 805.594 fr. 38, contre 906 434 fr. 72 en 1898, soit une diminution de 100.840 fr. 40. La Compagnie a également versé en mai 1900, sur l'invitation du ministère, une somme de un million sur l'excédent que présentaient les réserves.

Pour les travaux, le ballastage de ligne en pierres cassées et en coquilles a été régulièrement poursuivi, et en fin d'exercice il avait été ballasté 71 km. 858, portant la longueur totale du ballastage exécuté au 31 décembre 1899 à 221 km.

LÉGION D'HONNEUR
MINISTÈRE DU COMMERCE
(*Le Journal des débats*, 16 décembre 1900)

Sont promus ou nommés, sur la proposition du ministre du commerce:
[Édouard] de Traz, ingénieur du service central de chemins de fer de Dakar à Saint-Louis

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 septembre 1901)

L'exploitation de la ligne de Dakar à Saint-Louis a été considérablement troublée pendant le dernier exercice par l'épidémie de fièvre jaune qui a sévi au Sénégal. Vers la fin du mois de mai, le mal était signalé à Dakar, qui, dès juin, devait être isolé, laissant Rufisque devenir tête de ligne, jusqu'au jour où cette ville se contaminait à son tour. En juillet et en août, le service des trains était à peu près supprimé, pour ne reprendre qu'en novembre et ne redevenir normal que le 15 décembre.

Malgré cette circonstance si défavorable dont il a été parlé longuement à l'assemblée du 15 juin dernier, les recettes ont été supérieures en 1900 à ce qu'elles avaient été dans l'année précédente.

Elles ont atteint, en effet, fr. 2.131.268 97
alors qu'elles n'avaient été en 1899 que de .052.432 76
soit une différence de fr. 78.835 51
en faveur de l'exercice 1900.

Si on compare à cette recette, qui atteint 8.073 francs par km, celle de l'année 1886, premier exercice pendant lequel la ligne a été exploitée sur toute sa longueur, et qui était de 707.000 francs, soit 2.678 francs par km, on mesure le développement qu'a pris en quinze ans le trafic de la ligne de Dakar à Saint-Louis.

Les dépenses se sont élevées en 1900 au chiffre de Fr. 1.636.192 56
En 1899, elles avaient atteint 1.930.492 08
Soit une diminution de .Fr. 294.299 52

qui est due pour beaucoup à l'interruption du travail des carrières et du ballastage amenée par l'épidémie.

En tenant compte des recettes de toute nature, l'excédent des recettes sur les dépenses s'est élevé dans l'année 1900 à 495.075 fr. 71.

Sur cette somme de fr. 495.075 71
il y a lieu de prélever :

1° Service des actions.Fr. : 304.889 75
 2° Part d'économie allouée à la Compagnie sur la différence entre le barème et les dépenses réelles : 113.313 00
 3° Valeur supplémentaire des traverses métalliques, en remplacement des traverses de bois : 72.361 04
 Ensemble 490.563 79
 Reste net une somme de fr. 4.511 92
 qui doit être réservée à l'État après vérification des comptes.
 La réserve ayant atteint le chiffre maximum fixé par la convention du 21 novembre 1900. l'État n'a rien en à verser au compte de garantie pour l'exercice 1900.
 La même convention ayant alloué à la Compagnie, avec autorisation de les distribuer 20 % des économies annuelles réalisées sur le montant des dépenses forfaitaires, le montant total de ce compte « attributions à la Compagnie » s'élevait, au 31 décembre 1900, à 463.708 fr. 09. Sur ce compte, il a été prélevé 56.555 fr. 50, somme qui a été répartie comme suit :

5 % à la réserve légale	2.822 78
5 % au conseil d'administration	2.822 78
5 fr. par action aux 10.162 actions	50.810 00
Ensemble fr.	56.555 56

Cette somme de 5 francs par action est venue s'ajouter à l'intérêt statutaire annuel de 29 fr. 60.

LÉGION D'HONNEUR
 MINISTÈRE DES COLONIES
 (*Gil Blas*, 30 juillet 1901)
 (*Le Journal des débats*, 31 juillet 1901)

Au grade de chevalier
 [Édouard] de Traz, président du conseil d'administration du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

Cie du chemin de fer de Dakar à St-Louis (Sénégal).
 (Société d'études coloniales de Belgique,
Recueil des sociétés coloniales et maritimes, 1902)

Siège social : 19, rue Cambacérès, Paris. — T. 259-06. — Adresse télégraphique : Railkar Paris. — Conseil d'administration : Président M. Édouard de Traz. — Membres : MM. Champouillon, Amiral Dumas-Vence, Kowalski, [Maurice] Pouyer, Vieuxtemps, Raabe. — Commissaire des comptes : M. Guyot. — Objet : Exploitation de la ligne du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, concession avec avance du gouvernement de 12.680.000 fr. remboursables avec intérêt à p. c. — Capital social : Cinq millions quatre vingt-un mille francs, divisés en 10.162 actions de 500 fr. chacune, entièrement libérées, remboursables à 650 fr. en 98 ans, à partir de 1885. — Répartition des bénéfices : Lorsque l'État sera remboursé de ses avances l'excédent du bénéfice sera

réparti ; aux administrateurs 5 p. c , réserve légale 5 p. c. avec 508.100 fr. comme le maximum, le reste aux actionnaires.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1899

.....

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (La Cote de la Bourse et de la banque, 17 décembre 1902)

L'exploitation de la ligne de Dakar à Saint-Louis s'est poursuivie pendant l'exercice 1901 avec une parfaite régularité, et ses résultats ont été exceptionnellement satisfaisants. Au cours de l'exercice précédent, une épidémie de fièvre jaune avait considérablement troublé l'exploitation de la ligne en question ; en juillet et en août 1900, on avait dû supprimer le service des trains. À la suite de cette épidémie, les magasins se sont trouvés vides et il en est résulté une augmentation considérable du trafic des approvisionnements en 1901, augmentation qui a causé, en grande partie, les résultats exceptionnellement favorables du dernier exercice.

Les recettes qui avaient été en 1900 de 2.131.268 27

se sont élevées à 3.180.598 07

soit une différence de 1.049.329 80

en faveur de l'année 1901.

L'augmentation du trafic est due non seulement aux marchandises diverses dont le tonnage a augmenté de 36.000 tonnes environ d'un exercice à l'autre, mais aussi aux arachides, dont le tonnage a passé de 90.000 t. en 1900 à 97.000 en 1901 et aux voyageurs 355.000 en 1901 contre 216.000 en 1900.

Les dépenses ont atteint le chiffre de 2.160.762 89

Elles avaient été, l'année précédente, de 1.636.192 56

soit une augmentation de dépenses de 524.570 33

L'excédent des recettes sur les dépenses, pour l'exercice 1901, s'est donc élevé à 1.019.835 fr. 18.

Sur cette somme de 1.019.835 18

il y a lieu de prélever :

1° Service des actions : 30/4.839 75

2° Part d'économie allouée à la compagnie sur la différence entre le barème et les dépenses réelles : 156.081 85

3° Valeur supplémentaire des traverses métalliques posées en remplacement des traverses en bois : 263.408 80

Ensemble 724.380 40

Reste net une somme de 295.454 78

à reverser à l'État, conformément à la convention du 21 novembre 1900, la réserve atteignant le chiffre maximum fixé par cette convention.

La même convention ayant alloué à la compagnie, avec autorisation de les distribuer, 20 % des économies annuelles réalisées sur le montant des dépenses forfaitaires, le montant total de ce compte « Attribution à la Compagnie » s'élevait au 31 décembre 1901 à 570.713 fr. 22. Sur ce compte, il a été prélevé une somme de 94.845 fr. 30, somme qui a été répartie comme suit :

5 % à la réserve légale fr.4.742 25

5 % au conseil d'administration 4.742 25

Et le surplus, soit 85.360 fr. 80 aux actionnaires, à titre de dividende pour l'exercice 1901, ce qui représente 8 fr. 40 par action, en sus de l'intérêt statutaire annuel de 29 fr. 60. L'année précédente, le dividende n'avait été que de 5 francs par action

SÉNÉGAL
(*La Dépêche coloniale*, 30 décembre 1902)

Par décision du gouverneur général :

M. Ficatier, ingénieur des ponts et chaussées, directeur des travaux de l'arsenal de Dakar, a été nommé directeur par intérim du service des travaux publics du Sénégal et a été appelé, en outre, à exercer les fonctions d'ingénieur du contrôle technique du chemin de fer de Dakar-Saint-Louis.

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1903, p. 1021-1024 :
Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
Conseil d'administration : MM. Ed. de Traz, président ; Champouillon, Dumas-Vence, M. Pouyer, Vieuxtemps, Raabe.
Commissaire des comptes : M. Guyot.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 août 1903)

L'exploitation de la ligne de Dakar à Saint-Louis s'est poursuivie pendant l'exercice 1902 avec une parfaite régularité, mais ses résultats n'ont pas été aussi satisfaisants que ceux de l'année précédente.

Les recettes qui étaient en 1901 de 3.180.598.07
ne se sont élevées en 1902 qu'à 2.518.536.51

Elles ont donc été inférieures de 662.061.56 à celles de l'exercice 1901, et supérieures de 387.268.24 à celles de l'exercice 1900.

La diminution du trafic porte surtout sur les arachides et les céréales et farines ; par contre, les transports de mil et de pierres ont augmenté, ainsi que les transports sur réquisitions. Quant au transport des voyageurs, il a été sensiblement égal : 346.000 voyageurs en 1902 contre 355.000 en 1901. Le fléchissement des recettes porte, pour 95 %, sur la petite vitesse.

Les dépenses sont aussi en diminution. La société s'est appliquée à rechercher toutes les économies qui lui paraissaient compatibles avec un bon fonctionnement de l'exploitation.

Ces dépenses avaient atteint en 1901 2.160.765 89
Elles n'ont été en 1902 que de 1.923.353 33

soit une diminution d'un exercice à l'autre de 237.409 fr. 56 qui s'applique, pour la plus grande partie, aux dépenses de la voie.

L'excédent des recettes sur les dépenses pour 1902 est donc de 595.183 18

Sur cette somme, il y a lieu de prélever :

1° Le service des actions : 304.889 75

2° La part d'économie allouée à la Compagnie sur la différence entre la formule du barème et les dépenses : 119.075 20

3° La valeur de 25.000 traverses métalliques dont la pose a été autorisée par dépêches des 28 juillet et 13 novembre 1902 : 76.750 00

Les dépenses faites au cours de l'année pour l'installation de l'éclairage à l'acétylène de la gare de Rufisque : 9.300 53

Ensemble 510.015 48

Reste net une somme de 85.167 70

à reverser à l'État, conformément à la convention du 31 novembre 1900, la réserve atteignant le chiffre maximum fixé par cette convention.

La même convention ayant alloué à la compagnie, avec autorisation de les distribuer, 20 % des économies annuelles réalisées sur les dépenses forfaitaires, le montant total de ce compte « attribution à la compagnie » s'élevait au 31 décembre 1902 à 609.713 30. Sur ce compte, il a été prélevé comme en 1901, 94.845 30, somme qui a été répartie comme suit :

5 % à la réserve légale 4.742 25

5 % au conseil d'administration 4.742 25

Et le surplus, soit 85.360 fr. 80, aux actionnaires, à titre de dividende, ce qui représente 8 fr. par action, en sus de l'intérêt statutaire annuel de 29 fr. 60.

L'assemblée générale des actionnaires qui s'est tenue le 17 juin dernier, après avoir approuvé les comptes ci dessus, a réélu administrateurs MM. Pouyer et de Traz, et a nommé commissaire des comptes pour 1903 M. Gustave Guyot.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS

(La Cote de la Bourse et de la banque, 26 août 1904)

L'exploitation de la ligne de Dakar à Saint-Louis s'est poursuivie régulièrement pendant le cours du dernier exercice.

Les recettes ont été de 2.702.870 fr. 09. contre en 1902, 2.518.536 fr. 51.

Elles ont donc été supérieures de 184.334 fr. 38 à celles de l'exercice précédent et inférieures de 477.727 francs 18 à celles de l'exercice 1901.

Dans ce trafic, le tonnage total de la petite vitesse a été de 123.000 tonnes environ, avec une augmentation de 18.000 tonnes sur l'exercice 1902 et une diminution de 36.000 tonnes sur l'exercice 1901.

Le produit moyen par tonne et par km, qui était de 0 fr. 126 en 1902, a atteint, en 1903, 0 fr. 128.

En 1902. le tonnage des arachides s'était élevé à 51.000 tonnes environ. En 1903, il s'est monté à 78.000 tonnes, soit une augmentation de 27.000 tonnes. Le trafic des arachides a représenté, en 1903. 63 % du tonnage total.

L'augmentation du trafic en 1903 porte surtout sur les arachides, le suif, les matières et objets manufacturés. Les transports de pierres et les transports sur réquisitions ont diminué.

Le transport des voyageurs est resté le même. 346.500 voyageurs en 1903 contre 346.000 en 1902. L'augmentation des recettes porte pour 94 % sur la petite vitesse.

Les dépenses sont en diminution, malgré l'accroissement des recettes. La Société s'est, en effet, appliquée comme déjà les années précédentes, à réaliser toutes les économies qui lui paraissaient compatibles avec un bon fonctionnement de l'exploitation.

Ces dépenses avaient été de 1.923.353 33 en 1902. Elles ont été, en 1903. de 1.900.429 22

La diminution s'applique aux dépenses de la traction. L'excédent des recettes sur les dépenses pour l'année écoulée est donc de 802.441 67

Sur cette somme, il y a lieu de prélever :

1° Le service des actions : 304.889 75
 2° La part d'économie allouée à la Compagnie sur la différence entre la formule du barème et les dépenses : 148.365 45
 3° La valeur de 25.000 traverses métalliques dont la pose a été autorisée par les dépêches ministérielles des 28 avril et 3 août 1903, soit : 73.112 20
 4° Les dépenses faites, en 1903. pour l'installation de l'éclairage acétylène dans la gare de Rufisque : 2.653 82
 Ensemble 529.021 22
 Reste net une somme de Fr. 273.420 45
 à reverser à l'Etat conformément à la convention du 21 novembre 1900, la réserve atteignant le chiffre maximum fixé par cette convention.
 La même convention ayant alloué à la Compagnie, avec autorisation de les distribuer, 20 % des économies annuelles réalisées sur les dépenses forfaitaires, sur le montant total de ce compte « Attribution à la Compagnie », il a été prélevé, comme les années précédentes, 94.845 30, somme qui a été répartie comme suit :

5 % à la réserve légale 4.742 25
 5 % au conseil d'administration 4.742 25

Et le surplus 85.360 80 aux actionnaires, à titre de dividende pour l'exercice 1903. ce qui représente 8 40 par action en sus de l'intérêt statutaire annuel de 29 60.

L'assemblée générale des actionnaires qui s'est tenue le 15 juin dernier, après avoir approuvé les comptes ci-dessus, a réélu commissaire des comptes. M. Gustave Guyot, pour l'exercice en cours.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (La Cote de la Bourse et de la banque, 28 août 1905)

Les résultats de l'exploitation de la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis pendant l'exercice 1904 sont légèrement inférieurs à ceux de 1903 qui, par contre, avaient marqué un notable progrès sur ceux de 1902.

Les recettes se sont élevées en 1904 à 2.473.052 14 contre 2.702.870 89. Les dépenses se sont réduites à 1.675.923 53 en 1904, contre 1.900.429 22 et les bénéfices n'ont, par conséquent, atteint que 797.128 fr. 61, contre 802.441 fr. 67.

L'assemblée, tenue le 21 juin dernier, a maintenu le dividende à 8 fr. 40 par action de capital et jouissance ; ce dividende a été augmenté pour les actions de capital de l'intérêt statutaire annuel de 29 fr. 60, de telle sorte que la répartition totale atteint 38 francs pour les actions de capital.

En exécution de la convention du 21 novembre 1900 qui régit le barème d'exploitation, sur l'excédent des recettes sur les dépenses, qui est de fr. 797.123 61

1° Le service des actions a absorbé fr. : 304.889 75
 2° La part d'économie allouée à la Compagnie sur la différence entre la formule du barème et les dépenses : 156.273 59
 3° La valeur de 24.400 traverses métalliques : 86.695 84
 4° Les dépenses faites en 1904 pour la protection de la voie : 1.531 38 549.390 56
 Reste net Fr. 247.738 05
 Cette somme doit être reversée à l'État, la réserve atteignant le maximum fixé par la convention.

Les bénéfices de la Compagnie, pendant l'exercice, se composent de la part dans les économies réalisées Fr. 156.273 59
et du produit déplacements de fonds 20.114 57
Soit au total Fr. 176.388 16
Les bénéfices reportés de l'exercice antérieur atteignant 582.435 18
Les bénéfices disponibles se chiffrent par Fr. 758 823 35
Sur ces bénéfices, 94.845 30 ont été prélevés pour être ainsi répartis :

Réserve légale Fr. 4.742 25
Tantièmes 4.742 25
Dividende supplémentaire de 8 40 aux actions 85.360 80
94.845 30

Le tonnage total de la petite vitesse a été de 104.076 tonnes, contre 123.000 tonnes en 1903, 105.000 tonnes en 1902 et 141.000 en 1901 ; dans ces chiffres, les arachides figurent pour 66.000 tonnes, contre 78.000 tonnes en 1903 et 56.000 tonnes en 1902. Les transports de mil, de matières et objets manufacturés ont aussi augmenté, tandis que se ralentissaient les transports de pierres et les transports sur réquisition.

Le produit moyen par tonne et par km s'est élevé à 0 fr. 129 contre 0 fr. 128 en 1903 et 0 fr. 12 en 1902.

Le nombre des voyageurs transportés a atteint 310.970 contre 346.500 en 1903 et 346.000 en 1902.

En même temps que se développaient les transports en petite vitesse par l'inauguration de tarifs spéciaux et l'amélioration des moyens d'exploitation, des économies étaient réalisées sur les dépenses de traction.

La Compagnie a offert au Gouvernement son concours pour la construction et l'exploitation des 140 premiers km de la ligne de pénétration projetée de Thiéès à Kayes, sur le Niger, mais le ministère n'a encore pris aucune décision à ce sujet.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (La Cote de la Bourse et de la banque, 28 septembre 1906)

Aucun fait saillant n'est venu troubler l'exploitation de la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis pendant l'exercice 1905. Si les recettes, qui dépendent des récoltes, ont été un peu inférieures à celles de l'exercice précédent, les résultats de l'exploitation ont été néanmoins rémunérateurs pour la Compagnie et pour l'État auquel il est reversé une somme de 198.879 fr. 24.

Les recettes ont été de 2.305.702 50
contre en 1904 2.473.052 14
Elles ont donc été inférieures de 167.349 64
à celles de l'exercice précédent.

Dans ce trafic, le tonnage total de la petite vitesse a atteint 259.796 tonnes avec une augmentation de 155.720 tonnes sur l'exercice 1904.

Le produit moyen par tonne et par km, qui était de 0.129 en 1904, a atteint 0.140 en 1905.

En 1904, le tonnage des arachides était de 66.209 tonnes environ. Il a été de 53.817 tonnes en 1905, soit 20,7 % du tonnage total.

Le nombre de voyageurs transportés en 1905 a été de 286.801 contre 310.970 en 1904.

En 1904, les dépenses avaient atteint 1.675.923 53
Elles ont été en 1905 de 1.625.916 14

La diminution des dépenses a donc été de 50.007 39

Conformément à la convention du 21 novembre 1900 qui régit le barème de l'exploitation sur l'excédent des recettes relativement aux dépenses qui est de 679.786 36

il y a lieu de prélever :

1° Le service des actions : 304.889 75

2° La part d'économie allouée à la Compagnie sur la différence entre la formule du barème et les dépenses, soit : 141.040 37

3° La valeur de 10.000 traverses métalliques dont la mise en place a été autorisée par la dépêche ministérielle du 11 mai 1965, soit : 34.977 00

Ensemble 480.907 12

Reste net une somme de 198.879.24

à reverser à l'Etat, conformément à la convention, la réserve atteignant le chiffre maximum fixé par cette convention.

En ce qui concerne les travaux effectués pendant l'exercice, le rapport du conseil d'administration contient les indications suivantes :

Dans le courant de 1905, il a été procédé à la mise en place de 10.000 traverses métalliques, ce qui porte à 232.477 sur un effectif total de 356.153 le nombre de ces traverses actuellement en service. Les dépenses résultant de cette substitution sont supportées par la réserve pour une somme de 34.977 fr. représentant les différences entre la valeur des traverses métalliques et celle des traverses en bois.

Quelques aménagements de détail ont été exécutés, notamment l'installation de bouches à incendie dans les gares de Dakar, Rufisque, Thiès et Louga. La dépense s'élevant à 12.861 19 a été portée au compte de la majoration de 15 %.

Des mesures de prophylaxie contre le paludisme ont été prises par la compagnie. Une bibliothèque circulante affectée aux agents a été construite.

Enfin, conformément à la convention passée le 2 mars 1905 avec le ministre des Colonies, la compagnie a construit aux dunes de Dakar, quatre pavillons d'habitation destinés au personnel sur les huit que prévoit cette convention. Les quatre autres doivent être exécutés dans l'année courante. Les dépenses ainsi engagées sont avancées par la compagnie, qui est autorisée à s'en rembourser en dix-huit annuités.

La situation, en ce qui concerne le projet d'embranchement du Baol (chemin de fer de Thiès à Kayes) ne s'est pas sensiblement modifiée depuis l'année dernière. Dans le cas où la compagnie serait chargée de la construction et de l'exploitation de la ligne, le conseil aurait à demander aux actionnaires la ratification de la convention à intervenir avec l'État. Dans les négociations auxquelles elle a été conviée par le ministère, elle s'est attachée à concilier la protection de ses intérêts avec son désir de seconder une entreprise appelée à développer la prospérité de la colonie et à accroître sa puissance commerciale.

La reconstruction des gares de Dakar et de Saint-Louis est toujours à l'étude mais aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

L'assemblée générale des actionnaires du 6 juin, à qui les comptes du dernier exercice ont été soumis, a décidé que sur le compte attribution à la compagnie figurant au passif du bilan, et constitué par la part lui revenant des économies réalisées sur le montant des dépenses résultant de la formule forfaitaire, il serait prélevé une somme de 94.845 30. Cette somme a été ainsi répartie conformément aux statuts :

5 % à la réserve légale 4 742 25

5 % au conseil d'administration 4.742 25

Et le surplus 85.360 80 aux actionnaires, à titre de dividende pour l'exercice 1905, ce qui représente 8 40 par action, en sus de l'intérêt statutaire annuel de 29 60 85.360 80

Total égal 94.845 30

Ce dividende sera payé, sous la déduction de l'impôt, en même temps que le coupon échéant le 1^{er} novembre 1906.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 21 juin 1907)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, qui a eu lieu le 19 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1906 et voté l'attribution aux actions d'une somme de 10 fr. 40 en sus de l'intérêt statutaire de 20 fr. 00, soit ensemble 40 fr. par action.

L'assemblée a réélu M. Vieuxtemps, administrateur sortant.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 septembre 1907)

L'exploitation de la ligne de Dakar à Saint-Louis s'est poursuivie régulièrement pendant l'exercice 1906.

Le rapport présenté à l'assemblée générale du 19 juin de la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis résume comme suit les résultats de cette exploitation : Les recettes qui dépendent des récoltes ont été un peu inférieures à celles de l'exercice précédent, les résultats de l'exploitation ont été néanmoins rémunérateurs pour la Compagnie et pour l'État, auquel elle a à reverser une somme de 178.245 25.

Les recettes de l'exploitation se sont élevées à 2.163.845 24

soit 8.192 60 par km,

contre, en 1905 2.305.702 50

et 8 733 72 par km.

Elles ont été inférieures de 142.837 26

à celles de l'exercice précédent.

Dans ce trafic, le tonnage total de la petite vitesse a atteint 83.107 tonnes avec une diminution de 176.639 tonnes sur l'exercice 1905. Cette diminution de tonnage porte pour 167.895 tonnes sur les transports de sable effectués en 1905, pour le compte de l'entrepreneur du port de Dakar, transports qui ne se sont pas renouvelés en 1906.

Le produit moyen par tonne et par km, qui était de 0.140 en 1905, a atteint 6.150 en 1906.

En 1905, le tonnage des arachides était de 53.817 tonnes environ. Il a été de 51.741 tonnes en 1906, soit 62,3 % du tonnage total.

Le nombre des voyageurs transportés en 1906 a été de 331.693 contre 2.886.801 en 1906.

La diminution des recettes porte sur :

Petite vitesse Fr. : 267.571 94

Recettes diverses : 13.369 75 280.941 69

Il y a, par contre, augmentation sur :

Voyageurs : 129.342 95

Grande vitesse : 8.74146 138.084 43

Diminution fr. 142.857 26

Le conseil mentionne, dans le rapport présenté à l'assemblée, qu'il peut dire que les recettes de l'exercice en cours s'annoncent comme devant être très supérieures à celles de 1906.

En 1905, les dépenses de l'exploitation avaient atteint 1.625.916 14

soit 6.158 fr. 77 par km.

Elles ont été en 1906, de 1.484.134 24

soit 5.621 fr. 72 par km.

La diminution des dépenses a donc été de 141.781 90

Conformément à la convention du 21 novembre, qui régit le barème d'exploitation de la Compagnie, sur l'excédent des recettes, relativement aux dépenses qui est de Fr. 678.711 00

Il y a lieu de prélever :

1° Le service des actions : 304.889 75

2° La part d'économie allouée à la Compagnie sur la différence entre la formule du barème et les dépenses, soit : 143.101 74

3° La valeur de 15.000 traverses métalliques dont la mise en place a été autorisée par la dépêche ministérielle du 11 mai 1905, soit : 52.473 98

Ensemble Fr. : 500.465 47

Il est resté une somme de 178.245 53

à reverser à l'État, conformément à la convention, la réserve atteignant le chiffre maximum fixé par cette convention.

En ce qui concerne les travaux effectués pendant l'exercice, le rapport du conseil contient les indications suivantes :

Dans le courant de 1906, on a procédé à la mise en place de 15.000 traverses métalliques, ce qui porte à 247.477, sur un effectif total de 356.153, le nombre de ces traverses actuellement en service. Les dépenses résultant de cette substitution sont supportées par la réserve, pour une somme de 52.473 fr. 98, représentant la différence entre la valeur des traverses métalliques et celle des traverses en bois.

On a exécuté quelques aménagements de détail, notamment la construction d'un quai de chargement à Sakal, la construction de petits magasins à Thiès et à Ciraouane, l'allongement de la voie de Sakal, la transformation de voitures mixtes en voitures de première classe, la transformation du wagon K 1 en wagon à bestiaux, l'installation d'une dynamo pour l'éclairage de la chaudronnerie.

La dépense, s'élevant à 4.441 51, a été portée au compte de la majoration de 15 %.

En outre, on a allongé le rez-de-chaussée du bâtiment de la traction pour pouvoir y transférer les bureaux de l'exploitation. L'exécution de ce travail donnera lieu à une avance correspondante de l'État.

Enfin, conformément à la convention passée le 2 mars 1905 avec le ministre des colonies et approuvée par les actionnaires, la compagnie a construit, aux dunes de Dakar, deux pavillons d'habitation destinés au personnel, ce qui porte à six, le nombre des pavillons édifiés sur les huit que prévoit cette convention. La compagnie compte exécuter les deux autres dans le courant de cette année. Les dépenses ainsi engagées sont avancées par la compagnie qui est autorisée à s'en rembourser en 18 annuités.

Par décret, en date du 17 avril dernier, la colonie a été autorisée à exécuter directement les travaux de construction du premier tronçon de la ligne de Thiès à Kayes. Ce tronçon, partant de Thiès pour aboutir à N'Gahaye. a un développement de 140 km : la dépense, résultant de l'exécution de ces travaux, sera imputée sur l'emprunt de 100 millions, que le gouvernement général a été autorisé à contracter, par la loi du 22 janvier 1907.

Le conseil a vu avec regret, rejeter les offres qu'il avait faites à l'administration, pour la construction de cette ligne ; les études très complètes que la compagnie a entreprises et les devis qu'elle a présentés lui paraissaient de nature à offrir toute garantie pour l'exécution des travaux, à des conditions avantageuses pour la colonie. La compagnie est toutefois, en pourparlers avec l'administration, pour que l'exploitation de cet embranchement lui soit confiée.

Aucune décision n'est intervenue en ce qui concerne la reconstruction de la gare de Dakar. Pour la gare de Saint-Louis, le projet présenté par la compagnie a été approuvé

le 6 avril 1907, les travaux devant commencer dès qu'un accord sera intervenu entre le ministère et l'administration de la colonie, au sujet de la répartition des dépenses.

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1908, p. 896-898 :

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

Conseil d'administration : MM. Ed. de Traz, président ; M. Pouyer, Vieuxtemps, Raabe, André de Traz.

Commissaire des comptes : G. Guyot, P. Guyot.

Le voyage de M. Milliès-Lacroix
(*Le Journal des débats*, 23 avril 1908)

Saint-Louis, le 22 avril. — Le ministre des colonies a quitté Dakar se rendant par train spécial à Saint-Louis. Sur le passage du train, les populations massées acclamaient la France.

À Kelle, un déjeuner fut offert à M. Milliès-Lacroix par la Compagnie Dakar-Saint-Louis. M. [Édouard] de Traz, président de la Compagnie, était présent.

À cinq heures, le train arriva à Saint-Louis. Le maire souhaita la bienvenue à M. Milliès-Lacroix qui répondit en remerciant la colonie de son accueil.

Après la pose de la première pierre de la nouvelle gare, le ministre visita la ville, respectueusement salué par la foule.

Louis Georges François *André* de TRAZ,
président (1908-1914)

Né à Paris, le 7 septembre 1863.

Fils de Albert Louis Stanislas de Traz, rentier, et de Marie Françoise Senlis.

Demi-frère de James de Traz, directeur du [Comptoir industriel et colonial](#).

Neveu d'Édouard de Traz, président du Dakar–Saint-Louis (ci-dessus).

Marié à Émile Marie Geneviève Richemond.

Ingénieur. ECP 1889.

Au service des ponts de la Société des Batignolles (1890).

Ingénieur à la Régie générale de constructions de chemins de fer : construction du Salonique-Monastir (1891-1892).

Ingénieur au service des ponts des Anciens Éts Cail .

Chef du service central (1893), puis administrateur délégué (1902) et président (1908-1914) du Dakar-Saint-Louis,

président de la Société des embranchements industriels (1904).

commissaire aux comptes du [Bône-Guelma](#) (1905),

administrateur de la [Compagnie française d'études et d'entreprises coloniales](#) (1906),

et de [Société industrielle et agricole de la Pointe-à-Pitre](#) (1907).

À la suite de son oncle : administrateur de la Société industrielle des téléphones (1908) et du [Bône-Guelma](#) (1909).

Administrateur des Anciens Établissements Weyher et Richemond (fév. 1908),

des [Mines de Sénégal](#) (sept. 1908),

de la Société parisienne d'Installations électriques,(déc. 1909),

de la [Société gabonaise d'entreprises et de transports](#) (fév. 1909),

de la [Compagnie d'électricité du Sénégal](#) (janvier 1910),

des [Mines de Falémé](#) (1911),

de la Compagnie française d'études au Mexique (oct. 1912),

Arbitre rapporteur près le tribunal de commerce de la Seine.

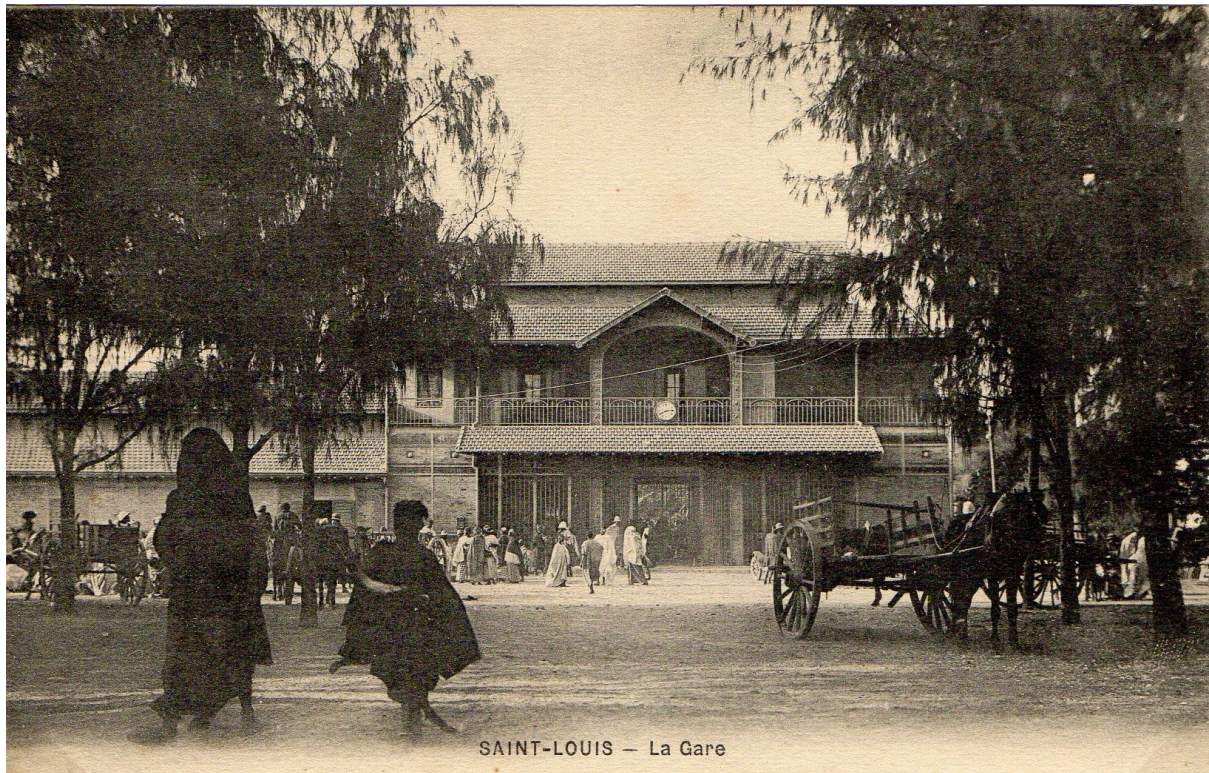
Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 15 décembre 1900).

Décédé à Paris, le 18 mai 1914.

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

Le voyage du ministre des colonies en Afrique
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 août 1908)

.....
Le 20 avril, au matin, un train spécial emmenait le ministre de Dakar à Saint-Louis. Une foule nombreuse se pressait aux stations et, au passage, des cavaliers exécutaient de brillantes fantasias. Dans tous les centres, à Thiès, à Tivaouane, à Louga, commerçants et indigènes venaient exprimer au ministre leur satisfaction de sa visite. À Kelle, un déjeuner était offert par la Compagnie Dakar-Saint-Louis. Enfin, à 5 heures, le train, ministériel arrivait sur l'emplacement de la nouvelle gare de Saint-Louis, où une foule considérable poussait des vivats. M. Descemet, maire, saluait M. Milliès-Lacroix, et il était, aussitôt procédé à la cérémonie de la pose de la première pierre de la nouvelle gare.



Saint-Louis. — La gare, inaugurée en juillet 1909.

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

20 avril. — 20 avril. — Le train officiel mis à la disposition du Ministre par la Société Dakar–Saint-Louis a quitté cette première ville à 7 heures du matin. Il est orné de drapeaux et de palmes vertes. Les fonctionnaires se sont tous rendus à la gare. La foule indigène est toujours très nombreuse et très enthousiaste. La ligne du chemin de fer contourne d'abord la baie avant d'entrer dans la brousse. Le paysage se compose d'une grande plaine aux herbes brûlées, aux buissons desséchés au dessus desquels montent un grand nombre d'arbres verts. Pourtant, pendant la première partie du trajet, l'arbre principal est le baobab entièrement dépouillé. En s'éloignant de Dakar, on constate cependant l'apparition des premières feuilles des baobabs. Après Tivaouane, la plaine se couvre des rôniers, sorte de cocotiers qui donne le chou palmiste.

Le train ne s'arrête qu'aux gares principales où la population européenne est présentée, à chaque fois, au Ministre. Mais, de toute part, les indigènes sont accourus et saluent au passage en exprimant leur joie. Le Ministre se tient sur une petite plate forme à l'arrière du train.

À partir de Thiès, longtemps avant la traversée des villages et longtemps après les indigènes escortent le train, lançant leurs petits chevaux rapides à toute vitesse sur les routes ou dans la brousse, tirant des coups de feu en l'air, faisant tournoyer leurs fusils au dessus de leur tête. Tous les chefs ont tenu à honneur d'accompagner ainsi le Ministre avec leurs hommes. Ils ne cessent leur course que lorsque leurs chevaux arrêtés par le sable ne peuvent plus suivre la marche du train. Il en est ainsi jusqu'à Saint-Louis où le train s'avance jusqu'à la future gare. Une foule enthousiaste d'indigènes suit le Ministre en l'acclamant. Il est 6 heures du soir.

À l'arrivée, M. Desunet [Descemet], maire de Saint-Louis, souhaite la bienvenue à M. Milliès-Lacroix et le prie ainsi que M. Detras [de Traz], administrateur délégué de la Société du Dakar–Saint-Louis, de bien vouloir procéder à la pose de la première pierre de la nouvelle gare.

L'affluence est considérable et l'accueil des plus chaleureux. On se rend ensuite au Gouvernement où doit loger le Ministre.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (La Cote de la Bourse et de la banque, 22 août 1908)

Les résultats de l'exercice 1907 de la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis ont été exceptionnellement satisfaisants, grâce à une bonne récolte d'arachides et surtout à ce que, les transactions commerciales ayant été, dès le début, fort actives, la traite s'est trouvée écourtée ; sa période la plus intense a coïncidé avec les derniers mois de l'année; il en est résulté, sans toutefois, que le service ait eu à en souffrir, une certaine gêne au point de vue du matériel roulant, et la compagnie a cru devoir, en conséquence, adresser à l'administration des colonies, des propositions tendant à l'augmentation du matériel roulant.

D'après le rapport présenté à l'assemblée générale du 3 juin dernier, on peut résumer comme suit les résultats obtenus dans ces conditions favorables :

Les recettes ont été de 3.126.216 fr. 01 contre, en 1906, 2.162.855 fr. 24, soit une augmentation de 963.370 fr. 77.

Dans ce trafic, le tonnage total de la petite vitesse a atteint 150.958 tonnes, soit 67.851 tonnes de plus que l'année précédente. En 1906, le tonnage des arachides était de 51.741 tonnes environ ; il a été de 101.833 tonnes en 1907, soit 67,5 % du tonnage total.

L'augmentation des recettes porte sur (en fr.) :

Voyageurs	153 849 63
Grande vitesse	30.000 39
Petite vitesse	777.821 56
Recettes diverses	1 690 19
Augmentation	963 370 77

Les dépenses de l'exploitation appellent peu d'observations. En 1906, elles avaient atteint 1.481.134 21 ; elles ont été, en 1907, de 1.579.491 44. Elles sont loin d'avoir augmenté en proportion des recettes.

Le produit net ressort donc-à 1.546.724 57 ail lieu de 678.711 fr. pour l'exercice précédent ; il a été. employé comme suit, par comparaison avec la répartition antérieure :

	1906	1907
Intérêt des actions	304.889 75	304.889 75
Part d'économie allouée à la Compagnie sur différence entre formule du barème et dépenses	143.101 74	251.520 18
Traverses métalliques	52 473 98	—
Part de l'État	178.215 53	990.314 64
	<u>678 711 00</u>	<u>1.546 724 57</u>

De même que précédemment, il a été prélevé sur le compte « Attribution à la Compagnie », figurant au passif du bilan et constitué par la part lui revenant des économies réalisées sur le montant des dépenses résultant de la formule forfaitaire, 185.174 fr. 20 contre 117.427 fr. 60 en 1906, ces sommes ayant été, conformément aux statuts, respective ment réparties comme suit :

	1906	1907
Réserve légale	5.871 40	9.258 70
Tantième au conseil	5.871 40	9.258 70
Dividende de 16 fr. 49 en 1907 et de 10 40 en 1906	10.681 80	166.656 80
	117.427 60	185.174 20

Le dividende se trouve ainsi fixé à 46 fr. par action au lieu de 40 fr. précédemment, dont 29 fr. 60 à titre d'intérêt statutaire annuel, et 16 fr. 40 à titre de dividende proprement dit. En outre, le conseil a fixé à 14 fr. 80 l'acompte à payer sur l'exercice 1908.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 juin 1909)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie du Chemin de Fer de Dakar à Saint-Louis a eu lieu le 16 juin courant. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1908 se soldant par un bénéfice de 275.515 fr. 65 et fixé le dividende y afférent à 20 fr. 40 par action. Ce dividende sera mis en paiement à partir du 1^{er} juillet prochain.

L'assemblée a ratifié la nomination de MM. Lorieux ¹¹, comte d'Ormesson et Devès ¹² en qualité d'administrateurs et réélu MM. A. de Traz et Pouyer, administrateurs sortants.

Dans un prochain numéro, nous publierons un compte rendu plus complet de cette assemblée, que l'abondance des matières nous oblige aujourd'hui à écourter.

Délégués français au Congrès des ch. de fer de Berne
(*Le Journal des transports — Revue internationale des chemins de fer*,
25 juin 1910)

SÉNÉGAL
DAKAR À SAINT-LOUIS (CHEMIN DE FER DE), 204 km.

André de Traz, président.
Maximilien Vieuxtemps, administrateur.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*Le Journal des chemins de fer*, 17 septembre 1910)

Le gouvernement de l'Afrique occidentale revient de contracter un emprunt de 7 millions à valoir sur l'emprunt autorisé de 14 millions destiné à la continuation des travaux de construction du chemin de fer de Thiès à Kayes. Le gouverneur général vient, en conséquence, d'être autorisé à poursuivre les travaux de cette ligne sur une longueur de 72 km au delà des 140 km construits sur les fonds de l'emprunt de 100 millions autorisé, par la loi du 22 janvier, 1907. En vertu d'une convention avec la colonie, la Compagnie de Dakar à Saint-Louis exploite provisoirement aux mêmes conditions que la ligne de Dakar à Saint-Louis la section de 140 km du chemin de fer de Thiès à Kayes actuellement en exploitation. Cette section, qui donne déjà, des résultats appréciables fournira à la Compagnie de Dakar à Saint-Louis un apport de bénéfices dont profitera l'exercice 1910.

¹¹ Louis Lorieux (Nantes, 20 septembre 1871-Paris XVII^e, 10 mars 1958) : fils de Théodore Lorieux, inspecteur général des Ponts et chaussées, et de Marie Péju. Marié le 26 mars 1900, à Paris XVII^e, avec Mathilde Gouin, fille de Jules Gouin, régent de la Banque de France. Ingénieur E.C.P. Après des débuts à la Thomson, il fait carrière à la Compagnie des Batignolles : administrateur du Bône-Guelma (1902) et de sa suite, la Cie fermière des chemins de fer tunisiens, et du Dakar-Saint-Louis (1909). En outre, administrateur de la Société des alcools du Centre (1912), de la Société textile du Centre (1916), des Chantiers généraux (1917) et de leur filiale, Société Immobilière de Cette (1919), ainsi que des Verreries de Saint-Ingbert (1923).

¹² Gabriel Devès (1844-1917) : l'un des chefs de la maison bordelaise Devès et Chaumet. Voir [encadré](#).

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 décembre 1910)

L'exercice 1909 de la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis s'est soldé par un bénéfice net de 331.752 fr., en augmentation appréciable sur celui de l'année précédente qui atteignait 275.515 65. Ces bénéfices ont permis d'attribuer, après dotation de la réserve légale et paiement des tantièmes du conseil, un dividende 25 10 contre 20 40 l'an dernier à chacune des 10.162 actions de 500 fr. composant le capital social.

Les recettes d'exploitation se sont élevées en 1909 à 4.343.418 15 contre 3.541.166 39 en 1908, soit une augmentation de 802.252 06. La recette par km est passée ainsi de 13.413 à 16.452 fr.

Les dépenses d'exploitation ont atteint 2 millions 020.305 59 contre 2.005.429 25 précédemment, soit un léger accroissement de 14.876 81. Cette augmentation, qui ne représente que 56 35 par km est insignifiante comparativement à la progression des recettes. On doit faire observer, toutefois, qu'en 1909 aucune substitution de traverses en bois par des traverses métalliques n'a été effectuée alors qu'en 1908, cette substitution avait grevé les dépenses de 41 .262 50.

Conformément à la convention du 21 novembre 1900, l'excédent des recettes sur les dépenses, qui est, pour 1909, de 2.323.112 86 contre 1.535.737 14 en 1908, a été réparti ainsi :

Service des actions	304.889 75
Prime allouée à la Compagnie	330.652 21
Dépenses de premier établissement	159 636 65
À verser à l'État	1.527.934 25
	<u>2.323.112 86</u>

Les dépenses de premier établissement ont atteint 883.211 fr. 25. Elles représentent l'achat de 40 wagons, 20 wagons-tombereaux, 2 locomotives et 2 voitures de 1^{re} classe.

Sur cette somme, 159.686 65 sont payés, comme on l'a vu, au moyen de l'excédent des recettes. Le solde est à la charge de l'État.

En dehors de ce matériel, livré en 1909, la Société avait en construction à la fin de l'exercice, 2 locomotives à deux groupes de trois essieux couplés et 2 tenders à 8 essieux. Ces machines ont été livrées depuis la clôture de l'exercice.

La compagnie a continué à assurer provisoirement au moyen de ses trains et de son personnel — et ce, moyennant environ 10 % des recettes — le service sur les sections ouvertes à l'exploitation du chemin de fer de Thiès-Kayes construit par la colonie. Cette convention expire le 1^{er} décembre prochain.

Les travaux nécessités par le déplacement et la reconstitution de la gare de Saint-Louis ont été terminés et reçus par le service du contrôle. La reconstruction de la gare de Dakar se poursuit normalement.

La situation de trésorerie qui ressort du dernier bilan est très favorable. Les exigibilités s'élèvent à 931.000 fr., en regard de 4.582.000 fr. d'actif disponible.

Notons que la Société a payé en juillet dernier, en même temps que son dividende de 25 10, afférent à 1909, un acompte de 14 80 représentant l'acompte sur la répartition de 1910.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(La Cote de la Bourse et de la banque, 20 septembre 1911)

En ce qui concerne l'exploitation proprement dite, les résultats obtenus en 1910 par la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis sont satisfaisants, puisque à une augmentation des dépenses a correspondu un accroissement plus important des recettes et qu'en conséquence le produit d'exploitation est supérieur à celui de 1909.

Mais, par suite de l'augmentation des dépenses, la part attribuée à la Compagnie et à sa libre disposition dans les économies réalisées par la différence entre l'application du barème fixant les dépenses d'exploitation et le chiffre auquel elles se sont réellement élevées n'a été que de 315.768 60 au lieu de 330.652 21 en 1909.

Cependant, le produit net de l'exercice écoulé a atteint 338.110 39 contre 331.732 fr. en 1909. Ce bénéfice a permis, comme l'an dernier, la répartition d'un dividende de 25 40 à chacune des 10.162 actions de la Compagnie, répartition qui a été approuvée par l'assemblée du 14 juin dernier.

En 1910, le trafic a subi un nouvel accroissement. Les recettes d'exploitation se sont élevées à 4.884.798 97, soit 18.503 02 par km, contre 4.343.418 45 et 16.452 34 par km en 1909.

Le nombre des voyageurs transportés a été de 690.272, supérieur de 111.868 à celui de 1909.

Quant aux dépenses d'exploitation, elles sont passées de 2.020.305 59 en 1909 à 2.430.301 francs 63 en 1910, soit de 7.652 67 à 9.205 68 par km.

Conformément à la convention du 21 novembre 1900, l'excédent des recettes sur les dépenses, qui, pour 1910 est de 3.454.497 34, contre 2 millions 323.112 86 en 1909 ; a été réparti comme suit :

Service des actions	304.889 75
À la disposition de la Compagnie	315.768 60
Dépenses de premier établissement	93.305 35
À verser à l'État	1.740.533 64
	<u>2.434.497 34</u>

La Compagnie avait encore à verser à l'État, à la fin de 1909, 169.108 79 ; il restait donc à verser en 1910 1.909.642 13. Dans son rapport lu à l'assemblée, le conseil d'administration rappelle que la convention relative à l'exploitation par la Compagnie des sections ouvertes au service du chemin de fer de Thiès à Kayes a pris fin le 1^{er} décembre dernier ; depuis cette date, l'exploitation a été prise en charge par la colonie.

La nouvelle gare de Saint Louis a été reçue par la Compagnie le 8 février 1910.

Quant à la reconstruction de la gare de Dakar, dont le futur emplacement vient seulement d'être définitivement arrêté par l'administration, elle va se poursuivre le plus activement possible.

Pendant l'année. 1910, le compte de premier établissement s'est trouvé augmenté de 339.078 10, par suite de l'achat de 2 locomotives pour 295.772 fr. 75 et de la part incombant à ce compte des dépenses de remplacement de 12.500 traverses en bois par des traverses métalliques (43.305 .85). La somme de 43.305 35 afférente aux dépenses

de remplacement de traverses a été prélevé sur la réserve pour être récupérée sur les excédents d'exploitation ; le reste est payé par l'État au titre des avances de premier établissement.

Rappelons que la Compagnie a payé le 1^{er} juillet dernier, en dehors du dividende de 25 fr. 40 afférent à l'exercice 1910, une somme de 14 80 par action de capital représentant l'intérêt du premier semestre de 1911.

MM. Raabe et d'Ormesson, administrateurs sortants, ont été réélus.

Annuaire Desfossés, 1912, p. 287 :

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

Conseil d'administration : MM. A. de Traz, G. Devès, Lorieux, d'Ormesson, M. Pouyer, Raabe, Vieuxtemps.

CHEMIN DE FER
DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*Le Journal des chemins de fer*, 24 février 1912)

Un chemin de fer colonial florissant. — Les progrès depuis 10 ans. — L'éventualité du rachat.

La voie ferrée, merveilleux instrument de civilisation, a pris depuis quelque trente années, une part immense au développement de nos colonies. Ceci est tout spécialement exact en ce qui concerne le Chemin de fer de Dakar-Saint-Louis.

La première idée de construction de cette ligne au Sénégal remonte à 1856 ; la concession cependant n'a été accordée qu'en 1880 ; la Compagnie a été constituée en 1883 et la ligne, longue de 264 km. 200, a été ouverte au trafic en 1886. Elle relie les deux ports, Dakar et Saint-Louis, et ne comporte pas moins de vingt-trois stations, dont Rufisque et Thiès sont de beaucoup les plus importantes.

Les travaux ont été exécutés sans émission d'obligations, avec- le concours de l'État. Au capital modeste de la Compagnie,

5 millions, l'État a. ajouté, à titre d'avance de premier établissement, 12.680.000 fr. ; il a fourni, en outre, depuis, selon conventions, les sommes nécessaires aux accroissements immobiliers et de matériel imposés par le développement du trafic. Enfin, l'État garantit un revenu net annuel minimum de 1.154 fr. par km, soit au total 304.889 francs. La Compagnie répartit cette garantie à ses actionnaires comme intérêt, à raison de 30 francs par action, ce qui absorbait seulement 300.000 francs pour le capital d'origine. Aussi, par ordre administratif, le nombre des actions a-t-il été porté de 10.000 à 10.162 en 1893, afin d'absorber entièrement la garantie (30 x 10.162 = 304.860 fr.). Le capital est ainsi de 5.081.000 francs.

Tous les décaissements de l'État : premier établissement, avances pour la garantie et intérêts de ces avances, lui sont remboursables sur les excédents de recettes, s'il s'en trouve après prélèvement de la part revenant à la Compagnie, selon la formule d'exploitation. Ce remboursement est donc *conditionnel*.

Les recettes sont en progression remarquable surtout depuis 1900 : elles se sont élevées de 2.131.168 francs en 1900 à 4 millions 884.798 francs en 1910, soit 229 % d'augmentation. Les dépenses n'ayant crû que de 48 % pendant la même période, les bénéfices d'exploitation sont passés de 495.073 francs en 1900 à 2.454.497 francs en 1910, ainsi que l'indique le tableau ci-dessous, duquel ressort également l'abaissement du coefficient d'exploitation de 77 à 49 % :

Années	Recettes	Dépenses	Bénéfices	Coeff. expl.
1900	2.131.268	1.636.192	475.075	77
1901	3.180.598	2.160.762	1.019.835	68
1902	2 518 536	1.923.353	595.183	76
1903	2.702.870	1.900.429	802.441	70
1904	2.473.052	1.675.923	797.128	67
1905	2.305.702	1.625.916	879.736	70
1906	2.162.845	1.484.134	678.711	68
1907	3.126.216	1.579.491	1.546.724	50
1908	3.541.166	2.005.42	1.535.737	56
1909	4.343-418	2.020.305	2.323.112	46
1910	4.884.798	2.430.301	2.454.497	49

Il faut tenir compte que du 24 décembre 1908 au 1^{er} décembre 1910, la Compagnie a exploité pour le compte de la colonie (moyennant 40 % de la recette), un tronçon de 79 km. de la ligne de Thiès à Kayes, construite par celle-ci et maintenant exploitée par elle. Le trafic de ce tronçon a fourni, en 1910, un appoint intéressant au trafic total.

Le coefficient d'exploitation est excessivement réduit pour un chemin de fer colonial. Le Dakar-Saint-Louis vit bien véritablement sur ses recettes d'exploitation et non pas, comme la plupart des colonies similaires, d'une vie tout -artificielle, grâce seulement à la garantie de l'État. De 1900 à 1910, le nombre de voyageurs transportés est passé de 351.721 à 690.272 ; le trafic marchandises s'est élevé de 155.800 tonnes à 308.087 tonnes ; le transport des arachides constitue environ les 2/3 de ce dernier total, selon chiffres suivants :

	Voyageurs transportés	Petite vitesse (en tonnes)	
		Arachides	Total
1901	354-721	—	155.800
1902	345-952	56.000	104.719
1903	346.435	78.000	123.309
1904	310.970	66.000	104.076
1905	286.801	54.000	259.706
1906	331.693	52.000	83.107
1907	404.166	102.000	154.229
1908	436.436	76.969	170.816

1909	578.404	199.180	306.647
1910	690.272	208.938	308.087

L'accroissement du trafic-voyageurs est plus constant que celui du trafic-marchandises, ce dernier dépendant surtout de l'abondance de la récolte d'arachides. Une telle récolte procure double profit au chemin de fer ; connaissant le caractère dépensier du nègre, les détaillants s'empressent d'importer, avant le paiement de la récolte, la marchandise légère qui leur permettra de drainer en peu de temps le numéraire touché par la population indigène. La ligne bénéficie donc d'un supplément de trafic tant à l'importation des marchandises européennes qu'à l'exportation de l'arachide.

Signalons, en passant, que la Compagnie du chemin fer de Dakar à Saint-Louis relève du ministère des Colonies. C'est par négligence de ce ministère que ses recettes ne figurent pas au *Journal officiel* comme celles du Bône-Guelma ou des autres Compagnies algériennes qui, assimilées au réseau métropolitain, relèvent du ministère des travaux publics ; ce ministère seul juge à propos de publier les recettes des Compagnies placées sous son contrôle administratif.

Sur les bénéfices d'exploitation, la Compagnie prélève pour sa part : d'abord l'annuité garantie de 304.889 francs ; ensuite 20 % des économies réalisées sur les frais d'exploitation (différence, entre le barème établi par l'État et les frais réels). Telles sont les grandes lignes de la formule d'exploitation, *dénonçable à tout moment par l'une des deux parties*, et qu'il ne faut pas confondre avec la loi-concession.

Tout le reste des bénéfices revient à l'État en remboursement de ses avances et, depuis quelques années, ces remboursements sont devenus très importants ; le détail des chiffres se présente ainsi :

	Part de la Cie	Remboursement à l'État	Divid. totaux	Divid. par act.
1901	460.970	295.155	390.219	38
1902	423.964	85.168	390.249	38
1903	453.254	273.120	390.249	38
1904	461.162	247.738	390.249	38
1905	415.929	198.879	390.249	38
1906	447.994	178.245	110.573	40
1907	556.409	900.814	471.545	40
1908	563.156	928.735	512.193	50
1908	635.342	1.527.935	563.193	58
1910	620.657	1.740.533	563.001	55

Par suite de l'abaissement du coefficient d'exploitation, la part de la Compagnie dans les économies d'exploitation s'est accrue d'une façon importante, de sorte que la somme qui lui revient, y compris l'annuité de 304.889 francs, s'est élevée de

460.970 fr. en 1901 à 620.657 francs en 1910 et le dividende s'est élevé de 38 à 55 francs par action.

Depuis 1899, les recettes étant suffisantes pour couvrir les dépenses et pour prélever l'annuité minimum garantie de 304.889 fr., la Compagnie n'a plus à faire appel à l'État, auquel elle a emprunté de ce chef 24.032.442 francs de 1883 à 1889. Les intérêts à 4 % de ces avances formaient, au 31 décembre 1908, un total de 11.959.965 francs, ramené à 11.867.621 francs en 1909 et 11.158.800 fr. en 1910, par le jeu des remboursements. L'État ayant en outre avancé 15,991.978 fr. (ne portant pas intérêts) au titre de premier établissement, la dette totale atteignait 48 millions à fin 1910 en diminution de 1/2 million sur 1909. La Compagnie est maintenant en mesure de reverser à l'État annuellement une somme importante ; l'intérêt des avances de la garantie exigeant 850.000 francs, il semble qu'au cours des prochains exercices, les reversements suffiront pour assurer le service de cet intérêt ; la dette ne paraît donc plus devoir s'accroître.

Il est probable que pour l'année 1911, les recettes de la ligne — non encore officiellement arrêtées — seront en diminution assez sensible, peut-être de 1 million environ, par suite de la médiocrité de la récolte d'arachides. Ce produit, qui constitue le gros trafic-marchandises de la ligne, a été très éprouvé par la sécheresse. Cette diminution des recettes, tout accidentelle, ne nuira pas vraisemblablement au dividende, la situation financière en permettant aisément le maintien à 55 francs.

L'État s'est réservé la faculté de racheter la ligne à partir de 1911, moyennant versement jusqu'en 1984, d'une annuité égale à la moyenne des bénéfices des cinq meilleures des sept dernières années, et non inférieure aux bénéfices de la dernière année.

Il est sans exemple que la reprise d'un service public par l'État ait eu lieu sans procès. Aussi, ne céderons-nous pas à la tentation, presque irrésistible pour les journalistes financiers, de chiffrer ce qui reviendrait au Dakar-Saint-Louis en cas de rachat, Notons seulement que c'est sans doute sur l'interprétation du mot « bénéfices » qu'il y aurait conflit. La Compagnie entend certainement par « bénéfices », la différence entre les recettes et les dépenses, c'est-à-dire les bénéfices d'exploitation : 2.454.497 francs en 1910. Pour l'État, les « bénéfices » doivent être seulement la somme attribuée annuellement à la Compagnie sur les bénéfices d'exploitation : 620.657 fr. en 1910. Voilà, un des côtés, non le moins important, de la question.

Dans l'hypothèse la plus défavorable, celle de la fixation de l'annuité de rachat en prenant pour base l'attribution à la Compagnie, c'est une somme annuelle de 620.000 francs que celle-ci aurait jusqu'en 1984 à sa disposition pour amortir son capital, rémunérer ses actionnaires, assurer son administration.

Les actions Dakar-Saint-Louis, au nominal de 500 francs, présentent la particularité d'être remboursables à 650 francs. Il y a actuellement 9.879 actions de capital et 283 actions de jouissance, celles-ci non cotées en raison de leur petit nombre.

Une retenue de 0 fr. 40 sur le dividende des actions de capital et le coupon entier des actions de jouissance permet pour le présent d'amortir environ 20 actions par an.

En cas de rachat, n'ayant plus de réserves à faire, la Compagnie pourrait disposer de la totalité de l'annuité. C'est donc, dans l'hypothèse la plus défavorable, sur un revenu peu différent du dividende actuel que jusqu'en 1984, sans aucun aléa, pourraient tabler les actionnaires à ce qu'il semble ; ils devraient seulement se préoccuper d'amortir la prime existant entre leur prix d'achat et la somme de 650 francs, montant du remboursement.



Une gare du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

Les voies à créer ne sont pas les seules qui doivent retenir l'attention en Afrique occidentale. Celles qui sont achevées depuis longtemps voient leur trafic se développer de jour en jour et méritent d'être étudiées à ce point de vue.

La ligne de Dakar à Saint-Louis est l'une des plus anciennes de nos lignes coloniales. Inaugurée en 1885, elle avait été projetée dès 1856 par le capitaine du génie Pinet-Laprade, alors gouverneur du Sénégal. Ce ne fut pourtant qu'en 1882 qu'une loi concéda à une compagnie privée, avec garantie de l'État, la construction et l'exploitation de ce chemin de fer. La Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis mena les travaux avec assez d'activité pour que la nouvelle ligne fût ouverte à l'exploitation trois ans après le vote de la loi.

Cette ligne a un peu plus de 260 km de longueur. Elle traverse les régions de Cayor et de Baol. À l'époque où la construction de la ligne fut décidée, la valeur économique de ces régions était nulle. Aujourd'hui, elles sont couvertes de cultures de mil et d'arachides qui non seulement assurent au chemin de fer des éléments de trafic sérieux et constants, mais font naître dans le pays une prospérité véritable. L'exportation de ces graines procure, en effet, au Sénégal des créances importantes sur la métropole et une faculté équivalente d'importer des marchandises.

Quels que soient d'ailleurs les progrès déjà réalisés, les perspectives d'avenir du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis sont encore très brillantes ; le développement économique du Sénégal n'en est qu'à ses débuts : au point de vue agricole, de grandes étendues de terrains restent à mettre en valeur, et au point de vue industriel tout est à créer et à organiser.

Annuaire Desfossés, 1914, p. 323 :

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

Conseil d'administration : MM. A. de Traz, G. Devès, Lorieux, d'Ormesson, M. Pouyer, Raabe, Vieuxtemps.

1914 : création de la [Compagnie sénégalaise de voies économiques](#) :
pose de voies Decauville aux escales du Dakar–Saint-Louis et du Thiès-Kayes-Niger
ainsi que dans les ports de Dakar-Kaolack et M'Bour

NÉCROLOGIE
André de Traz
(*Les Annales coloniales*, 23 mai 1914)

M. André de Traz, administrateur-délégué de la Compagnie du chemin de fer de Dakar-Saint-Louis, de la Société d'électricité du Sénégal, chevalier de la Légion d'honneur, est décédé à l'âge de cinquante ans, à la suite d'une longue et cruelle maladie.

Olivier Gabriel François de Paule Lefèvre, comte d'ORMESSON, président

Né au château d'Ormesson-sur-Marne, le 3 janvier 1849.
Fils de Emmanuel Marie Henri François de Paule Lefevre, marquis d'Ormesson, et de Marie Philippine de Namur d'Elzée.
Marié en juin 1875 à Paris avec Marguerite du Breuil-Hélion de la Guéronnière (1856-1916).

Attaché à la Légation de France à Bruxelles (1867-1871).
Sous-préfet de Tonnerre (24 mai 1876), de Dinan (sept. 1876), de Montluçon (fév. 1877-Démissionnaire le 16 mai 1877).
Préfet de l'Allier (13 décembre 1877), des Basses-Pyrénées (avril 1879).
Conseiller d'ambassade à Saint-Pétersbourg (5 juillet 1886).
Ministre plénipotentiaire de 2^e classe, chargé de la direction du protocole et introducteur des ambassadeurs (20 sept. 1888),
Ministre plénipotentiaire de 1^{re} classe (6 jan. 1892).
Envoyé extraordinaire à Copenhague (8 sept. 1893), à Lisbonne (10 avril 1895), à Athènes (29 déc. 1897) et Bruxelles (1903-1909).

Entrée dans le groupe Goüin :
administrateur du [Crédit mobilier français](#) (1909),
de la Cie générale parisienne de tramways (Tramways-Sud)(1909),
de la Banque de commerce privée de Saint-Pétersbourg (mai 1910), émanation du Crédit mobilier français,
de la Caisse hypothécaire argentine (juin 1910),
vice-président des Mines de zinc de Bosost (Espagne)(1911-1914),
administrateur de la Société des Pays orientaux (Bulgarie)(1914).

Commandeur de la Légion d'honneur du 5 avril 1903.
Officier d'académie.
Décédé à Paris VIII^e, le 19 mai 1923.

LÉGION D'HONNEUR
Les croix du l'exposition de Gand

(JORF, 29 mai 1914, p. 4798)

Raabe (Maurice-Charles-Henri), adm. Dakar-Saint-Louis

COMPAGNIE
DU
CHEMIN DE FER DE DAKAR A SAINT-LOUIS
(SÉNÉGAL)

Assemblée générale ordinaire du 10 juin 1914
(*Les Assemblées générales*, 1915)

Conseil d'administration : MM. Édouard de Traz, chev. LH, président honoraire ; comte d'Ormesson, comm. LH, président ; Maurice Raabe, administrateur-délégué ; Gabriel Devès, Étienne Ganderax ¹³, off. LH, Louis Lorieux, Maurice Pouyer, chev. LH, Robert Vasselle, C. Maximilien Vieuxtemps. administrateurs.

Commissaire : M. Pierre Guyot.

Commissaire suppléant : M. Lacour-Gayet ¹⁴.

Siège social : à Paris, 19, rue Cambacérès.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Avant de vous présenter le rapport de votre conseil d'administration, notre premier devoir est de rendre hommage à la mémoire de M. André de Traz, notre regretté président, dont la mort prématurée nous a tous cruellement frappés.

M. de Traz était entré à la Compagnie en qualité de chef du Service central en 1893, il fut nommé administrateur en 1902, et appelé aux fonctions de président du conseil d'administration en 1908.

Pendant ces vingt années, M. de Traz s'est consacré avec un soin jaloux aux intérêts qui lui avaient été confiés. Vous avez pu constater les progrès réalisés chaque jour sur le Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis ; la plus large part en revient à M. de Traz, grâce à sa grande connaissance des affaires concernant votre Compagnie, et grâce aussi à sa parfaite courtoisie, sa bonté et la cordialité dont il a toujours fait preuve envers tous. Les nombreux témoignages de sympathie que nous avons reçus des administrations et des personnalités en rapport avec votre Compagnie, les regrets unanimes de ses collègues et de tout le personnel nous font ressentir toute l'étendue de la perte de cet homme de bien qui possédait, avec une grande modestie, les meilleures qualités du cœur et de l'esprit.

Vous vous associerez certainement, Messieurs, à nos regrets dans cette pénible circonstance.

Messieurs,

Votre conseil a fait choix, pour remplacer M. de Traz, en qualité de président du conseil d'administration, de M. le comte d'Ormesson, administrateur.

¹³ Étienne Ganderax (1857-1944) : frère du critique littéraire Louis Ganderax. Diplomate, puis administrateur du Dakar-Saint-Louis (12 nov. 1913), du Tanger-Fez et des Chemins de fer du Maroc. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

¹⁴ Jacques Lacour-Gayet (1883-1953) : secrétaire du conseil du Bône-Guelma, futur administrateur de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens et administrateur délégué de Radio-Luxembourg (1932-1953), entre autres. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire annuelle, conformément à l'article 31 de vos statuts, pour entendre les rapports de votre conseil d'administration et de votre commissaire des comptes, sur les opérations de la société pendant l'exercice 1913, ainsi que pour statuer sur les comptes de cet exercice.

Recettes d'exploitation. — Les recettes pour l'année 1913, se sont élevées à Fr.
4.645.602 02

soit 17.596 fr. 97 par kilomètre.

Contre en 1912 3.626.214 44

soit 13.735 fr. 66 par kilomètre.

L'augmentation de Fr. 1.019.387 58

porte sur :

Les Voyageurs pour : 373.143 02

La Grande Vitesse pour : 24.279 15

La Petite Vitesse pour : 596.890 48

Les Recettes diverses pour : 25.074 93

Total : 1.019.387 58

Le tonnage de la petite vitesse a été de :

253.117 t. dont 84.314 à la descente et 168.803 à la montée.

Le transit en gare de Thiès, compris dans le tonnage ci-dessus, s'est élevé :

En provenance du D. S. L. à tonnes 9.874

A destination du D. S. L. à 38.144

Ensemble 48.018

L'augmentation du tonnage sur 1912 est de: 77.873 tonnes.

Le tonnage de l'arachide dont 36.820 tonnes ont transité à Thiès s'est élevé à tonnes
129.820

contre 97.190

pour 1912.

Le nombre des voyageurs transportés a été de 631.091

soit une augmentation sur 1912 de 144.247

Dépenses d'exploitation. — Les dépenses ont été en 1913, de Fr. 2.556.964 68

soit 9.685 fr. 47 par kilomètre.

En 1912, elles avaient été de 2.418.028 62

soit 9.159 fr. 19 par kilomètre.

L'augmentation des dépenses a donc été de Fr. 138.936 06

Excédent des recettes. — Les excédents de l'exercice 1913 s'établissent ainsi :

Total de la formule Fr. 3.869.191 70

dont à déduire :

1° Les dépenses d'exploitation : 2.556.964 68

2° La prime de la Compagnie : 262.445 40

Total 2.819.410 08

Reste à verser à l'État Fr. 1.049.781 62

Travaux de Premier Établissement. — Aucun travail nouveau important n'a été effectué en 1913.

Seuls les travaux de la gare de Dakar se sont poursuivis normalement.

Nous avons porté au compte de la majoration de 15 % la valeur de divers travaux ou installations dont le montant est de 62.784 fr. 38.

Bilan et Comptes. — Nous allons, maintenant, vous donner lecture du Bilan de votre Société au 31 décembre 1913. (Voir tableau ci-contre) :

Intérêts et dividende. — Le produit de l'exercice, représentant la prime d'économie, calculée comme il vient d'être dit, et le produit des placements de fonds se monte à 283.127 fr. 29.

Sur cette somme nous vous proposons de prélever Fr. 235.617 53

à répartir comme suit :

5 % à la réserve légale : 14.156 37

5 % au conseil d'administration, conformément à l'art. 48 des statuts : 14.156 36

Dividende de 20 fr. 40 aux 10.162 actions : 207.304 80

235.617 53

Le surplus s'élevant, à Fr. : 47.509 76

serait reporté à nouveau.

Si vous approuvez cette proposition, le prochain coupon, comprenant un acompte de 14 fr. 80 sur l'exercice en cours, s'élèverait à :

Pour les actions de capital Fr. 35 20

Pour les actions de jouissance 20 40

Il serait mis en paiement, sous déduction des impôts, à partir du 1^{er} juillet 1914.

Les pouvoirs de M. Gabriel Devès, administrateur, arrivant à expiration, nous vous proposons sa réélection.

Conformément à l'article 20 des statuts, nous vous demandons de vouloir bien ratifier la nomination, comme administrateur de votre Compagnie, de M. E. Ganderax, ministre plénipotentiaire, faite par votre conseil dans sa séance du 12 novembre 1913, et celle de M. Vasselle ¹⁵, directeur au ministère des Colonies, faite le 3 juin 1914.

Nous vous demandons également de vouloir bien porter de 41.000 à 50.000 francs la somme mise à la disposition du conseil en vertu de l'article 34 des statuts.

Vous allez entendre la lecture du Rapport du commissaire des comptes.

Vous aurez ensuite à nommer des commissaires des comptes pour l'exercice 1914.

Enfin, nous vous demanderons, en tant que de besoin, de vouloir bien donner, comme les années précédentes, à ceux des membres du Conseil qui se trouveraient intéressés, directement ou indirectement, dans des entreprises ou des marchés faits avec la Compagnie ou pour son compte, les approbations et autorisations prévues par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

RAPPORT DU COMMISSAIRE DES COMPTES

.....
P. GUYOT.

Cie du chemin de fer de Dakar à St-Louis
(*Les Annales coloniales*, 23 septembre 1915)

L'assemblée générale a eu lieu le mercredi 28 juillet 1915, à deux heures de l'après-midi, au siège social, à Paris, rue Cambacérès, n° 19.

Conformément à l'article 39 des statuts, M. le comte d'Ormesson, président du conseil d'administration de la Compagnie, présidait l'assemblée générale.

MM. Pouyer et Raabe, les deux plus forts actionnaires présents, remplissaient les fonctions de scrutateurs.

Le bureau avait désigné comme secrétaire M. Eugène Maneuvre.

¹⁵ Robert Vasselle (Amiens, 1855-Paris, 1921) : licencié en droit, il est affecté au Tonkin (1883), puis au ministère des colonies (1887-1914). Il pantoufle au Dakar-Saint-Louis, aux Distilleries de l'Indo-Chine (1917) et à la Compagnie des eaux et électricité de l'Indo-Chine. Détails et commentaires sur sa carrière et sa promotion au grade de commandeur de la [Légion d'honneur](#) (1912).

MM. Pierre Guyot et Lacour-Gayet, commissaires, étaient présents à l'assemblée.

Après constitution du Bureau, le président a rappelé à MM. les actionnaires qu'ils avaient été convoqués en assemblée générale ordinaire le 30 juin 1915 par un avis inséré dans le journal d'annonces légales la *Gazette des Tribunaux* du 6 juin 1915.

En outre, les titulaires d'actions nominatives ont été informés de cette réunion par lettres adressées à leur domicile.

L'insuffisance du nombre d'actions appartenant à des actionnaires présents ou représentés n'ayant pas permis de tenir valablement l'assemblée, une nouvelle convocation a été faite pour le 28 juillet 1915, suivant, avis publié dans le même journal à la date du 2 juillet 1915.

Les titulaires d'actions nominatives, ainsi que les actionnaires connus comme possédant des actions au porteur, ont été, d'autre part, informés de cet ajournement par lettres adressées à leur domicile.

En conséquence, et d'après les termes de l'article 33 des statuts, les délibérations prises dans cette assemblée sont valables, quelle que soit la portion du capital représenté par les actionnaires présents ou ayant donné leur pouvoir.

Il résulte de la feuille de présence signée par les actionnaires en entrant à l'assemblée, que 70 actionnaires ayant au moins cinq actions étaient présents ou représentés par mandataire en vertu de pouvoirs réguliers et possédaient ensemble 2.357 actions.

Le président a donné lecture à rassemblée du rapport du conseil d'administration contenant le compte rendu des opérations de la Société pour l'exercice 1914, clos au 31 décembre, et du bilan résumant les comptes de cet exercice.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire annuelle, conformément à l'article 31 de vos statuts, pour entendre les rapports de votre conseil d'administration et de vos commissaires des comptes sur les opérations de la Société pendant l'exercice 1914, ainsi que pour statuer sur les comptes de cet exercice.

Nous devons tout d'abord vous faire connaître quelle est la situation de votre Compagnie par suite des événements actuels.

Dès la déclaration de guerre, votre exploitation a été placée sous le régime de la réquisition limitée, prévue par le décret du 12 octobre 1913 ; le personnel de l'exploitation qui se trouvait à la colonie au moment de la mobilisation a donc continué et continue ses services comme en temps normal.

Par contre, nos services de Paris ont été brusquement désorganisés dès le début des hostilités, car sur un effectif normal de 38 agents, 19 ont été mobilisés. Nous n'avons pu remplacer le temporairement ces derniers que par un personnel qu'il a fallu mettre au courant du fonctionnement de nos services, et, malgré le dévouement de chacun, un retard inévitable s'est produit dans l'établissement de nos comptes de 1914. C'est pour cette raison que nous n'avons pu vous convoquer en assemblée générale dans la première quinzaine du mois de juin, ainsi que nous le faisons habituellement.

Parmi le personnel mobilisé, en comprenant les agents de l'exploitation qui, était en congé en France au moment de la déclaration de guerre, ont été appelés sous les drapeaux, nous avons eu cinq agents blessés au feu et un agent disparu depuis le mois de décembre dernier.

Deux d'entre eux, complètement remis, sont repartis sur le front et nous avons de bonnes nouvelles de ceux qui sont encore en traitement dans les hôpitaux.

Recettes d'exploitation

Les recettes, pour l'année 1914, se sont élevées à fr. 4.500.386 91
soit 17.046 fr. 92 par km.

Contre en 1913 4.645.602 02
 La diminution 145.215 11
 porte sur :
 Les voyageurs pr : 103.488 69
 La Pet., Vitesse pr - : 72.038 19
 175,526 88
 Par contre, il y a augmentation sur la Grande Vitesse pour : 17.149 53
 Sur les recettes diverses pour : 13.161 94
 30.311 77
 Chiffre égal 145.215 11
 Le tonnage de la Petite Vitesse a été de : 232.710 tonnes.
 Le transit en gare de Thiès, compris dans le tonnage ci-dessus, s'est élevé :
 En provenance du D.S.L. à 11.749 tonnes
 À destination du D.S.L. à 47.965
 Ensemble 59.714 tonnes
 La diminution du tonnage sur 1913 est de : 20.407 tonnes.
 Le tonnage de l'arachide, dont 46.262 tonnes ont transité à Thiès, s'est élevé à
 115.675 tonnes
 contre, pour 1913, 129.820
 Le nombre de voyageurs transportés a été de 548.409
 en diminution sur 1913 de 82.682

Dépenses d'exploitation

Les dépenses ont été en 1914 de 2.585.997 82
 soit 9.795 fr. 44 par km.
 En 1913, elles avaient été de 2.556.964 68
 soit 9.685 fr. 47 par km.
 L'excédent des dépenses a donc été de 29.033 14

Excédent des recettes

Les excédents de l'exercice 1914 s'établissent ainsi :
 Total de la formule 3.754.627 41
 dont à déduire :
 1° Les dépenses d'exploitation : 2.585.997 82
 2° La prime de la Compagnie : 233.725 92
 Total 2.819.723 7-1
 Reste à verser à l'État 934.903 67

BILAN AU 31 DECEMBRE 1914

ACTIF

Premier Établissement

Dépenses au 31 décembre 1914 22.621.821 82
 Caisses
 Espèces en caisse, à Paris et à Dakar, au 31 déc. 1914 465.667 22

Portefeuille-Titres

1° Appartenant à la réserve générale et au fonds de roulement : 1.554.881 35
 2° Appartenant à l'attribution à la Compagnie : 494.685 70
 2.049.567 05

Comptes-Courants

Espèces en dépôt dans les Banques : 3.313.846 46
Reports : 995.252 95
4.309.099 11

Approvisionnements
1° Matières en magasin au 31 déc. 1914 : 990.025 10
2° En route : 4.765 35
994.790 45

État
Résultats de l'exploitation et garanties kilométriques
Exercices.1883 à 1914 : 21.072.695 57
Intérêts sur avances de garantie de l'État : 12.324 .230 12
33.396.925 69

Débiteurs divers
Ci 4.064.403 85
Total de l'Actif 67.902.275 49

PASSIF
Capital
9.798 actions de capital.

364 actions de jouiss
10.162 actions 5.081.000 00
Amortissement du capital
Provision pour amortissement du capital 25.105 53
Complément du capital de premier établissement
Avances de l'État au 31déc. 1914 : 16.384.078 88
Emploi des réserves, conformément aux conventions av. l'Etat : 1.920.777 77
18.305.756 65
Avances de l'État pour la garantie
Avances au 31 décembre 1914
Sur exercices 1883 à 1899 : 21.032.442 23
Intér. de 4 % sur avances de garantie : 12.324.230 12
33.356. 672 35
Intérêts et Dividende
Antér. restant à payer : 56.873 26
Coupon au 31 déc. 1914 : 128.515 08 I
185.388 28
Travaux exécutés conformément aux conventions avec l'État
Ci 2.358.935 92
Attribution à la Compagnie
(Art. 4 de la Sentence arbitrale)
Part des économies sur le montant des dépenses résultant de la formule forfaitaire, ci
584.882 14
Provision pour fluctuations du portefeuille de l'Attribution
Ci 25.000 00
Provision pour règlements de comptes
Ci 128.000 00
Réserve pour Immobilisations
Ci 275.000 00
Réserve légale

Ci	153.654 95	Réserve générale y compris le fonds de roulement
Ci	2.750.000 .»	Excédents d'exploitation à verser à l'État
Ci	2.084.878 26	Créditeurs divers
Ci	2.588.001 41	
Total du Passif	67.992.275 49	

Intérêts et dividende

Le produit de l'exercice, représentant la prime d'économie, calculée comme il vient d'être dit, et le produit des placements de fonds, se monte à 255.636 fr. 34.

Sur cette somme, nous vous proposons de prélever 232.868 43

à répartir comme suit :

5 % à la réserve -légale : 12.781 92

5 % au conseil d'administration, conformément à l'art. 48 des statuts : 12.781 81

Dividende de 20 fr. 40 aux 10.162 actions de la Compagnie : 207.304 80

Le surplus s'élevant à : 22.767 91

serait reporté à nouveau.

Si vous approuvez cette proposition, le prochain coupon, comprenant un acompte de 14 fr. 80 sur l'exercice en cours, s'élèverait à :

Pour les actions de capital 35 20

Pour les actions de jouissance 20 40

Il serait mis en paiement, sous déduction des impôts, à partir du 2 août prochain.

Révision de la formule forfaitaire

Nous vous avons entretenus de la question de la révision de la formule d'exploitation établie par la convention du 21 novembre 1900. À la suite de pourparlers qui ont eu lieu entre le ministère des Colonies et la Compagnie, nous avons consenti à réduire de 20 à 15 %, à partir du 1^{er} janvier 1915, la fraction attribuée à votre Compagnie sur le montant des économies annuelles réalisées sur les dépenses résultant de la formule forfaitaire actuelle, jusqu'à ce qu'une nouvelle formule ait été établie.

Nous vous prions de vouloir bien approuver cette modification à la Convention précitée.

Conseil d'administration

Nous vous demandons de vouloir bien donner *quitas* de la gestion de M. André de Traz, administrateur de votre Compagnie, décédé.

Les pouvoirs de MM. [Maurice] Pouyer et Vasselle, administrateurs, arrivant à expiration, nous vous proposons leur réélection.

Vous allez entendre la lecture du rapport des commissaires des comptes.

Vous aurez ensuite à nommer les commissaires des comptes pour l'exercice 1915.

Enfin, nous vous demanderons, en tant que de besoin, de vouloir bien donner, comme les années précédentes, à ceux des membres du conseil qui se trouveraient intéressés, directement ou indirectement, dans des entreprises ou des marchés faits avec la Compagnie, ou pour son compte, les approbations et autorisations prévues par l'article 4-0 de la loi du 24 juillet 1867.

Après la lecture du rapport des commissaires des comptes, présenté par MM. Pierre Guyot et Lacour-Gayet et constatant la parfaite régularité de la caisse et des écritures, les résolutions suivantes, ont été adoptées à l'unanimité :

Première Résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et celle du rapport des commissaires sur la situation de la société et les comptes de l'exercice 1914 résumés au bilan,, approuve, dans toutes leurs dispositions, ledit rapport du conseil et les comptes.

Deuxième Résolution

Elle décide que, sur le produit, net de l'exercice s'élevant à 255.636 fr. 34, et conformément aux propositions faites par le conseil d'administration, il sera prélevé :

1° 5 % pour la réserve légale 12.781 82

2° 5 % pour le conseil d'administration (art. 48. des statuts) 12.781 81

3° Une somme de 207.304 80

représentant un dividende de 20 fr. 40 pour chacune des 10.162 actions du capital de la Compagnie.

Le surplus du produit net de l'exercice sera reporté à nouveau 22.76791

Le dividende ci-dessus sera payé, sous déduction des impôts, au Crédit Lyonnais, à partir du 2 août 1915, contre remise du coupon n° 62 des actions de capital et du coupon n° 16 des actions de jouissance.

Troisième Résolution

L'assemblée générale-approuve la modification de l'art. 5 de la Convention du 21 novembre 1900, conformément à la proposition du conseil d'administration.

Quatrième Résolution

Elle réélit MM. Maurice Pouyer et Robert Vasselle, administrateurs de la Compagnie, pour six années, c'est-à-dire jusqu'à l'assemblée générale de 1921.

Cinquième Résolution

L'assemblée générale donne *quitus* de sa gestion à M. André de Traz, administrateur décédé.

Sixième Résolution

L'assemblée générale nomme M. Pierre Guyot et M. Lacour-Gayet commissaire pour faire, à l'assemblée générale de 1916, avec faculté d'agir ensemble ou séparément, le rapport sur la situation de la Société et les comptes de l'exercice- 1915, avec la même allocation que celle fixée précédemment.

Septième Résolution

L'assemblée générale donne, en tant que de besoin, à ceux des administrateurs qui font en même temps partie d'autres sociétés, les approbations et autorisation exigées par l'art. 40 de la loi du 24 juillet 1867, en raison des affaires traitées ou pourraient être traitées avec lesdites sociétés.

Cie du chemin de fer de Dakar à St-Louis
(*Les Annales coloniales*, 19 août 1916)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires a eu lieu le 7 juin 1916, à dix heures du matin, au siège social, à Paris, rue Cambacérès, n° 19.

Conformément à l'article 39 des statuts, M. le comte d'Ormesson, président du conseil d'administration de la Compagnie, présidait l'assemblée.

MM. Odent et Vasselle, deux des plus forts actionnaires présents, et acceptant, étaient scrutateurs.

Le Bureau, ainsi composé, a désigné comme secrétaire M. Maneuvre, chef de la comptabilité générale et du contentieux.

MM. Pierre Guyot et Lacour-Gayet, commissaires des comptes, ainsi que M. Beurdeley, commissaire du Gouvernement près la Compagnie, étaient présents à l'assemblée.

Le Président a fait connaître qu'il résultait de la feuille de présence, signée par les actionnaires en entrant à l'assemblée et vérifiée par le Bureau, que quatre-vingt-sept actionnaires ayant au moins cinq actions, étaient présents ou représentés par mandataires en vertu de pouvoirs réguliers et possédaient ensemble 2.071 actions donnant droit à 522 voix.

Ce nombre d'actions étant supérieur au quart des actions représentant le capital social, il a été reconnu que l'assemblée générale annuelle ordinaire était régulièrement constituée.

Le Président a donné lecture à l'assemblée du rapport suivant du conseil d'administration contenant le compte rendu des opérations pour l'exercice 1915, clos au 31 décembre.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire annuelle, conformément à l'article 31 de vos statuts, pour entendre les rapports de votre conseil d'administration et de vos commissaires des comptes sur les opérations de la Société pendant l'exercice 1915, ainsi que pour statuer sur les comptes de cet exercice.

Mobilisation

Nous vous avons fait connaître, l'an dernier, la situation du personnel de notre Compagnie par suite de la mobilisation. La situation à ce jour est la suivante :

	Personnel de l'Exploitation
Mobilisés en France	agents.

	Personnel du Service central
Mobilisés —	
Soit, au total	— agents.

Nous n'avons eu aucune nouvelle de celui de nos agents dont nous vous signalions la disparition dans notre rapport précédent, mais nous avons appris que les trois agents blessés et en traitement en juillet 1915, ont été dirigés sur leur dépôt après guérison de leurs blessures.

Depuis votre dernière réunion, deux de nos agents ont encore été blessés : l'un est actuellement en convalescence ; le deuxième, M. Bailly, plus grièvement atteint, a été réformé après avoir reçu la Médaille militaire et la Croix de guerre.

Il a repris son service à la Compagnie.

Malgré les charges exceptionnelles que nous impose la guerre, nous avons cru devoir maintenir à nos agents mobilisés en France, les allocations de guerre que nous leur avons accordées dès les premiers jours de la mobilisation. Nous vous rappelons que ces allocations sont les suivantes :

	Personnel de l'Exploitation
La moitié du traitement de la colonie.	

Personnel du Service central

75 % du traitement normal aux agents mariés ayant des enfants;

50 % du traitement normal aux agents mariés sans enfants et aux célibataires ayant des charges .de famille;

33 % du traitement normal aux célibataires n'ayant pas de charges de famille.

Ainsi que nous l'avons dit en 1915, le personnel de l'exploitation mobilisable au moment de la déclaration de guerre a été maintenu à son poste ; mais depuis la mobilisation, aucun de ces agents ne pouvait rentrer en congé en France.

En octobre dernier, M. le ministre de la Guerre, d'accord avec M. le ministre des Colonies, a autorisé M. le gouverneur général de l'Afrique Occidentale à délivrer à nos agents, obligés de rentrer en France pour raison de santé, un certificat spécial de non affectation, valable pour une durée de trois mois.

Dès le 9 octobre, nous avons donc pu rétablir le roulement des congés réguliers ou de convalescence de notre personnel de la colonie.

Recettes d'Exploitation

Les recettes, pour l'année 1915, se sont élevées à fr. 3.324.994 98
soit 12.594 fr. 67 par km.

Contre, en 1914 4.500.386 91

soit 17.046 fr. 92 par km.

La diminution 1.175.391 93

porte sur :

Les voyageurs : 492.997 53

La grande vitesse : 50.803 04

La petite vitesse : 633.747 15 1.177.547 72

Par contre, il y a augmentation sur les recettes diverses, de : 2.155 79 2.155 79

Chiffre égal 1.175.391 93

Le tonnage de la petite vitesse a été de : 212.431 tonnes.

Le transit en gare de Thiès, compris dans le tonnage ci-dessus, s'est élevé :

En provenance du D.S.L., à 7.190 t.

À destination du D.S.L. à 78.429 t.

Ensemble 85.619 t.

La diminution du tonnage total sur 1914 est de : 20.279 .tonnes.

Le tonnage -de l'arachide, dont 76.950 tonnes ont transité à Thiès, s'est élevé à 146.947 tonnes, contre 115.675 tonnes pour 1914.

Le nombre des voyageurs transportés a été de 409.355

en diminution sur 1914 de 139.054

Dépenses d'Exploitation

Les dépenses ont été, en 1915, de fr. 2.296.404 95

soit 8.698 fr. 50 par km.

En 1914, elles avaient été de 2.585.997 82

soit 9.795 fr. 47 par km.

La diminution des dépenses est de 289.592 87

L'élévation continue du prix de toutes les matières, principalement des charbons et métaux, a eu une influence regrettable sur les dépenses de l'exercice, dont la répercussion sera encore plus sensible dans les exercices suivants.

Excédent des Recettes

Conformément à la convention du 21 novembre 1900, sur l'excédent des recettes, relativement aux dépenses, qui est de 1.028.590 03

il y a lieu de prélever :
1° Pour le service des actions : 304.889 75 ,
2° La prime d'économie allouée à la Cie : 102.670 74
3° Les dépenses de 1^{er} établissement à imputer sur la réserve (remplacement de ponts métalliques) : 85.398 97
Ensemble 492.959 46
Le surplus, soit 535.630 57
est à revenir à l'État.

Travaux de 1^{er} Etablissement

Pendant l'exercice, nous avons porté au compte de premier établissement, le coût du remplacement de ponts métalliques, s'élevant à 85.398 97

Nous avons, en outre, imputé au compte de. la majoration de 15 % les travaux suivants :

Installation de l'éclairage électrique à la gare de Rufisque : 2.090 98

Amélioration de l'alimentation de Rufisque : 3.301 68

Construction de deux puits à Dakar : 2.200 49

Ensemble 7.593 15

Bilan et Comptes

Nous allons, maintenant, vous donner lecture du Bilan de votre société au 31 décembre 1915.

.....

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 30 août 1916)

Le bénéfice réalisé en 1915 par la Cie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis s'élève à 127.786 fr. Le dividende total est de 23 60 par action de capital et de 9 40 par action de jouissance.

Annuaire Desfossés, 1917, p. 284 :
Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
Conseil d'administration : Ganderax, Vasselle, G. Devès, Lorieux, d'Ormesson, M. Pouyer, Raabe, Vieuxtemps.

Marc Joseph *Maurice* LACHÈZE, directeur

Né à Carennac (Lot), le 26 janvier 1876.

Fils de Adrien Victorien Lachèze, propriétaire, et de Hortense Peyralade.

Marié à Dakar, le 11 avril 1918, avec Berthe Philomène Joséphine Michel.

Ingénieur ECP 1900.

Attaché à l'exploitation (1^{er} déc. 1901), sous-inspecteur du mouvement (1^{er} jan. 1903), inspecteur du mouvement (1^{er} janvier 1905), inspecteur de l'exploitation (1^{er} janvier-26 janvier 1906) du [Bône-Guelma](#).

Inspecteur auxiliaire de 2^e cl. des Travaux publics des colonies, chef de l'exploitation au [Kayes-Niger](#) (24 fév. 1906). Ingénieur de 3^e cl. (6 juillet 1908), de 1^{re} classe (5 mars 1915).

À la disposition du Dakar-Saint-Louis (10 nov. 1916). Directeur de la Compagnie.

Liquidateur de la [Société d'électricité du Sénégal](#),

puis administrateur des [Eaux et électricité de l'Ouest-Africain](#).

Chevalier de la Légion d'honneur du 27 juillet 1924.

Décédé à Paris sous l'Occupation, inhumé à Carennac en septembre 1946.

LE DAKAR-SAINT-LOUIS (*Les Annales coloniales*, 27 janvier 1917)

Sous l'habile direction de M. Lachèze, officier du génie h. c., le D. S. L. a pu résister aux difficultés de toute nature créées par les événements actuels et les a en partie surmontées.

Dès 1914, la peste a décimé une partie du personnel indigène, tandis que le transport des troupes exigeait un nombre supplémentaire de trains. Il y eut 300 trains spéciaux en. 1916.

La direction n'a dû compter que sur l'activité de ses ateliers pour maintenir son matériel à la hauteur des circonstances.

Nous y avons fait allusion précédemment ; la métallurgie européenne a d'autres soucis que de fournir du matériel de chemin de fer au Sénégal. Les ateliers du Dépôt ont dû tout faire eux-mêmes : les moindres comme les plus importantes réparations où transformations.

Sous l'active impulsion d'un directeur compétent, la direction a pu accomplir la tâche qui lui était demandée et donner satisfaction au public en améliorant son service ordinaire, ainsi que le confirment le nouveau livret de marche des trains et sa comparaison avec l'ancien.

La compagnie a remplacé six de ses machines de 16 tonnes par autant de 28 tonnes 1/2. Elle a, en outre, cinq nouvelles machines à tender séparé : trois de 28 tonnes et deux de 41 tonnes 1/2 avec trois tenders de 10 tonnes 800, et deux de 14 tonnes 500. C'est le remplacement des vieux coucous démodés par des machines modernes à grand rendement (avec grandes roues et boggies).

Le nombre des wagons à voyageurs a été accru également :

6 voitures de première classe au lieu de 11, l'adjonction de 10 nouvelles voitures de troisième classe, dont 4 à 32 places et 6 à 30. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie s'est surpassée, et c'était le seul moyen d'être à la hauteur du surcroît de travail imposé.

Le nombre des wagons couverts à été porté de 128 à 178 ; celui des wagons-tombereaux de 94 à 155 ; celui des wagons-citernes de 2 à 6, avec l'adjonction de deux déjà existant d'une contenance de 6 m. 3, de quatre nouveaux d'une contenance de 10 m3 ; enfin, Les wagons de secours de 4 tonnes 650 sont remplacés par des wagons de secours de 6 tonnes 500.

Le résultat de l'introduction des machines à plus grand rendement est de permettre à des trains de transporter 455 tonnes, alors que le maximum prévu par l'ancien livret ne devait pas dépasser 200 tonnes, et de réunir jusqu'à 46 véhicules au lieu de 22.

Nous pouvons donc continuer à espérer un maximum de rendement de cette exploitation, qui fait le plus grand honneur à son personnel tout entier.

NÉCROLOGIE
Maurice Raabe
(*Le Temps*, 2 avril 1917)

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. Maurice Raabe, chevalier de la Légion d'honneur, [administrateur délégué de la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis](#), administrateur des Chemins de fer de Bône à Guelma, président de la Compagnie des chemins de fer de la Limagne et des Tramways des Vosges, administrateur de la [Compagnie d'électricité du Sénégal](#) et de différentes autres sociétés, décédé le 30 mars.

Les obsèques auront lieu le lundi 2 avril à dix-heures. On se réunira au domicile du défunt, rue Victor-Hugo, 72, à Bois-Colombes. Étant donné les circonstances actuelles, le présent avis tiendra lieu de faire-part.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 décembre 1917)

L'exploitation pendant l'exercice 1916 du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis a donné lieu à un excédent de recettes de 1.250.767 fr. 60 contre 1.028.590 fr. 03 en 1915. Le produit net de l'exercice a atteint 169.421 fr. 04, en augmentation de 41.634 fr. 87 sur celui de 1915 et a permis la distribution d'un dividende de 9 fr. 40 égal au précédent.

Les recettes d'exploitation pendant l'exercice 1916 se sont élevées à 3.550.357 fr. 15 contre 3.324.994 fr. 98 en 1916, soit par km 13.514 fr. 87 au lieu de 12.594 fr. 67.

Les dépenses ont légèrement diminué pendant l'exercice 1916. Elles s'élèvent à 2.296.404 55 au lieu de 2.299.589 55. Cette diminution — paradoxale étant donné la hausse universelle de tous les prix — s'explique par ce fait qu'en 1916 a été utilisé le stock qui avait été constitué antérieurement dans de bonnes conditions. Mais ces stocks étant épuisés, l'accroissement de dépenses pour l'exercice encours sera considérable.

Sur l'excédent de recettes de 1.250.767 60, la convention du 21 novembre 1900 prescrit de prélever 304.889 75 pour le service des actions, et 131.925 90 prime d'économie allouée à la Compagnie. Le surplus, soit 813.951 95, doit revenir à l'État. La prime d'économie, grossie du produit des placements de fonds, donne le produit net de l'exercice, signalé plus haut, de 169.421 04 dont voici la répartition comparée à celle du produit net de 1915.

	1915	1916
--	------	------

5 % à la réserve légale	6.389 31	8.471 05
5 % au conseil d'administration	6 389 31	8.471 05
Div. de 9,40 par act. de 500 fr.	95.522 80	95 522 80
Report à nouveau	19.484 75	56.956 14
	<u>127.786 17</u>	<u>169 421 04</u>

Le Passif exigible par l'État ou les particuliers était, en 1915, de 3.404.539 fr. 16. Il s'élève, en 1916, à 3.745.375 fr. 98. Mais l'actif réalisable à bref délai augmente aussi et passe de 10 millions 375.372 fr. 27 à 10.783.975 fr. 07. La trésorerie est donc extrêmement à l'aise.

La situation de la Société vis-à-vis de l'État apparaît à l'actif du bilan fin 1916 où une somme de 21.072.695 57 représente le montant des résultats de l'exploitation et de la garantie de revenu net kilométrique et une somme de 11.430.090 31 représente le montant des intérêts au 31 décembre 1916 des sommes versées par l'État pour les garanties après imputation des versements de la Compagnie.

Cette dernière somme a sa contrepartie au passif au compte Avances de l'État pour la garantie qui comprend aussi 21.031.412 23 avances versée par l'État sur les exercices 1883 à 1899, époque depuis laquelle la Compagnie n'a pas eu recours à la garantie.

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

Le *Journal officiel* du 13 juillet publie les recettes des chemins de fer des colonies françaises pendant le premier trimestre de 1918. La recette kilométrique a été de 3.583 fr. pour le Chemin de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan contre 2.987 fr. pendant le premier trimestre de 1917 ; [de 6 610 fr. pour le Dakar à Saint-Louis, contre 4.277 fr.](#) ; de 2.655 fr. pour le Chemin de fer du Dahomey, contre 867 fr. ; de 1.162 fr. pour le Chemin de fer de la Guinée, contre 933 fr. ; de 2.589 fr. pour le Thiès-Kayes, contre 1.743 fr. ; de 2.277 fr. pour le Chemin de fer de Tamatave à Tananarive, contre 2.225 fr. ; de 1.793 fr. pour le Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba, contre 1.925 fr.

BOURSE (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} août 1918)

Les Chemins de fer de Dakar a Saint-Louis restent à 880 fr. L'assemblée d'avant-hier a approuvé les comptes de l'exercice 1917 et fixé le dividende à 9 40 par action de capital et de jouissance, égal au précédent. Avec leur intérêt statutaire annuel de 29 60, les actions de capital recevront au total 39 fr.

NÉCROLOGIE Édouard de Traz (*Le Temps*, 3 novembre 1918)

On annonce de Genève la mort à quatre-vingt-cinq ans de M. Édouard de Traz, chevalier de la Légion d'honneur, président honoraire du Dakar-Saint-Louis et du Bône-Guelma, ancien président des Tramways-Nord [sic].

De la part de ses fils, MM. Georges et Robert de Traz.

Compagnie d'électricité du Sénégal

Siège social : 35, rue d'Anjou, Paris
(*Le Soir*, 11 avril 1919)

.....

Les modifications suivantes ont été apportées à notre traité de concession :

.....

3° En vue des extensions très importantes à prévoir à brève échéance, tant à notre centrale qu'au réseau, le gouvernement du Sénégal nous a accordé, contre une redevance annuelle de 1 franc, un nouveau terrain d'une superficie de trois hectares environ, englobant et faisant suite à celui occupé par nos installations actuelles.

Il nous sera maintenant possible de nous raccorder à la voie ferrée du chemin de fer D.-S.-L., ce qui procurera de grandes facilités pour le transport jusqu'à pied d'œuvre de tout le matériel ou des marchandises chargées sur wagons dans le port lors de leur arrivée.

.....

Afrique Occidentale
(*La Dépêche coloniale*, 21 août 1919)

Le chemin de fer du port de Dakar. — Les voies ferrées installées en 1907 sur les quais du port de commerce de Dakar par la colonie de l'Afrique Occidentale française ont été, depuis leur établissement, entretenues et exploitées par la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, auquel ces voies sont reliées.

La compagnie ayant dénoncé la convention passée primitivement pour fixer les conditions de cet entretien et de cette exploitation, une nouvelle convention a été discutée entre le gouverneur général de l'Afrique Occidentale française et les représentants de la compagnie.

Il a paru, en raison des circonstances, que cette convention ne fût valable que jusqu'au 31 décembre 1919, mais qu'elle fut ensuite prorogée d'année en année par tacite reconduction, si l'une ou l'autre des parties n'en notifiait pas la dénonciation à l'autre partie trois mois avant l'expiration du terme.

Les taxes à percevoir sont, d'ailleurs, suffisantes pour couvrir les dépenses de telle façon que les finances de l'État ne soient pas engagées dans l'opération.

Un décret-paru au *Journal officiel* approuve la convention nouvelle passée entre le gouvernement général et la compagnie, dans le sens que nous indiquons plus haut.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 janvier 1920)

Par suite du développement du trafic et de la majoration, de certains services spéciaux, les recettes de la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (Sénégal) se sont élevées, en 1918, à 5.333.217 fr. 04 contre 3.751.952 fr. 81.

Les recettes kilométriques sont passées de 14.282 fr. 27 à 20.301 fr. 66. L'augmentation totale, qui ressort à 1.581.294 fr. 23, porte pour 27.502 fr. et sur les voyageurs, pour 130.755 88 sur la Grande Vitesse, pour 1.391.886 fr. 81 sur la Petite Vitesse, pour 31.148 fr. 93 sur les Recettes diverses. Le tonnage de la Petite vitesse s'est élevé à 240.921 tonnes, en augmentation de 79.968 tonnes. Il a été transporté 614.876 voyageurs contre 597.817. L'augmentation eût été plus forte si les épidémies de grippe et de peste n'avaient pas considérablement réduit le trafic pendant le deuxième semestre. Pour protéger les escales de la ligne non contaminées, ainsi que le Port et la Ville de Dakar, 14 gares sur 21 furent fermées aux voyageurs et, en juin, la circulation des voyageurs fut interdite pendant quelques jours. Aussi ne fut-il transporté, pendant le deuxième, semestre, que 70.663 voyageurs contre 204.639 pendant la période correspondante de 1917.

Les dépenses se sont accrues dans les mêmes proportions que les recettes. De 2.724.193 fr. 22 en 1917, elles sont passées à 4.257.813 fr. 58. La dépense par km ressort à 16.207 fr. 35 contre 10.369 fr. 97. La Société a dû payer le charbon 185 francs la tonne, alors qu'il n'avait coûté que 97 fr. en 1917. La hausse des prix des matières et de la main-d'œuvre s'est également accentuée. Il y a lieu de remarquer qu'une somme de 244.763 fr. 87, représentant la valeur du matériel réformé, a été comprise dans les dépenses de l'exercice.

L'excédent des recettes sur les dépenses s'élève à 1.075.433 fr. 46 contre 1.027.759 fr. 59. Il y a lieu d'en déduire 304.889 fr. 75 pour le service des actions. Le solde, soit. 770.543 fr, 71, revient à l'État, conformément à la Convention du 21 novembre 1900.

Les dépenses d'exploitation ayant dépassé le montant prévu par la formule, aucune prime d'économie n'a été allouée à la Compagnie pour l'exercice 1918. Le bénéfice se trouve réduit aux intérêts produits par le placement des fonds appartenant à l'attribution et au montant des locations des Immeubles du Domaine Privé. Il s'élève à 29.340 fr. 67, ramené à 26.406 fr. 61 par l'affectation de 1.467 fr. 03 à la réserve légale et d'une somme égale au conseil d'administration.

Les actionnaires, réunis le 25 juin en assemblée générale, après avoir approuvé les comptes de l'exercice, ont décidé de prélever une somme de 69.116 fr. 19 sur le compte « Attribution » qui représente les bénéfices réservés des exercices antérieurs pour permettre, avec le produit net de l'exercice, la distribution d'un dividende supplémentaire de 9 fr. 10 à chacune des 10.162 actions de la Compagnie, maintenant ainsi à 39 francs le revenu des actions non amorties.

Les travaux de clôture de la gare de Dakar ont été continués en 1918.

Le Ministre des Colonies a approuvé la réalisation partielle du programme d'augmentation du matériel roulant et de traction élaboré en 1911. Il a été commandé 5 locomotives de 42 tonnes et 72 wagons à marchandises. Les crédits nécessaires se répartissent sur les budgets de 1918, 1919 et 1920.

Les deux derniers bilans se comparent comme suit :

	1917	1918
ACTIF		
Premier établissement	22.707.220 79	22.462.456 92
Caisse	589.136 92	93.492 27

Portefeuille, titres	2.283.568 31	2.168.882 72
Comptes courants	1.861.072 32	3.323.168 37
Approvisionnements	2.129.108 81	1.535.797 98
État (Exploitation et garantie kilométrique)	33.593.961 97	31.085.144 66
Domaine de la Compagnie	150.866 06	146.969 41
Débiteurs divers	4.485.909 80	5.321.371 10
	<u>67.506.417 26</u>	<u>69.137.281 93</u>
PASSIF		
Capital	5.081.000 00	5.081.000 00
Prov. p. amortissement du capital	26.841 28	27.591 53
Complément du capital de premier établissement.	18.579.355 02	18.616.855 62
Avances de l'État pour la garantie	33.253.711 03	34.044.890 72
Intérêts et dividendes	220.726 83	270.206 08
Travaux exécutés	2.358 935 92	2.358 935 92
Attribution à la Cie d'une part des économies sur dépenses	577.946 35	500.085 22
Prov. p. fluctuations du portefeuille de l'attribution	25.000 00	25.000 00
Réserve p. immobilisations	2.750.000 00	2.750.000 00
Réserve légale	181.297 13	187.136 63
Réserve générale, fonds en roulement	2.750.000 00	2.750.000 00.
Excédents d'exploitation à l'État	1.595.109 73	2.34-1.742 67
Créditeurs divers	2.581.523 49	2.655.836 64
	<u>67.506.447 98</u>	<u>69.137.281 93</u>

La diminution du compte Premier Établissement, provient de la réforme de locomotives et de wagons. Celle des espèces en caisse, du portefeuille-titres et des approvisionnements est compensée par l'accroissement des Comptes courants, représentant les fonds disponibles dans diverses banques ou employés en reports. L'augmentation des Débiteurs Divers est constituée en majeure partie par celle des sommes dues par la colonie et par le Chemin de fer du Thiès-Kayes. Au Passif, les quelques différences enregistrées s'expliquent par l'affectation des profits de 1917.

La nomination de M. Paul Devès ¹⁶ comme administrateur a été ratifiée. MM. Maximilien Vieuxtemps et Louis Lorieux, administrateurs sortants, ont été réélus.

Annuaire Desfossés, 1920, p. 292 :
Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

¹⁶ Paul-Marcel Devès (1878-1961) : fils de Gabriel (ci-dessus) . L'un des chefs, et futur président, de la maison bordelaise Devès et Chaumet. Voir [encadré](#).

Conseil d'administration : P. Devès, Lorieux, Ganderax, d'Ormesson, M. Pouyer, J. Roland-Gosselin ¹⁷, Rodrigues Henriques ¹⁸, Vieuxtemps.

NÉCROLOGIE (*Le Figaro*, 10 février 1921)

Nous apprenons la mort de M. Robert Vasselle, directeur honoraire au ministère des Colonies, commandeur de la Légion d'honneur, décédé à Paris. Obsèques vendredi 11 février, midi un quart, Saint-Philippe du Roule, où l'on se réunira. Ni fleurs ni couronnes.

Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (*La Journée industrielle*, 23 juin 1921)

Les actionnaires de cette société réunis hier au siège social, 19, rue Cambacérès, à Paris, sous la présidence du comte d'Ormesson, ont approuvé les comptes de l'exercice écoulé et décidé la répartition d'un dividende de 9 fr. 40, s'ajoutant à l'intérêt statutaire de 14 fr. 80.

L'assemblée a ratifié la nomination de M. Guilliot¹⁹ en qualité d'administrateur et réélu M. Pouyer, administrateur sortant.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (*Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'AOF*, 1921, p. 217-218)

L'assemblée générale ordinaire de la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, dont le siège social est à Paris, 19, rue Cambacérès, s'est tenue le 22 juin 1921.

Les recettes d'exploitation de l'exercice 1920 se sont élevées à 12.379.588 fr. 04, en augmentant de 6.736.420 fr. 68 sur l'année 1919.

Les dépenses d'exploitation ont été en 1920, de 11.306.064 fr. 26 en augmentation de 5.798.576 fr. 51 sur 1919.

L'assemblée générale a approuvé dans toutes leurs dispositions le rapport du conseil d'administration, ainsi que les comptes, et décidé l'attribution d'un dividende de 9 fr. 40 aux 10.162 actions de la Compagnie.

M. Pouyer, administrateur sortant, a été réélu pour six années et la nomination de M. Guilliot Charles comme administrateur, a été ratifiée.

¹⁷ Jean Roland-Gosselin (1868-1936) : successeur d'Olivier d'Ormesson à la présidence. Voir encadré ci-dessous.

¹⁸ Henri Rodrigues-Henriques (Paris, 1864-Lormont, 1941) : fils d'Édouard-Georges Rodrigues-Henriques (Châtillon-sous-Bagneux, 1830-Paris, 1885), agent de change, lui-même fils d'Henry Aaron Rodrigues-Henriques (Bordeaux, 1798, Port-Marly, 1858), frère cadet d'Édouard Rodrigues-Henriques (Bordeaux, 1796-Paris, 1878) dont les deux filles épousèrent l'une Eugène d'Eichthal, l'autre Ernest Goüin, à l'origine de la Société de construction des Batignolles. Marié en 1894 à Emma Crépy. Ingénieur ECP. Commissaire aux comptes des Minerais de fer de Krivoï-Rog, administrateur de la Société anonyme des mines de Cambia (Turquie)(1898), des Rampes mobiles de l'Exposition de 1900, de la Société commerciale et industrielle pour la France et l'étranger (calamiteux holding de valeurs russes)(1900), du Tramway funiculaire de Belleville, etc.

¹⁹ Charles Albert Guilliot (Paris, 1861-Paris, 1922) : ingénieur de la Société des Batignolles.

DAKAR À SAINT-LOUIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 mars 1922)

Dans le rapport du conseil d'administration de la Compagnie du chemin de Dakar à Saint-Louis sur l'exercice 1920, soumis à l'assemblée de l'année dernière, il est notamment question de la convention de 1920 et des modifications qui lui ont été apportées par avenant.

Il a été procédé, en effet, à un nouveau relèvement des tarifs et décidé que le compte spécial serait présenté à la fin de chaque exercice et vérifié dans les mêmes conditions que le compte d'exploitation. En cas de déficit, l'insuffisance sera couverte par un prélèvement sur les sommes revenant à l'État d'après le compte général ou, à défaut, par une avance de ce dernier. Dans le cas où le solde du compte spécial serait créditeur, il servirait à couvrir l'excédent des dépenses réduites d'exploitation sur les dépenses formulaires, les avances à faire par l'État au titre de garantie d'intérêt et à augmenter de 2 millions le fonds de roulement institué par la convention du 21 novembre 1900. Le reliquat, s'il en existe, serait versé à l'État en remboursement de ses avances.

Le rapport fournit d'autre part les renseignements suivants sur l'exploitation au cours de l'exercice.

Les recettes de l'exercice se sont élevées à 12.379.588 04 contre 5.643.167 36 en 1919. L'augmentation de 6.736.420 68 porte pour 2.224.033 26 sur les voyageurs ; 1.422.817 68 sur la grande vitesse et 3.092.219 70 sur la petite vitesse ; elle est due au relèvement des tarifs ; on a noté par contre une légère diminution de 2.649 96 dans les recettes diverses.

Les dépenses d'exploitation ont été de 11 millions 306.064 26 contre 5.507.487 76 en 1919. L'augmentation de 5.798.576 51 provient en grande partie de la hausse des matières premières et les salaires à laquelle il faut ajouter les pertes subies par suite de vols dans les gares.

Le bénéfice brut d'exploitation s'élève donc à 1.073.523 78 alors que, l'année précédente, les dépenses avaient dépassé les recettes. Néanmoins, la prime d'économie de la Compagnie est absorbée par sa participation aux excédents de dépense, et il résulte ainsi du jeu de la Convention que l'exercice se solde finalement par un déficit d'exploitation de 1.265 10.

Le bénéfice est donc encore réduit, comme pour les deux exercices précédents, aux produits du domaine et du placement des fonds de l'attribution ; il s'élève à 95.554 16, ce qui, avec les 63.524 04 de bénéfices antérieurs reportés, forme un total disponible de 159.078 20, qui a été réparti comme suit : une somme de 60.000 fr. a été affectée à la provision pour fluctuation du portefeuille, le dividende a été fixé à 9 40 par action, sa distribution absorbant ainsi 93.522 80 et la réserve légale et le conseil d'administration ont été dotés chacun de 1.777 50, conformément aux statuts (5 % de 35.554 16, chiffre des bénéfices de l'exercice après déduction 60.000 fr., virés au compte de provision).

Le coupon payé en vertu de cette répartition comprenait, outre le dividende de 9 40, un acompte de 14 80 sur l'exercice 1921 pour les actions de capital et s'élevait ainsi à 24 20 brut ; les actions de jouissance n'ont reçu que 9 40.

Le rapport du conseil fournit encore les renseignements suivants :

Les recettes kilométriques ressortent à 47.124 43 contre 21.481 en 1919 ; les dépenses kilométriques se sont élevées à 43.037 93 contre 20.965 ; le tonnage de petite vitesse a atteint 239.933 tonnes, faisant apparaître une augmentation de 23.818 tonnes sur 1919 ; le nombre de voyageurs transportés a été de 572.365 en augmentation de 93.478.

Le prix moyen du charbon s'est établi à 371 15 la tonne au lieu de 185 fr. en 1919 ; il a même atteint 510 fr. au cours du deuxième semestre et c'est à ce prix qu'ont été constitués les stocks pour le début de 1921.

L'état sanitaire a été excellent pendant l'exercice ; le personnel n'a pas causé de difficultés, à l'exception d'une grève de quelques jours pendant le mois de mai. Dans une addition au rapport, il est indiqué que le litige pendant entre la Compagnie et le ministre des Colonies, au sujet des règlements de comptes des exercices 1909, 1910 et 1913 dont il avait déjà été question aux assemblées antérieures, a été tranché par le Conseil d'État, la thèse du ministère ayant prévalu.

L'assemblée a approuvé les comptes et le rapport du conseil d'administration et adopté la répartition proposée par celui-ci et que nous avons examiné ; elle a approuvé les termes de l'avenant à la convention et a réélu pour six années, M. Pouyer, administrateur sortant ; d'autre part, elle a ratifié la nomination de M. Charles Guilliot, appelé par le conseil aux fonctions d'administrateur en remplacement de M. Robert Vasselle, décédé. Les pouvoirs de M. Guilliot prendront fin avec l'assemblée générale de 1927.

AEC 1922-171 — Cie du chemin de fer de Dakar à St-Louis, 19, rue Cambacérès, PARIS (8^e).

Capital. — Sté an., f. le 4 juin 1883, 5.081.000 fr. en 10 162 act. de 500 fr. ent. lib. — Intérêts et divid. : 1916, 39 fr. ; 1917, 39 fr. ; 1918, 30 fr. ; 1919, 29 fr. 60 ; 1920, 39 fr.

Objet. — Exploit. du chem. de fer de Dakar à Saint-Louis du Sénégal (265 km.).

Conseil. — MM. le comte d'Ormesson, présid. ; J. Roland-Gosselin, adm.-dél. ; Maurice Pouyer, M. Vieuxtemps, Louis Lorieux [ép. Goüin], É[tienne] Ganderax, Paul [Marcel] Devès, Ch. Guilliot.

COURRIER de l'Afrique Occidentale

SÉNÉGAL
(*Les Annales coloniales*, 6 juin 1922)

Les événements et les hommes

Le 9 mai dernier le train régulier n° 4 venant de Saint-Louis se dirigeait sur Dakar. Au kilomètre 74,300, trois voitures, 27, 29, 31, provenant de la réserve de Saint-Louis, dans lesquelles se trouvaient des recrues, prirent feu, par suite probablement de réchauffement des boîtes à graisse ou de l'imprudence des voyageurs. Grâce à l'intelligence et au sang-froid du chef de train Balla Sarr, qui se distingua jadis, lors d'un tamponnement à Rufisque, on n'a eu aucun accident de personnes à déplorer. Habilement, il coupa en trois parties le train et isola les voitures en feu qui, complètement détruites, furent remorquées à Thiès.

Le train n'arriva à Dakar qu'avec un retard de 2 heures 30, ce qui n'est pas exagéré pour le D. S. L., comme chacun sait.

NÉCROLOGIE

Charles Guilliot ²⁰
(*L'Écho de Paris*, 23 juin 1922)
(*Le Journal des débats et Temps*, 24 juin 1922)

Nous apprenons la mort de M. Charles Guilhot, ingénieur à la Société de construction des Batignolles, administrateur de la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

Les obsèques auront lieu le samedi 24 juin, à 10 h. 1/2 précises, en l'église St-François-Xavier.

Les personnes qui n'auraient pas reçu de billet sont priées de considérer le présent-avis comme en tenant lieu.

Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*La Journée industrielle*, 1^{er} juillet 1922)

L'assemblée ordinaire des cette société, qui s'est tenue le 21 à Paris, 19, rue Cambacérès, sous la présidence du comte d'Ormesson, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1921, présentant un bénéfice d'exploitation de 1.700.000 fr. environ.

Le dividende a été fixé à 24 fr. 20 brut, soit, net, 20 fr. 144 pour les actions au porteur et 21 fr. 78 aux actions nominatives. Il sera distribué, au 1^{er} juillet prochain, l'intérêt statutaire de 14 fr. 80 et un acompte de 9 fr. 40 brut sur l'exercice 1922, soit net 8 fr. 21 pour les actions au porteur et 8 fr. 46 pour les actions nominatives, contre remise du coupon n° 76.

Annuaire Desfossés, 1923, p. 332 :
Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
Conseil d'administration : MM. d'Ormesson, P. Devès, Lorieux, Ganderax, M. Pouyer, J. Roland-Gosselin, Rodrigues Henriques, Vieuxtemps, Ch. Guilliot [†].

NÉCROLOGIE
Comte d'Ormesson
(*Le Journal des débats*, 22 mai 1923)

Le comte d'Ormesson, ambassadeur de France, commandeur de la Légion-d'honneur, est décédé à l'âge de 74 ans. Descendant d'une ancienne famille de robe, le comte d'Ormesson s'était destiné à la carrière diplomatique. Il débuta dans l'administration, fut préfet de l'Allier et des Basses-Pyrénées, puis conseiller d'ambassade et chargé d'affaires en Russie.

Le comte d'Ormesson fut, tour à tour, chef du protocole, ministre de France à Copenhague, Lisbonne, Athènes et Bruxelles. En 1908, il était nommé ambassadeur de France et quittait la diplomatie pour devenir administrateur du Crédit mobilier français, et président du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

Il était le père du comte André d'Ormesson, conseiller de l'ambassade de France à Berne; du comte Wladimir de La Bouillerie, et de M^{lle} Yolande d'Ormesson.

²⁰ Et non *Guilhot* comme l'écrit *Le Temps*.

Jean Charles Louis ROLAND-GOSSELIN, président

Né à Rueil (Seine-et-Oise), le 17 février 1868.

Fils de *Paul-Ernest-Achille* Roland-Gosselin, rentier, et de *Camille Thérèse Rodrigues Henriques* (parenté Goüin).

Neveu de Louis Roland-Gosselin (1826-1907), agent de change.

Cousin de Benjamin-Octave Roland-Gosselin (1870-1952), évêque.

Marié à Ernestine-Jeanne Rodrigues Henriques. Dont quatre filles.

Polytechnique, École des mines.

Attaché à la Société française Thomson-Houston (nov. 1895-mai 1897).

Ingénieur, administrateur, vice-président (oct. 1921) et président (1922) de la Société de construction des Batignolles.

Administrateur de la [Compagnie d'électricité du Sénégal](#) (1916-1917),

de la [Société coloniale pour le commerce et l'industrie](#) (déc. 1917),

Administrateur délégué du Dakar-Saint-Louis

Administrateur de Pleyel (pianos)(1920-1934),

Président de la Compagnie générale de construction de locomotives (Batignolles-Châtillon)(1922).

Administrateur de la Société du port de Pernambuco (Brésil).

de la Société électrique de la région de Valenciennes et d'Anzin.

de la Société des logements salubres de Paris.

Chevalier de la Légion d'honneur du 7 mars 1922.

Décédé à Port-Marly, le 12 octobre 1936.

Compagnie générale de Construction de locomotives
(Batignolles-Châtillon)
(*La Journal industrielle*, 29 mai 1923)

.....
Par l'intermédiaire de la Société de construction des Batignolles, la compagnie a obtenu la commande de quatre ponts tournants de 20 mètres pour la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis...

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*La Journal industrielle*, 29 juin 1923)

Les actionnaires de cette société, réunis avant-hier, au siège social, 19, rue Cambacérès, en assemblée ordinaire, ont approuvé les comptes de l'exercice 1922 et fixé le dividende brut à 45 fr. par action. Un acompte de 15 fr. ayant déjà été versé en janvier, le solde sera mis en paiement à partir du 2 juillet prochain.

Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*La Journal industrielle*, 19 juin 1924)

Les actionnaires, réunis hier en assemblée ordinaire, au siège à Paris, 19, rue Cambacérès, sous la présidence de M. Roland-Gosselin, président du conseil d'administration, ont approuvé les comptes de l'exercice 1923 tels qu'ils leur ont été présentés.

Le dividende a été fixé à 30 fr. 20 par action, dont 15 fr. 40 représentant le dividende de 1923 et 14 fr. 80 acompte sur 1924 (intérêts du premier semestre).

Compagnie du chemin de fer de Dakar
(*La Journal industrielle*, 19 juillet 1924)

Le rapport présenté à la récente assemblée ordinaire, dont nous avons déjà donné le compte rendu, signale que la compagnie a pu obtenir l'autorisation de renforcer la voie sur le tronçon Dakar-Thiès et sur quelques km de la ligne au delà de Thiès, ce qui entraînera une amélioration sensible du trafic.

Les recettes de l'exercice 1923 se sont élevées à 17.477.770 fr. contre 15.412.588 fr. en 1922, soit une augmentation de 2.065.182 fr. Le tonnage de la petite vitesse a atteint 250.173 tonnes. Il a été transporté 129.800 tonnes d'arachide contre 140.013 tonnes en 1922. Le nombre des voyageurs s'est élevé à 691.047, en augmentation de 95.895 sur 1922.

(*L'Argus*, 20 juillet 1924)

Au Sénégal (Service des Rentes). — La Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis vient d'être condamnée par le tribunal de Dakar pour avoir refusé de verser à un ouvrier blessé à son service le montant d'une rente viagère si cet agent, qui se présentait en personne, n'était pas muni d'un certificat de vie.

Le tribunal a jugé cette prétention exorbitante et a condamné la Compagnie à des dommages et intérêts.

(D'après l'*Agence française et coloniale* [*Agence coloniale française*] du 28-30 juin 1924.)

Antoine Georges BÉRAUD, administrateur délégué

Né à Périgueux (Dordogne), le 10 mai 1866.

Fils de Olivier Raymond Béraud, employé, et de Julie Roubenne.

Marié à Bergerac le 15 déc. 1903, avec Marie Marguerite Germaine Lucie Javerzac.

Dont Jacques, marié en 1941 avec Janine Baudouin, petite-fille de M Léon Gaumont

Math spé.

Auxiliaire des Ponts et Chaussées (1887).

Études et construction du [Chemin de fer Jaffa-Jérusalem](#) (1890-1891).

Mission en Asie mineure et construction du [Beyrouth-Damas](#) (1892-1895).

Lignes Kafr el Cheik à Belias et Menouf à Achmoun (Basse-Égypte)(1895-1897).

Étude de la ligne Vohemasina-Fianarantsoa (Madagascar)(avril-déc. 1897).

Étude des chemins de fer de la Corrèze (jan.-juillet 1898).

Chef de la mission d'étude de la ligne du Chan-Si (Chine)(juillet 1898-jan. 1900).

Sous-directeur des études et de la construction de la ligne Le Pirée-Larissa (Grèce), (1900-sept. 1909).

Administrateur de la Compagnie des chemins de fer helléniques (1909) — propriétaire de ladite ligne —

et de la [Compagnie du canal de Corinthe](#).

Représentant de la Société de construction du port de Pernambouc (Pernambuco)auprès du gouvernement brésilien.

Agent consulaire de France au Brésil.

Au bureau de Paris de la Société de construction des Batignolles (1923-1931).

Missions : Congo, Brésil, Perse, Serbie. Voyages d'inspection au Sénégal, tournée dans la région du Djoloff avec des représentants du gouvernement pour l'étude de la ligne Louga-Linguère.

Chevalier de la Légion d'honneur du 11 août 1931 : administrateur délégué du Dakar-Saint-Louis.

Décédé le : ?

Annuaire Desfossés, 1925, p. 366-367 :

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

Conseil d'administration : J. Roland-Gosselin, P. Devès, Lorieux, Ganderax, M. Pouyer, G. Béraud, Rodrigues Henriques, Vieuxtemps, R. Godfernaux ²¹.

²¹ Raymond Godfernaux (Paris, 1867-Paris, 1951) : fils d'Émile Godfernaux, polytechnicien, ingénieur en chef de la Société de construction des Batignolles, et de Marie Thérèse Joliclerc. Marié à Jeanne Level, fille d'Émile Level, directeur de la Compagnie des chemins de fer économiques. Ingénieur E.C.P. Attaché à l'exploitation du Chemin de fer du Nord, secrétaire du comité de rédaction de la *Revue générale des chemins de fer et tramways*, membre du comité des travaux publics des colonies (1906), administrateur des Chemins de fer des Pyrénées-Orientales (avec son beau-frère, Francis Level), des Établissements G. Vinant (serrurerie, charpentes)(1910), des Étains et wolfram du Tonkin et des Établissements Decauville(1911), de la Banque Ch. Noël et Cie, de la Compagnie générale des Autos-Transports de France (1920), de la Société auxiliaire des Chemins de fer et de l'industrie, des Ateliers et fonderies du Bourget, de la Société pour l'entretien mécanique des voies ferrées (Desherbeuse Scheuchzer) (1922-1929), des Travaux Textiles (1925), de l'Office central électrique (1931)...Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 2 novembre 1912, p. 9347).

SÉNÉGAL
L'accident de Koungueul
(*Les Annales coloniales*, 28 avril 1925)

Le 6 avril, deux trains se sont rencontrés près de Koungueul. Le choc fut très violent et les dégâts sont assez importants. Mais de plus, malheureusement, on a cinq morts à déplorer. En outre, il y a eu une cinquantaine de blessés, tous indigènes, dont quatre donnent de sérieuses inquiétudes.

Le Parquet est sur les lieux pour enquêter.

Le train de secours ramenant les blessés à Dakar a été reçu par M. Vadier, commandant la circonscription, et par l'inspecteur général du service de Santé.

Les ambulances automobiles de la Direction de l'Artillerie ont, dans la circonstance, rendu les plus grands services.

Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*La Journal industrielle*, 25 juin 1925)

Les actionnaires de cette société, réunis hier en assemblée ordinaire, au siège, à Paris, 19, rue Cambacérès, ont prouvé les comptes et le bilan de l'exercice 1924, présentant un total de recettes de 20.344.736 fr. 81, en notable amélioration sur l'exercice précédent, au cours duquel les recettes d'exploitation s'étaient élevées à 17.477.770 fr. 97.

L'assemblée a voté la répartition suivante : 35 fr. 20 brut par action, dont 20 fr. 40 à titre de dividende et 14 fr. 80 représentant les intérêts du premier semestre de l'exercice en cours. Elle a réélu MM. Maximilien Vieuxtemps et Louis Lorieux, administrateurs sortants.

LA MEDAILLE DU TRAVAIL
(*JORF*, 10 août 1925, p. 7780)

Médaille d'honneur de vermeil

M. Amadou Ba, sous-chef cantonnier à la compagnie du chemin de fer à Saint-Louis, à Véla (Sénégal).

M. Baba Ly, chef cantonnier à la compagnie du chemin de fer à Saint-Louis, à Rufisque (Sénégal).

M. Bamar Diene Bandia, ouvrier peintre à la compagnie du chemin de fer à Saint-Louis, à Dakar (Sénégal).

M. Bountoubou Diallo, sous-chef cantonnier à la compagnie du chemin de fer à Saint-Louis, à Saint-Louis (Sénégal).

M. Chenet (Xavier), chef de gare à la compagnie du chemin de fer à Saint-Louis, à Saint-Louis (Sénégal).

M. Demba Le, chef cantonnier à la compagnie du chemin de fer à Saint-Louis, à Louga (Sénégal).

M. Maka Traore, cantonnier à la compagnie du chemin de fer à Saint-Louis, à Sebikotane (Sénégal).

M. Samba N'Diaye, chef cantonnier à la compagnie du chemin de fer à Saint-Louis, à Dakar (Sénégal).

Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*La Journal industrielle*, 3 juin 1926)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a voté un dividende, de 70 fr. 40 par action et réélu comme administrateurs MM. Ganderax et Devès.

Annuaire Desfossés, 1927, p. 297 :

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

Conseil d'administration : J. Roland-Gosselin, P. Devès, Lorieux, Ganderax, M. Pouyer, G. Béraud, Rodrigues-Henriques, R. Godfernaux.

Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*La Journal industrielle*, 17 juin 1927)

L'assemblée ordinaire, tenue le 15 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1926 et fixé le dividende à 100 fr. brut.

LES CHEMINS DE FER EN AOF

par Édouard Néron,
sénateur de la Haute-Loire,
vice-président de la commission des douanes.
(*Les Annales coloniales*, 23 décembre 1927)



CHEMIN DE FER DE DAKAR
À SAINT-LOUIS

La construction et l'exploitation de la ligne du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis ont été concédées à une Compagnie en vertu d'une convention passée avec l'État et approuvée par la loi du 29 juin 1882.

Cette ligne, dont la longueur totale est de 263 km, a été construite de 1882 à 1885. L'ouverture à l'exploitation a eu lieu le 6 juillet 1885. Son établissement a coûté 22.244.000 francs, soit 84.600 francs par km.

Partant de Dakar, capitale et principal port-de l' A.O.F., la voie longe la côte jusqu'à Rufisque (kilomètres 29) centre du commerce des arachides du Sénégal et port qui est encore actuellement utilisé pour exporter la plus grosse partie de la récolte de cette colonie. La voie se dirige ensuite vers l'est jusqu'à Thiès (au km 71), origine du chemin de fer de Thiès au Niger ; puis elle remonte parallèlement à la côte jusqu'à Louga (km. 192), escale très importante, tête de ligne du chemin de fer de Louga à Linguère, et enfin s'infléchit vers le nord-ouest pour aboutir à Saint-Louis (kilomètre 263), capitale du Sénégal et port sur le fleuve qui a donné son nom à cette colonie. Cette ligne de chemin de fer réunit donc les deux plus importants centres de l'A.O.F., traverse le Cayor, qui est la zone principale de la culture de l'arachide, et est en relation avec l'arrière-pays par la ligne de Thiès à Koulikoro dont la longueur est de 1.220 km, et par le fleuve Sénégal qui est navigable, en période de crues (du 15 juillet au 15 novembre) jusqu'à Kayes, localité desservie par le Thiès-Niger (au km 670). Le chemin de fer de Louga à Linguère, actuellement en construction, mettra en outre le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, directement en rapport avec le Djoloff, région où la culture de l'arachide pourra atteindre un grand développement.

Pour le tracé de la ligne, on a fixé, pour les pentes et les rampes, un maximum de 15 millimètres par mètre, et, pour les courbes un rayon minimum de 150 mètres

Mais ces-caractéristiques ont été ou vont être dans un avenir prochain, sérieusement améliorées ; la- rampe fondamentale sera abaissée à, au plus, 10 m/m, et le rayon minimum porté à 300 m.

En dehors des gares terminus, il existe seize gares ou stations intermédiaires.

La largeur de la voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails est de un mètre.

À l'origine, elle a été constituée avec des rails pesant 20 kg au mètre, que la Compagnie remplace progressivement par des rails pesant 30 kg pour permettre la circulation d'un matériel plus lourd qui est rendue nécessaire par l'accroissement du trafic.

Le parc total de matériel de traction et roulant était constitué, à la date du 31 décembre 1926, par : 44 locomotives, 78 voitures à voyageurs, 20 fourgons, 630 wagons à marchandises et 20 wagons de service.

Le trafic voyageurs et marchandises de ce chemin de fer, depuis son ouverture à l'exploitation, est résumé dans le tableau ci-après :

Années	Nb de voyageurs transportés	Tonnage marchandises P. V. et G. V.
1884	49.328	13.620
1885	100.877	28.180
1886	112.518	20.600
1887	154.732	25-327
1888	187.154	50.921
1889	159.626	37-998

1890	148.007	32.663
1891	155.880	36.067
1892	201.387	53.251
1893	223.886	61.107
1894	206.787	68.720
1895	173.591	49.553
1896	166.288	57.692
1897	171.432	63.317
1898	121.124	83.306
1899	236.003	96.339
1900	216.112	114.220
1901	354-721	158.039
1902	345-952	106.965
1903	346.435	125.530
1904	310.970	106.362
1905	286.801	262.023
1906	331.693	85.613
1907	404.166	154.229
1908	436.436	173.845
1909	578.404	310.862
1910	690.272	313.428
1911	501.994	180.892
1912	486.844	180.933
1913	631.091	258.590
1914	548.409	238.829
1915	409.355	217.850
1916	705-151	149.494
1917	597-817	166.383
1918	614.876	248.514
1919	478.887	229.151
1920	572-365	260.234
1921	571.766	226.889

1922	595.15	211.296
1923	691.047	256.127
1924	773-053	253.754
1925	1.042.217	383.391
1926	951781	433-944

Les tonnages des principaux produits transportés en 1926 sont donnés ci-dessous :

En Grande Vitesse (tonnes)

Bagages 695
Messageries, marchandises diverses 9.340
Total 10.035

En Petite Vitesse (tonnes)

Arachides	229.041
Mil	3.019
Céréales et farines	12.157
Vins, vinaigres, esprits	3.385
Fontes, fers, métaux	1.606
Matières et objets manufacturés	32.082
Matériaux de construction	31-752
Combustibles	5.783
Pierres	1.822
Sacs et emballages vides en retour	3.779
Divers	27.125
Transports en service	13.646
Réquisitions	58.712
Total	423.909

Les tarifs généraux et spéciaux de grande et de petite vitesse sont réunis dans un même recueil. Le plan de ce recueil et les conditions de transport qu'il fixe sont sensiblement les mêmes que ceux qui ont été adoptés pour les chemins de fer de la Métropole (cette remarque s'applique, d'ailleurs, aux recueils de tarifs des autres chemins de fer de l'A. O. F.).

Les tarifs du Dakar-Saint-Louis, sauf de très rares exceptions, ne sont pas dégressifs en raison de la faible longueur de sa ligne.

Il existe trois classes de voyageurs dont les prix par voyageur et par km sont fixés comme suit :

Première classe, billets simples : 0,65 : aller et retour : 1,17.
 Deuxième classe, billets simples : 0,455 : aller et retour : 0,819
 Troisième classe, billets simples : 0,26 ; aller et retour : 0,468

Les excédents de bagages, les messageries et les denrées sont taxés à raison de 3 fr. 90 par tonne et par km.

Parmi les tarifs spéciaux de grande-vitesse, on peut citer : le G. V. n° 4 relatif aux transports d'animaux vivants en cages ou paniers et des denrées, qui sont taxés à raison de 1 fr. 55 par tonne et par km ; le G. V. n° 6 billets collectifs comportant une réduction de moitié sur les prix du plein tarif pour les sociétés voyageant par groupe de six personnes au minimum ; le G. V. n° 7 cartes donnant droit à la délivrance de billets à demi-tarif ; le G. V. n° 8 applicable aux petits colis de ravitaillement et produits pharmaceutiques dont le poids n'excède pas 5 kg, taxés à raison de 2 fr. 60, quelle que soit la distance.

En petite vitesse, les marchandises sont divisées au tarif général en trois classes, taxées comme suit par tonne et par km :

Première classe : 1 fr. 404.
 Deuxième classe : 0 fr. 936.
 Troisième classe : 0 fr. 702.

Les principaux produits du pays sont repris aux tarifs spéciaux; c'est ainsi qu'au P. V. n° 4, les arachides sont taxées à raison de 0,702 la tonne kilométrique et le riz du pays, le mil et le maïs à raison de 0,594. Au P.V. n° 10, les animaux vivants (bœufs, chevaux, moutons, etc.), sont taxés au wagon complet à raison de : 1 fr. 584 par wagon à deux essieux et par km et 3,564 par wagon à quatre essieux et par km.

Au P.V. n° 15 les matériaux de construction sont divisés en trois catégories et taxés à raison de 0 fr. 8424, 0 fr. 702 ou 0 fr. 468 par tonne et par km suivant la catégorie à laquelle ils appartiennent.

Les résultats de l'exploitation, depuis l'année 1884 sont indiqués dans le tableau ci-après :

Années	Recettes	Dépenses	Excédent
1884	160.967 96	1.046.961 03	- 885.993 07
1885	673.804 74	2.492.810 94	- 1.819.006 20
1886	707.099 24	3.193.880 43	- 2.486.781 19
1887	792.403 50	2.345.625 40	- 1.553.221 90
1888	1.118.713 61	2.037.267 05	- 918.553 44
1889	968.308 03	2.263.413 93	- 1.295.105 00
1890	903.074 68	1.789.692 51	- 886.617 83
1891	948.333 28	1.677.007 90	- 718.671 71
1892	1.319.702 72	1.606.955 26	- 287.252 54
1893	1.471.965 79	1.569.227 14	- 97 261 35
1894	1.512.676 99	1.650.930 61	- 138.053 62

1895	1.195.545 72	1.617.643 82	- 422.098 10
1896	1.231.818 43	1321.333 00	- 89.514 57
1897	1.320.101 87	1.414.074 17	- 93-972 30
1898	1.775.491 27	1.497.686 6	277.804 58
1899	2.052.432 76	1.936.492 08	121.940 68
1900	2.131.268 27	1.636.192 56	475.075 71
1901	3.180.598 07	2.160.762 89	1.019.835 18
1902	2 518 536 51	1.923.353 33	595.183 18
1903	2.702.870 89	1.900.429 22	802.441 67
1904	2.473.052 14	1.675.923 53	797.128 61
1905	2.305.702 50	1.625.916 14	879.736 36
1906	2.162.845 24	1.484.134 24	678.711 00
1907	3.126.216 01	1.579.491 44	1.546.724 57
1908	3.541.166 39	2.005.429 25	1.535.737 14
1909	4.343-418 45	2.020.305 59	2.323.112 86
1910	4.884.798 97	2.430.301 63	2.454.497 34
1911	3.469.528 85	2.250.021 95	1.219.506 90
1912	3.626.214 44	2.418.028 62	1.208.185 82
1913	4.645.602 02	2.556.964 68	1.2.088.637 34
1914	4.500.386 91	2,585.997 82	1.914.389 09
1915	3.324.994 98	2.296.404 95	1.028.590 03
1916	3.550-357 15	2.299.589 55	1.250.767 60
1917	3.751.952 81	2.724.193 22	1.027.759 59
1918	5.333.247 04	4.257.813 58	1.075434.46
1919	5.643.167 36	5.507.487 75	135.679 61
1920	12.379.588 04	11.306.064 26	1.073.523 78
1921	14.611.981 90	12.654.429 99	1.957.551 91
1922	15.412.588 93	9.187.432 69	6.225-156 24
1923	17.477.770 97	11.702.2490 00	5.775.521 57
1924	20.344-736 81	10,776.688 57	9.568.048 24
1925	31.275.783 52	1511659.831 46	15.615.952 06
1926	33.839-947 94	20.265.940 70	13.574.007 24

CHEMIN DE FER DE LOUGA À LINGUERE

La construction du chemin de fer de Louga à Linguère a été commencée au début de cette année. Un premier tronçon pourra être ouvert à l'exploitation vers la fin de l'année prochaine. En raison de sa situation et de sa faible longueur (130 km), il a été décidé d'affermier, pour une période de vingt-cinq ans, son exploitation à la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

La ligne, partant de Louga, se dirige vers l'est en traversant le Djoloff. Pour son tracé, on a fixé les caractéristiques suivantes : rampe fondamentale 15 m/m par mètre et rayon minimum des courbes 300 mètres. Mais, comme le terrain est peu accidenté, ces limites ne seront pas atteintes en pratique. La voie, dont l'écartement aura un mètre, sera établie avec du rail pesant 20 kg au mètre.

Publicité COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (*Les Annales coloniales*, 23 décembre 1927, p. 10)

Les lecteurs des *Annales coloniales* ont trouvé en 2^e page les renseignements les plus complets sur le fonctionnement de la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, fondée le 4 juin 1883.

Les résultats de l'exercice 1926 ont été les suivants :

Recettes totales 33.839.947 fr. 94

Dépenses totales 20.265.940 fr. 70

Longueur de la ligne 263 km.

Recettes kilométriques 128.816 fr. 00

Le capital de la Compagnie est de 5.081.000 fr. 00

divisé en 10.162 actions de 500 fr.

Le dividende distribué pour l'exercice 1926 a été de 70 fr. 40

qui, avec les 29 fr 60 d'intérêt garanti, forme un total de 100 fr. par action.

Le siège social de la compagnie est

19, rue Cambacérès, Paris (8^e)

Registre du commerce (Seine) n° 27.771

Conseil d'administration ,

MM. ROLAND-GOSSELIN, Jean, président.

BÉRAUD, Georges, administrateur délégué.

POUYER, Maurice, administrateur.

LORIEUX, Louis, administrateur

GANDERAX, Étienne, administrateur

RODRIGUES HENRIQUES, Henri, administrateur

DEVÈS, Paul, administrateur

GODFERNAUX, Raymond, administrateur

Légendes

Pavillon d'habitation du chef de Réserve à Saint-Louis avec protection contre les moustiques

Gare de Rufisque, munie de panneaux de toile métallique pour protection contre les moustiques

NÉCROLOGIE
Maurice Pouyer
(*Le Figaro*, 27 janvier 1928)

On annonce la mort de M. Pouyer, ancien officier de marine, administrateur des chemins de fer de Dakar à Saint-Louis et de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, chevalier de la Légion d'honneur, décédé muni des sacrements de l'Église, le 24 janvier 1928, en son domicile à Paris, 15, rue Montaigne. De son mariage avec M^{lle} Travot, il laisse deux enfants, M. Jean Pouyer et M^{me} Charles Pillivuyt. Les obsèques auront lieu demain samedi 28 courant, à dix heures précises, en l'église Saint-Philippe du Roule, où l'on se réunira. Inhumation au cimetière Montmartre.

Prière de considérer le présent avis comme une invitation.

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*La Journée industrielle*, 21 juin 1928)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1937 accusant un bénéfice de 1.668.456 fr. Le dividende a été fixé à 70 fr. 40 par action.

La nomination de M. Alexandre Conty ²², comme administrateur, a été ratifiée.

Annuaire Desfossés, 1929, p. 316-317 :

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

Conseil d'administration : J. Roland-Gosselin, P. Devès, Lorieux, Ganderax, A. Conty, G. Béraud, Rodrigues-Henriques, R. Godfernaux.

La Société de Construction des Batignolles
(*Centenaire de l'École centrale*, 1929)

[II-314] VIEUXTEMPS construisit la ligne de Villach à Lien (Autriche), le même ingénieur et DAMIEN DE CHANDENIER participèrent à l'édification de la ligne de Poitiers à Saumur, à celle de Paris à Royan, à la construction des chemins de fer de Roumanie, à ceux d'Algérie, du Sénégal, etc., etc.

DAKAR A. SAINT-LOUIS
(*Le Journal des débats*, 28 juin 1929)

L'assemblée ordinaire tenue le 26 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1928, faisant ressortir un bénéfice net de 737.209 francs. Le dividende a été maintenu à 90 francs par action. Le solde sera mis en paiement le 8 juillet sous déduction de l'acompte de 29 fr. 60 déjà réparti.

²² Alexandre Conty (1864-1947) : diplomate reconverti dans les affaires. Successeur de Jean Roland-Gosselin à la présidence. Voir encadré ci-dessous.

Dans les sociétés
CHEMIN DE FER DAKAR À SAINT-LOUIS
(*L'Africain*, 23 mai 1930)

Recettes de l'exercice 1929 : 31.966.268 francs contre 34.990.684 francs ; dépenses, 24.846.410 fr. contre 22.442.252 fr. Le coefficient d'exploitation est monté à 77,42 pour 100 contre 64,13 pour 100 en 1928.

Le dividende sera vraisemblablement maintenu à 90 francs par action.

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*La Journée industrielle*, 27 juin 1930)

L'assemblée ordinaire tenue le 25 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1929 se soldant par un bénéfice net de 1.840.049 francs.

Le dividende a été maintenu à 90 fr, par action, sur lequel un acompte de 29 fr. 60 a déjà été versé. Avec le solde du dividende, il sera mis en paiement un acompte de 14 fr. 80 pour l'exercice en cours, soit au total 75 fr. 29 par action de capital et 60 fr. 40 par action de jouissance.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 15 août 1930)

M. Madiaw Fara Diaw, chef infirmier à la compagnie du chemin de fer Dakar-Saint-Louis ; 50 ans de services ou de pratique professionnelle. Modeste employé qui a rendu de grands services au Sénégal et continue d'assurer ses fonctions à l'âge de 78 ans.

Annuaire Desfossés, 1931, p. 330 :
Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
Conseil d'administration : *idem*.

Chemins de fer de Dakar à Saint-Louis
(*Les Annales coloniales*, 5 mars 1931)

Le projet de loi tendant à l'approbation de la convention passée le 30 décembre 1930 entre le gouvernement et la Compagnie du Chemins de fer de Dakar à Saint-Louis, a été distribué à la Chambre. Aux termes de cette convention, toute modification aux tarifs doit être ratifiée par une loi.

Les tarifs actuellement en vigueur continueront d'être appliqués jusqu'à nouvel ordre.

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

(La Journée industrielle, 26 juin 1931)

L'assemblée ordinaire tenue le 24 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1930 se soldant par un bénéfice de 1 million 630.243 francs.

Le dividende, payable le 1^{er} juillet, a été fixé à 50 fr. 40 net par action.

DANS LA LÉGION D'HONNEUR

(Journal officiel de la République française, 14 août 1931)

LA PROMOTION DES COLONIES

M. Lugagne Frédéric-Émile ²³, directeur de la Compagnie des Chemins de fer de Dakar, à Saint-Louis. 37 ans de services et de pratique professionnelle dont 25 ans 4 mois aux colonies. A grandement contribué au développement économique du Sénégal, en y améliorant les transports par voie ferrée.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS

(Les Annales coloniales, 9 juin 1932).

Les recettes d'exploitation de l'exercice 1931 se sont élevées à 21 millions contre 29 millions pour l'exercice précédent. Le compte de profits et pertes laisse un produit net de 774.000 francs contre 1.680.000 francs précédemment..

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS

(Les Annales coloniales, 25 juin 1932)

Réunis le 22 juin en assemblée ordinaire les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1931, qui font ressortir un bénéfice net de 774.597 francs.

Le dividende a été fixé à 75 francs par action, sur lequel deux acomptes de 14 fr. 80 ont déjà été payés. Le solde de 45 fr. 40 sera mis en paiement à une date qui sera fixée ultérieurement. Par contre, le conseil va mettre immédiatement en paiement un acompte de 14 fr. 80 représentant la moitié du dividende statutaire à valoir sur l'exercice 1932.

Les actionnaires ont renouvelé les pouvoirs de MM. Devès et Ganderax, administrateurs sortants.

CESSION AMIABLE

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS

²³ Frédéric-Émile Lugagne (Montpellier, 10 déc. 1871-Montpellier, 22 août 1954) : marié en 1897 à Montpellier, avec Jeanne Juliette Gourdon.

(*Les Annales coloniales*, 8 octobre 1932)

La convention de cession du réseau exploité par cette compagnie vient d'être signée avec le gouverneur général de l'Afrique-Occidentale française.

Cette convention partira vraisemblablement du 1^{er} janvier 1933.

Le conseil d'administration va donc convoquer pour le début du mois prochain une assemblée extraordinaire des actionnaires, pour lui demander de ratifier cette convention et lui en soumettre les conditions.

Il ne restera plus ensuite que les formalités administratives à accomplir.

Annuaire Desfossés, 1933, p. 344:
Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
Conseil d'administration : *idem*.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (*Les Annales coloniales*, 14 janvier 1933)

La deuxième assemblée extraordinaire, convoquée pour le 7 décembre, n'ayant pas, comme nous l'avons annoncé en son temps, réuni le quorum des 3/4 du capital exigé par la loi du 1^{er} mai 1930, et non réductible aux assemblées suivantes, en raison de l'objet de la délibération à prendre, une nouvelle assemblée avec le même quorum des 3/4 est convoquée pour le 8 février, à 14 h. 30, 19, rue Blanche, à Paris.

Les dépôts de titres et les pouvoirs remis pour les précédentes assemblées sont valables pour la réunion du 8 février.

Étant donné l'importance considérable que présente la réussite de cette assemblée, le conseil a décidé de porter à 20 fr. par action présente ou représentée la valeur du jeton de présence qui sera allouée si l'assemblée peut délibérer valablement.

L'assemblée est convoquée pour approuver la convention de cession amiable au gouvernement général de l'A.-O. F. de la concession du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis et de la concession d'affermage du chemin de fer du Djoloff.

L'approbation de la cession proposée aurait pour résultat d'assurer à la Compagnie des annuités fixes échelonnées jusqu'à la fin de la concession (1984) au lieu de primes de gestion variables suivant les résultats du trafic avec rachat possible à toute époque.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (*La Journée industrielle*, 6 avril 1933)

Le *Journal officiel* d'hier a publié un décret approuvant la convention passée les 9 août et 8 septembre 1932 entre le gouverneur général de l'Afrique occidentale française en commission permanente du conseil de gouvernement et la Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, et ayant pour objet la rétrocession au gouvernement général de l'Afrique occidentale française de la concession du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis et de l'affermage du chemin de fer de Louga à Linguère, à compter du 1^{er} janvier 1933.

Cette rétrocession est faite aux conditions suivantes : le gouvernement général de l'Afrique occidentale française versera à la compagnie, le 31 décembre 1933, et ultérieurement, tous les 31 décembre suivants : une annuité de 1.550.000 fr., jusqu'au 31 décembre 1942 inclus ; plus une annuité de 1.375.000 fr., jusqu'au 31 décembre

1956 inclus ; et enfin, une annuité de 1.165.000 fr., jusqu'au 31 décembre 1982 inclus. En outre, le gouvernement général de l'Afrique occidentale française lui versera, pour solde, le 30 septembre 1983, une dernière annuité égale aux neuf-douzièmes de la dernière annuité ci-dessus.

CHEMIN DE FER DAKAR-SAINT-LOUIS
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1933)

Conformément aux dispositions du Décret du 31 mars 1933, l'exploitation en régie, par la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer Dakar-Saint-Louis des lignes de Dakar à Saint-Louis et de Louga à Linguère, a cessé le 30 avril 1933. (Arrêté du Gouverneur général *p. i.* de l'A.-O. F., en date du 25 avril, inséré au « J. O. » de la Colonie du 1^{er} mai).

Commission de l'Algérie, des Colonies et des Protectorats
(*Les Annales coloniales*, 15 juin 1933)

.....
e) Projet de loi portant modification du régime légal et financier de l'exploitation du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*Les Annales coloniales*, 24 juin 1933)

L'assemblée ordinaire du 21 juin 1933 a approuvé les comptes de l'exercice 1932, faisant ressortir un bénéfice de 808.482 francs 99.

L'assemblée a fixé le dividende à 75 fr. brut par action, qui sera mis en paiement, sous déduction des impôts et des acomptes déjà versés, à une date qui sera fixée ultérieurement par le conseil.

Le solde brut du dividende restant à payer est de 45 fr. 40 par action.

D'autre part, un coupon de 14 fr. 90 brut, représentant un acompte sur l'intérêt statutaire de 1933, sera mis en paiement, à partir du 1^{er} juillet prochain, à raison de net. : 10 fr. 184 par action au porteur et 12 fr. 132 par action au nominatif.

CHEZ LES MORTS
(*Les Annales coloniales*, 29 mars 1934)

Le médecin principal de première classe de l'Assistance médicale indigène de l'A.-O. F. Jeudy, médecin-chef du Chemin de fer de Dakar-Niger à Thiès, atteint d'un coup de chaleur le 15 février, alors qu'il visitait le personnel et les travailleurs des chantiers des travaux neufs à Galougo (Cercle de Kayes), fut évacué sur Bamako le 10 février et hospitalisé au Point G.

Malgré les soins qui lui furent prodigués, le docteur Jeudy est mort le 19 février.

Les obsèques ont eu lieu à Bamako, le même jour, à 17 h. 30.

L'Administration coloniale perd en lui un excellent médecin, homme courageux, dévoué et d'un grand cœur.

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*La Journée industrielle*, 23 juin 1934)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1933. Elle a décidé, conformément aux propositions du conseil, de prélever sur les produits de l'exercice s'élevant à 858.476 fr. 26, l'allocation statutaire au conseil, soit 27.679 fr. 32, et une somme de 512.164 fr. 80 représentant un dividende de 50 fr. 40 par action.

CHEMINS DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*Les Annales coloniales*, 8 juin 1935)

Le bilan de l'exercice 134. fait ressortir un bénéfice de 1.061.252 francs contre 858.476 francs en 1933. Le conseil n'a pas encore fait connaître ses intentions en ce qui concerne la répartition qu'il proposera aux actionnaires, mais on estime que le dividende sera supérieur à celui de 80 francs distribué l'an dernier.

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*La Journée industrielle*, 21 juin 1936)

L'assemblée ordinaire, tenue le 19 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1935 faisant ressortir un bénéfice net de 1.071.217 francs. Le dividende a été fixé à 100 fr. par action et sera payable à partir du 1^{er} juillet.

DEUILS
(*Le Figaro, L'Écho de Paris, Excelsior...*, 13 octobre 1936)

Nous apprenons la mort de M. Jean Roland-Gosselin, décédé, muni des derniers sacrements de l'Église, le 12 octobre, à Port-Marly.

Alexandre Robert CONTY, président

Né à Abilly (Indre-et-Loire), le 3 mai 1864.

Fils d'Alexandre Conty, négociant, et de Berthe Creuzé.

Marié le 7 juin 1899 avec Nelly Le Roy Liberge. D'où 5 enfants dont Madeleine ép. Jean de Hauteclocque, résident supérieur en Tunisie (janvier 1952-septembre 1953) ; François, directeur de cabinet de Peyrouton à la résidence de Tunisie (1933-1936), puis du Maroc (avril-septembre 1936) ; Jean, pilote à l'Aéropostale, puis à Air France.

École polytechnique (1884-1886),

Au ministère des Affaires étrangères : attaché autorisé (1^{er} février 1887), puis attaché (24 janvier 1889) à Berlin, attaché à la direction politique (6 nov. 1891), secrétaire de 3^e classe à Tananrive (12 mai 1892), à Bucarest (28 juin 1895), secrétaire de 2^e classe à Rio-de-Janeiro (28 oct. 1896), chargé des fonctions de 1^{er} secrétaire à Bruxelles (23 juillet 1899-27 juin 1900), secrétaire à Berlin (20 mars 1901), chargé de l'intérim des fonctions de chef de bureau des affaires d'Amérique à la direction des consulats (2 avril 1901), secrétaire d'ambassade de 1^{re} classe (30 mai 1902), rédacteur chargé du bureau des affaires d'Amérique à la direction des consulats (20 mai 1902), premier secrétaire à Lisbonne (1^{er} sept. 1906), sous-directeur d'Amérique (25 mai 1907), ministre plénipotentiaire de 2^e classe (20 juillet 1909), sous-directeur d'Europe adjoint au directeur des affaires politiques et commerciales (2 oct. 1909), envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire à Pékin (31 mai 1912-1917), président de la délégation française à la conférence franco-allemande de Berne (juin-juillet 1912), ministre de 1^{re} classe (26 fév. 1916), placé à la disposition (11 août 1917), réintégré en activité, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire à Copenhague (1918-1919), puis au Brésil (1919-1927).

Administrateur de la [Compagnie algérienne](#) (1927),
et de la [Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens](#) (1934).

Commandeur de la Légion d'honneur du 7 août 1923.

Président d'honneur du Groupe de protection des intérêts français en Extrême-Orient (1929).

Président de la fédération nationale de la radiodiffusion coloniale (1930), associée à la gestion du Poste colonial, puis de la Fédération nationale des Radio-Familles.

Décédé à Abilly, le 1^{er} juin 1947.

LE DAKAR-NIGER SE MODERNISE (*Les Annales coloniales*, 10 novembre 1936)

Le Dakar-Niger vient de recevoir la première Micheline qui se trouve actuellement en cours de montage dans les ateliers de Thiès.

Annuaire Desfossés, 1937, p. 373 :

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

Conseil d'administration : A. R. Conty, pdt ; L. Lorieux, v.-pdt ; G. Béraud, adm.-d. ; P. Devès, Ganderax, Rodrigues Henriques, R. Godfernaux.

Commissaires des comptes : MM. Rabjaan [[Rabjeau](#)], Dupond.

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*La Journée industrielle*, 5 juin 1937)

Réunis hier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1936, présentant un bénéfice de 1.098.950 fr. Compte tenu du report antérieur de 29.489 francs, le total disponible ressort à 1.128.439 francs. Le dividende, fixé à 100 fr. par action de capital et à 70 fr. 40 par action de jouissance, sera mis en paiement, sous déduction des impôts à partir du 1^{er} juillet prochain.

L'assemblée a donné *quitus* de la gestion de M. Jean Roland-Gosselin, administrateur décédé, et réélu M. Louis Lorieux, membre sortant du conseil d'administration.

La Compagnie des chemins de fer de Dakar à Saint-Louis.
(AUGUSTIN HAMON,
LES MAÎTRES DE LA FRANCE,
T. 3, ÉDITIONS SOCIALES INTERNATIONALES, 1938)

Fondée en 1883, elle fut rachetée en 1932 ; son capital de cinq millions (dix mille actions de 500 fr.) devait être amorti à raison de 650 francs par action et rapporter un intérêt garanti de 6 à 8 %. Au moment du rachat de 1932, l'action ne valait guère plus de 500 francs et rapportait 30 francs.

La cession à la colonie s'établit moyennant une indemnité annuelle variant de 1.550.000 francs à [268] 1.165.000 francs jusqu'en 1983. Le résultat est que l'action vaut actuellement en Bourse dans les 1.400 francs et rapporte 80 francs par an, l'amortissement du capital à 650 francs s'opérant régulièrement.

Le conseil est présidé par Alexandre Conty, déjà vu, ainsi que M. Louis Lorieux, qui est vice-président. Les autres membres du conseil sont : MM. Paul Devès, Raymond Godfernaux, Étienne Ganderax, déjà nommés, et M. Henri Rodrigues-Henriques, ingénieur de l'École centrale, promotion de 1887, membre du cercle l'Union artistique.

CHEMINS DE FER DAKAR À SAINT-LOUIS
(*Les Annales coloniales*, 17 janvier 1939)

Le Conseil proposera pour l'exercice 1938 le maintien du dividende à 100 fr. par action.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS
(*Le Journal des débats*, 21 avril 1939)

Les comptes de l'exercice 1938 se soldent par un bénéfice de 1 million 103.910 francs contre 1.102.213 francs pour l'exercice précédent.

Le conseil proposera le maintien du dividende à 100 francs par action de capital et à 70 fr. 40 par action de jouissance.

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
(*La Journée industrielle*, 29 avril 1939)

Réunis le 28 avril en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1938, présentant un produit net de 1.103.910 fr., non compris le report antérieur de 110.495 francs.

Le dividende brut a été fixé à 70 fr. 40 par action, payable à partir du 5 mai. Une somme de 154.160 fr. a été reportée à nouveau.

MM. Alexandre Conty et Henri Rodrigues Henriques ont été réélus administrateurs.

Annuaire Desfossés, 1940, p. 474 :
Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
Conseil d'administration : *idem*.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS (*Le Temps*, 6 mars 1940)

Le maintien du dividende à 100 francs sera proposé à la prochaine assemblée. Le bénéfice net de l'exercice 1939 est de 1.122.683 francs contre 1.103.910 francs en 1938.

Annuaire Desfossés, 1945, p. 2292 :
Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
Conseil d'administration : A. R. Conty, pdt ; L. Lorieux, v.-pdt ; P. Devès, R. Godfernaux, Rodrigues-Henriques, M. Godfernaux ²⁴ et E. Labaylesse-Chardy ²⁵, dir. gén.
Commissaires des comptes : MM. Rabjeau, Dupond.

Annuaire Desfossés, 1948, p. 529 :
Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis
Conseil d'administration : A. R. Conty [† 1/6/1947], pdt ; L. Lorieux, v.-pdt ; Rodrigues Henriques, M. Godfernaux et E. Labaylesse-Chardy, R. Lorieux.
Commissaires des comptes : MM. P. Dupond, Avisse.

²⁴ Maurice Godfernaux (Paris, 1894-Paris, 1980) : fils de Raymond Godfernaux (ci-dessus). Ingénieur. Administrateur de l'Atelier de la Muette (garage Citroën), Paris, et des Éts Albert Butin, appareillage électrique pour chemins de fer (1924).

²⁵ Eugène Labeylesse-Chardy (Pau, 1879-Paris, 1953) : fils de Bernard, coiffeur, et de Marie-Eugénie Lajus. Marié le 14 sept. 1940 à Paris Xe, avec Élisabeth, Louise, Marie Bruyère. Polytechnicien, officier du génie, affecté en 1909 à la Côte-d'Ivoire, ancien directeur du Thiès-Niger. Administrateur des Huileries et rizeries ouest-africaines et des Scieries africaines.

Stéphane RODRIGUES HENRIQUES, président-directeur général

Né le 12 février 1898 à Paris.

Fils d'Henri Rodrigues-Henriques (1864-1941), ingénieur ECP (ci-dessus).

Marié à Lydie Maurice-Quentin, fille de Maurice Quentin, Maurice Quentin, avocat, ancien président du conseil municipal de Paris et du conseil général de la Seine.

Ingénieur ECP.

Directeur technique de la Société anonyme des engrenages Citroën.

Administrateur des Locomotives Batignolles-Châtillon.

Chevalier de Légion d'honneur et des palmes académiques, croix de guerre, Décédé le 13 avril 1997.

AEC 1951-305 — C^{ie} du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

19, rue Cambacérès, PARIS (8^e).

Capital. — Société anon., fondée le 4 juin 1883, 5.081.000 fr. en 10.162 actions de 500 fr. libérées.

Intérêts et dividendes. — 1947 : 50 fr. ; 1948 : 50 fr.

Objet. — Exploitation du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, Sénégal (263 km).

Conseil. — MM. S. Rodrigues Henriques, présid.-dir. gén. ; A. Javary ²⁶, v.-présid. ; R[aymond] Godfernaux, E. Labaylesse-Chardy, R. Lorieux [succ. de Louis], R. d'Adler [UFOM (BNCI)], admin.

N. B. — Une convention a été conclue entre le gouvernement général de l'A.-O F. et cette société en vue de la cession amiable de la ligne de Dakar à Saint-Louis et de l'affermage du chemin de fer du Djoloff.

Annuaire Desfossés, 1953, p. 363 :

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

Conseil d'administration : S. Rodrigues-Henriques, pdg ; A.-F. Javary, v.-pdt ; M. Godfernaux, E. Labaylesse-Chardy, R. Lorieux.

Commissaires des comptes : MM. P. Dupond, D. Avisse.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS

(*L'Information financière, économique et politique*, 21 avril 1954)

Par suite de la réalisation d'une partie du domaine immobilier, l'exercice 1953 se solde par un bénéfice exceptionnel de 28.999.427 fr.

Le conseil proposera à l'assemblée de répartir une action Batignolles-Châtillon pour deux actions Dakar-Saint-Louis, à titre de dividende.

²⁶ Adrien François Javary (1888-1959) : X-Ponts, il effectue toute sa carrière à la Société anonyme de gérance et d'armement, du groupe Rothschild, dans le sillage de son père, Paul Javary, directeur d'exploitation de la Cie du chemin de fer du Nord. Sa présence au D.S.L. s'explique par son mariage avec Josette Maurice-Quentin, sœur de M^{me} Stéphane Rodrigues-Henriques.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DAKAR - SAINT-LOUIS
(*L'Information financière, économique et politique*, 9 août 1955)

À la suite d'un arrêt du Conseil d'État, la société a obtenu que l'annuité de rachat du réseau soit payée en francs C.F.A. au lieu de francs métropolitains à compter de la création du franc africain.

De ce fait, la dernière annuité mandatée à la Compagnie par le Gouvernement Général de l'Afrique Occidentale française a été comptabilisée pour la somme de 2.750.000 francs au lieu de 1.375.000 francs.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS

[Desfossés, 1956/358].

Rodrigues-Henriques (Stéphane)[1898-1997][D'une dynastie d'agents de change apparentée aux d'Eichthal et aux Goüin][Marié à Lydie Maurice-Quentin. Ing. ECP (1887). Dir. techn. Engrenages Citroën], 358 (pdg Dakar-St-Louis), 993 (Batignolles-Châtillon).

Javary (Adrien *François*)[1888-1959][fils de Paul-Émile Javary, dir. expl. Ch. de fer du Nord, puis pdt Unic, adm. SLN, Chiers... ; petit-fils d'Adrien Javary, prof. à Polytechnique][X-Ponts. Marié à Josette Maurice-Quentin, fille d'un avocat et ancien pdt du cm de Paris, sœur de M^{me} Stéphane Rodrigues-Henriques, pdg Dakar-St-Louis. Dir. gén. adj., puis adm. de la Soc. an. de gérance et d'armement et de l'Angleterre-Lorraine-Alsace, adm. Nord-Africaine d'Entreprises maritimes, Radio-Rail, Dauphinoise d'Accumulateurs, Accumulateurs et appareillages électriques Fabel, Paris-Anzin...], 358 (v.-pdt Dakar-St-Louis).

Godfernaux (Maurice)[1894-1980][ingénieur], 358 (Ch. fer Dakar-St-Louis)[succ. de son père Raymond].

Lorieux (Louis)[Nantes, 1871-Paris, 1958][Ing. ECP 1895. Ép. Mathilde Goüin], 358 (Dakar-St-Louis), 365 (Ferm. ch. fer tunis.)(ex-Bône-Guelma).

Pichery (J.), 358 (Ch. fer Dakar-St-Louis).

Desrues (R.), 358 (secr. gén. Ch. fer Dakar-St-Louis).

Avisse (D.), 358 (comm. cptes Ch. fer Dakar-Saint-Louis), 280/2 (comm. cptes suppl. Immob. Kléber-Lauriston), 1243 (comm. cptes CGEM).

Dupond (P.), 358 (comm. cptes Ch. fer Dakar-Saint-Louis).

SIÈGE SOCIAL Paris, 19, rue Cambacérès. Tél. : ANJ. 25-40.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 4 juin-1883. pour une durée expirant le 31 décembre 1984.

OBJET : L'exploitation du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis. Par une convention en date du 8 septembre 1932 (approuvée par l'ass. extraord. du 8-2-1933) et par décret du 31 mars 1933, la Compagnie a cédé au gouvernement de l'A.O.F. la concession de sa ligne et celle de l'affermage de la ligne de Djoloff, moyennant le paiement d'annuités de : 1.550.000 fr. jusqu'au 31-12-1942 ; 1.375.000 fr. jusqu'au 31-12-1956 et 1.165.000 fr. jusqu'au 31-12-1982 et 9-12 de la dernière annuité, pour solde, le 30 sept. 1983.

CAPITAL SOCIAL : 71.134.000 fr., divisé en 10.162 actions de 7.000 fr. dont 500 fr. remboursés.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : En avril ou mai.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : Le surplus des produits nets est ainsi réparti : 5 %, à la réserve légale ; 6 % aux actions. Sur le solde : 5 % au conseil, 95 % aux actions, sauf prélèvements facultatifs pour réserves ou reports.

SERVICE FINANCIER ET TRANSFERTS : Siège social et Crédit Lyonnais à Paris.

COTATION : Parquet « Cote Desfossés » actions 44. - Notice, SEP : CH 321.

COUPONS NETS AU PORTEUR : N° 51 (1^{er} juin 1951), 246 fr. ; 52 (3 juin 1952), 492 fr. ; 1 (15 septembre 1953), 320 fr. ; 2 (15 septembre 1953), 1 action Cie des Eaux et électricité de l'Ouest-Africain pour 20 coupons ; 3 (24 mal 1954), 1 action Batignolles-Châtillon pour 2 coupons ; 4 (1^{er} juin 1955), 738 fr.

	Recettes	Dépenses	Bénéfice net	Divid. act. capital	Divid. act. jouissance
	(En 1.000 francs)			(En francs)	
1942	3.352	772	2.525	100	70 40
1943	2.062	659	1.269	100	70 40
1944	1.892	675	1.106	100	70 40
1945	1.656	813	744	80	50 40
1946	11.834	10.947	887	—	60 00
1947	2.588	2.045	543	—	60 00
1948	4.363	3.799	564	—	50 00
1949	6.515	5.434	1.081	—	100 00
1950	36.783	2.692	34.090	—	300 00
1951	99.360	47.095	52.265	—	600
1952	33.287	9.081	24.206	—	390 00
1953	42.667	13.667	28.999	—	Titres
1954	19.520	9.221	10.299	—	900

BILANS AU 31 DECEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
PASSIF					
Capital	5.081	35.567	71.134	71.134	71.134
Réserves et provisions	60.799	111.805	95.891	125.448	114.344
Dette flottante	4.233	3.684	5.856	6.182	7.283
Dividendes et tantièmes	4.751	8.488	4.915	—	4.236
	<u>74.864</u>	<u>159.544</u>	<u>177.796</u>	<u>202.764</u>	<u>196.997</u>
ACTIF					
immobilisé	5.081	5.081	5.081	5.081	5.149
Domaine de la Cie	2.836	2.500	2.382	2.210	—
Réalisable :					
Portefeuille	29.658	65.776	94.940	67.358	33.039
Débiteurs	26.691	79.061	72.642	102.186	113.344
Disponible	10.798	7.126	2.751	25.929	45.465
	<u>74.864</u>	<u>159.544</u>	<u>177.796</u>	<u>202.764</u>	<u>196.997</u>

