

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM ET PROLONGEMENTS (1889-1928)

ANTÉCÉDENTS

TRIBUNAUX

La fédération catholique universelle ; escroquerie
(*Le Temps*, 10 mai 1877)

La 11^e chambre correctionnelle vient de consacrer trois audiences aux débats d'une curieuse affaire dans laquelle est impliquée un moine espagnol, le marquis de Villarasau, qui prétendait fonder, sous le nom de « fédération catholique », de nombreuses entreprises industrielles, commerciales et financières, et ayant pour but d'enrôler des ouvriers sous « la bannière de la croix. » Les témoins, qui presque tous sont les victimes, sont nombreux.

On a entendu aussi plusieurs prêtres de Paris, notamment l'abbé Brettes, prêtre à Saint-Germain-l'Auxerrois, aujourd'hui premier vicaire dans une autre paroisse de Paris.

C'est en effet dans la grande salle du presbytère de Saint-Germain-l'Auxerrois qu'ont eu lieu les conférences à la suite desquelles ont été constituées les nombreuses sociétés qui devaient former la Fédération catholique et qui, toutes, relevaient de Villarasau et de l'abbé Brettes.

À la tête de la Fédération catholique ou, comme disaient les lettres et prospectus, *Federatio catholica utriusque orbis*, étaient trois conseils composés de prêtres et de notabilités catholiques : le conseil des intéressés, le conseil technique et le conseil de la fraternité. Le but de la fédération était d'attirer les ouvriers, de les grouper en corporations, de les retenir à l'aide d'avantages matériels, de combinaisons ingénieuses.

C'est ainsi que le moine Villarasau, le principal prévenu, fonda les « Docks de la blanchisserie », l'œuvre des « lavoirs réformés, les docks de la boulangerie, de la boucherie, les docks de la fédération, sorte de magasins généraux et de maison de banque. Une messe solennelle, dite par M. l'abbé de Ségur et suivie d'un banquet, avait inauguré ces entreprises qui devaient bientôt sombrer dans la faillite et l'escroquerie.

[Le Jaffa-Jérusalem]

Une autre entreprise, à la tête de laquelle fut placé un instant Villarasau et le général Cathelineau, est le chemin de Jaffa à Jérusalem dont la concession avait été donnée par le sultan et qui passa par bien des mains sans que les travaux aient été commencés. Cette entreprise, aussi, est tombée en faillite.

M^{es} Deroste et Demange sont chargés de la défense des prévenus.

On ne sait pas bien d'où vient Villarasau ; il dit être venu à Paris avec deux millions de fortune gagnés dans des entreprises qu'il ne fait pas connaître. Ce qui n'est pas douteux, c'est qu'il était sans ressources quand il a combiné avec l'abbé Brettes l'organisation des cercles catholiques ouvriers, puis qu'il demandait une place de sacristain pour vivre.

Villarasau soutient qu'il n'a eu que la direction morale de ces entreprises, que le côté pratique industriel ou mercantile ne le regardait pas, que c'était l'affaire de l'abbé Brettes, qui lui donne sur ce point un démenti formel.

La première victime a été M. Roy, riche marchand de bois, qui fit un premier versement de 12.000 francs au presbytère même de Saint-Germain-l'Auxerrois et accepta la gérance de la première entreprise, la société de blanchisserie :

M. Villarasau, dit-il, s'est présenté chez moi, accompagné de M. de la Cour ; il m'a demandé si j'étais catholique et si je serais disposé à participer à une société qui pourrait donner de très beaux bénéfices ; il m'a dit que tout le parti catholique était là toutes les corporations religieuses, les plus grands personnages, notamment le comte de Chambord, l'archevêque de Paris; qu'ayant derrière lui de pareils noms, il n'y avait pas de danger.

Le témoin explique que, quelque temps après, il est allé au presbytère de Saint-Germain-l'Auxerrois ; là, il y a eu des pourparlers au sujet de la société. De là on est allé boulevard Saint-Germain au siège de la société là, dit le témoin, j'ai trouvé un petit livre dans lequel figuraient comme adhérents les noms de grands personnages avait-il été mis exprès à ma portée ? Je ne sais.

Le témoin a versé 12.000 francs comme souscripteur ; plus tard, comme gérant, il a dû payer les frais de travaux que Villarasau avait fait faire.

D. Comment avez-vous été déterminé à verser ces 12.000 francs ?

R. À raison de toutes les circonstances qui m'ont donné confiance ; les pourparlers au presbytère de Saint-Germain-l'Auxerrois étaient une de ces circonstances.

M. Kraff, chimiste. — Villarasau lui a communiqué son projet de la Société des Docks. Les statuts attribuaient au témoin des bénéfices, notamment une somme de 10.000 francs il l'a reçue au presbytère de Saint-Germain-l'Auxerrois, et l'a partagée avec Villarasau.

D. Pourquoi ? Ne vous a-t-il pas dit qu'il avait dépensé sa fortune pour les pauvres et qu'il ne vivait que des secours que lui donnait M. l'abbé Brettes ?

R. Oui, monsieur. Du reste, la convention entre Villarasau et moi était antérieure à la signature de l'acte.

Villarasau nie avoir reçu les 5.000 fr.

Le témoin. — Je lui ai remis dix billets de 1.000 francs en mains, et il m'en a rendu cinq. M. l'abbé Brettes. Villarasau est allé trouver le témoin de la part du curé de Saint-Germain-l'Auxerrois. J'ai eu confiance en lui, dit le témoin mais ses entreprises m'ont paru fort nuageuses le fond, c'était l'association catholique, pour grouper les forces catholiques.

D. Villarasau dit que l'idée vient de vous ?

R. Ses souvenirs ne sont pas exacts ; je n'ai fait que lui indiquer des moyens pratiques.

D. La première affaire était l'Alliance industrielle, qui devait devenir la mère des autres sociétés à créer ?

R. Elle devait être une espèce de syndicat des autres sociétés.

D. L'Alliance industrielle a-t-elle existé ?

R. En fait, non, en ce sens qu'elle devait être la réunion des autres corporations. Or, une seule a fonctionné. On avait appelé « Fraternité » ce qu'on appelait autrefois « Confrérie » ; il s'agissait d'extraire des diverses sociétés les hommes les plus méritants et d'en faire une confrérie.

D. C'était vous qui étiez le gérant de la Fraternité ?

R. Il n'y a pas eu de gérant.

D. Cela résulte des statuts. Quelle était la situation de Villarasau dans toutes ces affaires ? Il devait être délégué de l'Alliance industrielle ?

R Il était l'organisateur de toutes choses.

D. Il prétend que le côté religieux lui était réservé, et que vous vous étiez réservé le côté commercial ? (Rires.)

R. Il n'a jamais été dans ma pensée de mettre le bout du doigt dans les affaires commerciales.

Interrogé au sujet des 10.000 fr., le témoin dit qu'après la réunion, il est sorti avec Kraff et Villarasau ; Kraff a tiré l'argent de sa poche et a offert les 10.000 fr. au témoin, qui a refusé ; alors Kraff et Villarasau se les sont partagés.

M. le président met le prévenu en demeure d'expliquer ce que sont devenus les 97.212 fr. Celui-ci répond qu'il n'avait qu'un mandat religieux.

D. Tous les mois, la société remettait de 7 à 800 fr. pour la Fraternité ; on vous a demandé ce que vous en aviez fait ; vous avez répondu : Ils ont été employés pour la société ; or, l'expert n'a pas trouvé trace de cet emploi.

R. Je n'ai jamais reçu cette somme.

D. Qui la recevait ?

R. Celui qui devait la recevoir.

D. L'abbé Hotto avait été nommé directeur de la société de Sèvres ; il a su qu'un traitement de 250 fr. par mois lui était attribué ; il n'a rien reçu ; c'est donc une somme totale de 1.500 fr. qui a été détournée :

R. Je n'ai rien reçu de ce chef.

Le coprévenu Raingeard explique que, s'il est entré dans la fédération catholique, il y a été déterminé par les noms honorables qui adhéraient à ces projets. Villarasau était, dit-il, le commandant en chef.

Le débat aborde les détails relatifs à l'affaire du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem.

M. Denfert-Rochereau ayant quitté la salle des témoins, et ne répondant pas à l'appel de son nom, est condamné à 50 fr. d'amende.

Le général Cathelineau explique qu'il est entré en relations avec le Comptoir d'escompte pour l'exploitation de la concession du [chemin de fer de Jaffa](#). On devait remettre au Comptoir d'escompte, pour garantie de l'émission d'une somme de 20 millions, une somme de 25 ou 30 millions de bons pontificaux. On sait qu'un certain nombre de catholiques, lors de l'unification de la dette italienne, refusèrent d'échanger les titres de la dette pontificale contre de la rente italienne. Ce sont ces bons qu'on devait obtenir en faisant comprendre aux détenteurs qu'ils serviraient à une œuvre sainte, puisque le chemin de Jérusalem devait servir aux pèlerins, et même au pape, qui avait parlé un instant de se retirer à Jérusalem. Toutefois, et malgré les promesses d'un certain M. de Beaufranchet, l'affaire ne réussit pas, on ne put réunir de bons, et le traité provisoire avec le Comptoir d'escompte n'eut pas de suite.

Villarasau, M. Beaufranchet et d'autres se partagèrent une somme de 32.000 francs qu'on avait fait verser par M. Rascowitz.

M. le substitut Delafaye fait connaître quelques-uns des antécédents de Villarasau émissaire en 1870 de Cabrera auprès de don Carlos. Ce prétendant, jugeant le prévenu, le congédia en le traitant de « farceur ». Le ministère public, plus sévère, ne voit dans Villarasau qu'un hypocrite malfaiteur et requiert contre lui une application sévère de la loi. Il abandonne la prévention à l'égard de Raingeard.

M^e Demange établit que Villarasau et l'abbé Brettes ont toujours marché de concert. Villarasau n'est pas l'inventeur de la Fédération catholique, il s'y est dévoué. Il résulte de lettres lues par le défenseur que le cardinal Antonelli et le comte de Chambord s'intéressaient à ce qu'on peut appeler une Internationale blanche. L'abbé Brettes appelait « la croisade » ce réveil catholique. Villarasau est l'agent secret d'une puissance occulte ; il n'a fait qu'obéir, et l'abbé Brettes n'ayant pu se faire le directeur d'une entreprise d'escroqueries, Villarasau, son délégué, ne peut être un escroc.

Le tribunal a renvoyé à vendredi pour entendre Me Deroste.

Le jeune défenseur a présenté toute la discussion de droit et a réussi à faire écarter un grand-; nombre de chefs de prévention.

Le tribunal ne relève pas les manœuvres constitutives de l'escroquerie dans les faits qui se sont passés au presbytère ni dans la constitution. de l'affaire de la blanchisserie, mais il constate qu'il y a eu délit d'abus de confiance dans certains agissements personnels à Villarasau quand, par exemple, il a dit avoir remis la somme de 200 francs au clergé d'Auteuil, pour la messe solennelle dite par l'évêque de Ségur, afin d'appeler le succès sur les entreprises de la Fédération ou, comme disait l'abbé Brettes, de « la Croisade ».

C'est dans [l'affaire de Jaffa à Jérusalem](#) que le tribunal constata l'existence du délit d'escroquerie contre Villarasau, qui s'est fait remettre 42.000 francs en présentant comme ferme un traité avec le Comptoir d'escompte, qui n'était que provisoire et soumis à la condition de la réunion et du dépôt de bons pontificaux.

Villarasau, reconnu coupable de banqueroute simple, d'abus de confiance et d'escroquerie, est condamné à deux années de prison et 50 francs d'amende.

Raingard, à-l'égard duquel la prévention avait été abandonnée, est acquitté.

TRIBUNAUX De Jaffa à Jérusalem (*Le Temps*, 13 janvier 1880)

De Jaffa à Jérusalem, il y a plus loin qu'on ne pense. Les Guides de l'étranger fixent la distance à quatorze lieues. Mais leur itinéraire est établi d'après les vieux modes de transport. Le chiffre des kilomètres semblera très supérieur aux données géographiques, pour peu que le voyageur compte sur le chemin de fer promis depuis dix ans. La raison en est simple : la voie ferrée reste encore à ouvrir. Établir un moyen de communication rapide entre le petit port de Syrie où débarquent les pèlerins et la ville qui abrite le Saint-Sépulcre, la spéculation, certes, n'était point dépourvue d'un certain flair, par ce temps de dévotions lointaines. Le gouvernement turc ne voyait pas de trop mauvais œil cette entreprise qui allait faire affluer quelques poignées d'écus sur son sol où la piastre passe de plus en plus à l'état de chimère. On ajouta toutefois que le sultan répugnait un peu à accorder la concession à un représentant du catholicisme romain. Il redoutait l'invasion religieuse et préférait voir dans le projet soumis à sa sanction des avantages commerciaux.

Peut-être est-ce purement le motif pour lequel, après des sollicitations nombreuses et de longues négociations, la concession fut accordée à un israélite, M. Veil. L'esprit de prévoyance du souverain ottoman le servait assez mal, en ce cas le premier souci du concessionnaire fut, dit-on, de proposer au pape un million de liras en échange de sa protection et de ses efforts pieux pour le succès à venir. Les différences de cultes ne constituent plus des barrières industrielles. M. Veil est l'allié d'une maison de banque hautement estimée les Veil-Picard, de Besançon [erreur]. Il résulterait des débats, cependant, qu'il agissait comme mandataire d'un tiers, le baron Isidore-Louis de Villarasau.

Notre embarras serait extrême s'il nous fallait tracer une biographie de M. de Villarasau. Les renseignements font défaut sur le passé de ce personnage dont l'ardente piété voile, à ce que l'on prétend, plus d'un mystère. Ceux que nous transcrivons ici, nous les empruntons aux plaidoiries récentes de M^{es} Deroste et Ployé devant le tribunal de la Seine, et aux souvenirs d'un procès correctionnel forcément évoqués par eux.

M. de Villarasau a cinquante ans, l'aspect grave, les traits austères. D'origine espagnole, il aurait d'abord parcouru l'Europe en vue de fonder une association religieuse à laquelle il donnait ce nom : la *Fédération catholique*. Émissaire de Cabrer.a auprès de don Carlos en 1870, il échoue dans la rédaction d'un plan de Constitution et dans la combinaison d'un emprunt destiné à fournir au « duc de Madrid » le nerf de la

guerre. Il arrive en France, alors. Chez « la fille aînée de l'Église » seule, il comptait voir surgir l'élan de ferveur indispensable à la réalisation de ses projets. On le rencontre en 1872, suivant, à Saint-Germain-l'Auxerrois, les sermons de M. l'abbé Brettes qui prêchait le carême dans cette paroisse. M. de Villarasau se lie avec le prêtre, le convertit à ses idées. Elles sont vastes et multiples. Elles ont pour base la moralisation des classes ouvrières par l'adjonction de l'élément religieux pour corollaires, l'amélioration du sort du prolétariat, son émancipation par le travail.

Les observateurs attentifs aux propos du réformateur y relevaient certaines contradictions : il appartenait à une noble famille, il avait exercé le commerce, possédé un million, pratiqué le luxe, connu les enivrements de la vanité, disait-il aux uns ; aux autres, il se donnait pour un humble fort détaché des titres auxquels il avait droit, indifférent aux grandes relations qu'il ne dépendait que de lui d'entretenir, dégoûté des pompes de Satan, n'aspirant qu'à contribuer à la gloire de Dieu.

Le chef de la « Fédération catholique » entretenait une correspondance suivie avec quelques adeptes d'élite. Dans ses lettres, agrémentées d'emblèmes et de croix, les mots de charité, de justice, revenaient périodiquement, entremêlés des noms de Marie, de Jésus. « Mélange de don Quichotte et d'Ignace de Loyola » tel serait le portrait que l'abbé Brettes traçait du baron de Villarasau. La générosité et le désintéressement d'une part ; de l'autre, le mysticisme et la rigueur cagote n'étaient-ils que des moyens mis en œuvre pour inspirer confiance et attirer l'argent ? La prévention l'affirmait lorsque, vers le début de 1877, M. de Villarasau comparut devant la 11^e chambre du tribunal de Paris. Elle lui reprochait d'avoir, sous prétexte de jeter les bases d'une société de protection, l'« Alliance industrielle », détourné des sommes dont l'objet apparent était de concourir à une œuvre durable. L'« Alliance industrielle » devait servir de point de départ à une foule d'autres associations. Son siège était un sévère et somptueux appartement de la rive gauche tout tapissé d'images de sainteté, de crucifix, d'ex-votos. Une lampe y brûlait jour et nuit en face d'une statue de la Vierge ; des parfums d'encens traînaient dans l'air ; d'épais tapis amortissaient le bruit des pas. Entre ces murailles sacrées, on ne s'entretenait qu'à voix basse : on recevait les souscripteurs entre deux génuflexions. Ils se présentaient timides, mais le portefeuille amplement garni, et on les excusait de troubler le sanctuaire.

M. de Villarasau déployait une véritable éloquence dans l'exposé de ses théories économiques. Sa Fédération catholique était une sorte d'Internationale blanche entraînant comme conséquence première la reconstitution des maîtrises et des jurandes d'autrefois. Reconstruisant ce que Turgot avait défait, réagissant contre l'œuvre d'abolition des privilèges exécutés par la Révolution, l'Espagnol rétablissait les corporations ouvrières. L'industrie des lavoirs attirait avant les autres son attention, on ne sait trop pourquoi ; ainsi naquit l'affaire des Docks de la Blanchisserie, à la suite de délibérations qui réunissaient au presbytère de Saint-Germain l'Auxerrois de nombreux membres du clergé.

Le 1^{er} juillet 1874, une messe était célébrée à Auteuil par Mgr de Ségur en l'honneur de l'inauguration des Docks ; l'abbé Brettes prononça un sermon ; un banquet réunit ensuite les fondateurs, parmi lesquels le baron de Villarasau citait avec orgueil le général Cathelineau, le comte de Chambord, le comte de Douhet, le baron de Beaufranchet, le marquis d'Argence et d'autres patrons illustres. Le curé de Garches bénissait l'œuvre. Le curé de Sèvres était élevé au titre de « directeur de la fraternité des blanchisseurs » ; mais il répudiait cette intrusion du mercantilisme dans la religion. La spéculation des « Docks » échoua. M. de Villarasau se tourna vers les Lavoirs transformés. L'échec fut plus flagrant encore. La Société de la Boulangerie, puis la Société de la Boucherie, puis les Docks de l'Alliance sombrèrent successivement, engloutissant des capitaux considérables. Le baron se flattait de posséder l'appui de la Société de Saint-Vincent-de-Paul. Des amitiés chaleureuses le soutenaient, des lettres lues aux débats ces jours derniers en font foi ; celle-ci, par exemple, émanée de M. l'abbé Brettes :

Paris, 2 juillet 1875.

Mon ami,

À moins que le diable apparaisse en personne — ce qui ne m'étonnerait plus —, il est impossible que son action soit plus évidente.

Comme je suppose que vous n'avez, en définitive, aucune intention de le servir contre Dieu, je mets de côté toute considération humaine et vous prie de venir à une heure et demie, aujourd'hui même, à la cour du Louvre, près du musée, où nous allions autrefois. Je vous attendrai. Que personne surtout ne le sache. Je vous supplie d'y venir.
Votre

BRETTES.

[Le Jaffa-Jérusalem]

Ce fut dans ces circonstances qu'échut au baron de Villarasau la concession du « chemin de fer de Jaffa ». Elle avait dans l'origine, en novembre 1872, été accordée par la Sublime-Porte à M. Dervieu, d'Alexandrie d'Égypte, pour cinquante et une années, à la condition de former, dans le délai de six mois, une société au capital de dix millions. M. Dervieu l'avait cédée à un Anglais, M. Forbes. Mgr Capel, recteur de l'université catholique de Londres, avait envoyé ce M. Forbes à Paris, convaincu de l'inconvénient d'abandonner à « l'Angleterre protestante » une entreprise que « la France catholique » conduirait avec plus de profit pour la chrétienté.

Il y eut des tâtonnements, des hésitations ; on s'adressa à des établissements financiers. M. de Villarasau avait chargé finalement M. Veil de négocier pour son compte.

À son tour, le 30 août 1875, M. Veil entra avec un banquier, son associé, M. Rascowitz, dans la combinaison, en vertu d'un traité stipulant que lui, Veil, apportait à la Société à créer du « Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem et port de Jaffa », la concession dont il était le titulaire. Il était convenu que la Société serait définitivement constituée et que MM. Veil et Rascowitz paieraient à M. de Villarasau la somme de 800.000 fr. en échange de son apport. Leurs démarches auprès de la Porte-Ottomane avaient, d'ailleurs, réussi à obtenir la prolongation jusqu'à février 1880 des délais — plusieurs fois prorogés déjà et plusieurs fois périmés.

Malheureusement, des plaintes grondaient contre Villarasau ; elles s'accumulaient ; le 5 mai 1877, la 11^e chambre le condamnait à deux ans de prison. M. l'abbé Brettes s'était retiré de cet imprudent qui avait trahi sa confiance. Quel contraste entre les lignes reproduites plus haut et celles que l'on va lire :

Comment avez-vous pu oublier à ce point vos promesses, vos serments, nos communs efforts ? Nous avons marché au feu ensemble, je vous ai couvert de ma personne, de mon honorabilité.

Jamais je n'ai balancé à me mettre en avant pour vous. Est-ce donc là la récompense que vous me réservez ? Je vous ai défendu de toute mon énergie ; ma poitrine vous faisait un rempart, et vous m'avez payé d'une bien étrange façon.

Malheureux ! Où avez-vous entraîné ceux qui avaient la foi, ceux qui croyaient en vous ? Une œuvre immense est compromise, etc.

BRETTES.

Tout avait paru marcher à souhait, jusqu'alors. Des prospectus lancés dans les directions les plus diverses prônaient ce que l'un d'entre eux intitulait les

ŒUVRES CATHOLIQUES DE LA TERRE-SAINTE
COLONIES, PÈLERINAGES
SOUS LA BÉNÉDICTION ET L'APPROBATION de
SA SAINTÈTE LE PAPE PIE IX

Citons quelques paragraphes de ce mémoire où les enseignements abondent :

De nombreuses caravanes protestantes parcourent continuellement la Palestine, apportant de grandes ressources à leurs coreligionnaires ; des milliers de Russes, de Grecs, d'Arméniens visitent la Terre-Sainte, y enrichissent leurs couvents respectifs.

Le catholicisme, autrefois dominant en Palestine, assiste aujourd'hui, avec douleur, au progrès toujours croissant des autres communions chrétiennes, qui établissent de plus en plus leur prépondérance dans le pays.

il serait temps de remédier à cette situation inférieure de l'Église catholique en Palestine. Pour cela, il lui faut le concours de ses enfants du monde entier ; il lui faut des ressources nouvelles qui, aidant les ouvriers évangéliques, empêcheront les indigènes d'aller demander la vie et le travail aux autres communautés chrétiennes, particulièrement aux protestants, toujours prêts à les leur donner.

Afin d'obtenir cet important résultat, il est nécessaire d'organiser des œuvres permanentes... C'est ce qu'a pensé M. le docteur Pierotti, qui, depuis 1854, habite la Palestine, qu'il a parcourue dans toutes les directions, fouillée dans tous les sens.

Le docteur, est-il expliqué ensuite, a compris que rien n'était réalisable sans la protection du pape. Sa Sainteté s'est prêtée aux espérances fondées sur elle. Le saint-père a fait transmettre par la Sacrée congrégation de la propagande, à M. Pierotti, le titre d' « architecte-ingénieur de la Terre-Sainte. » Mais passons à une autre circulaire surmontée de ce simple titre :

JAFFA-JÉRUSALEM

Après avoir vanté les moyens qui développent les forces productives des nations, l'auteur rappelle que la Palestine « est toujours la terre promise où coulaient le lait et le miel » seulement, ajoute-t-il, « depuis le Calvaire, elle est triste comme le champ des morts ». Et poursuivant :

Aujourd'hui, trois cent millions de chrétiens de toutes communions, intéressés par leur foi au sort de la Palestine, ont leurs yeux tournés vers Jérusalem. Aussi, dans ces derniers temps, le nombre des pèlerins, s'il faut en croire les statistiques turques, s'est élevé annuellement à 80.000. Cependant, on ne peut souvent débarquer à Jaffa qu'au péril de sa vie ; le débarquement est même parfois impossible, et il faut faire, de Jaffa à Jérusalem, 80 kilomètres à dos de mulet, Si telle est l'affluence des pèlerins dans ces conditions, quel sera leur nombre quand ils auront un chemin de fer !...

Voyons quels sont aujourd'hui approximativement les conditions et les frais de voyage de Jaffa à Jérusalem. D'abord, à Jaffa, il faut se laisser porter jusqu'à la rive sur les épaules d'un batelier souvent fort sale et plus qu'à moitié nu.

Piastres

Le prix habituel d'un cheval entre Jaffa et Jérusalem est de 95 00

Mulet pour les bagages 73 00

À Ramleh, nuit et pourboire 43 80

Provisions entre Ramleh et Jérusalem 43 80

Pourboire 29 40

Ensemble. 285 00

soit, au change de 0 23 c, 65 fr. 50. Dans ce prix, nous ne comprenons ni conducteur, ni drogman. L'interprète seul coûte 50 et même 100 fr. Si l'on prend un mulet avec paniers, c'est 10 fr. de plus. Un sofa porté par deux mulets coûte 130 à 140 fr. Un baldaquin (sic), porté par huit à dix hommes coûte des sommes ridicules.

Quel changement quand la ligne ferrée permettra au voyageur d'accomplir ses dévotions confortablement, sans souffrances ! 12 francs en 3^e classe, 18 en 2^e, 20 en 1^{re}, voilà à quoi se réduiront les frais.

Ce rêve allait encore une fois s'évanouir. Le jugement du 5 mai 1877 en mains, MM. Rascowitz et Veil assuraient que M. de Villarasau, d'ailleurs en faillite, les avait trompés en leur rétrocedant, moyennant 800.000 francs à verser par eux, une affaire qui portait en elle-même les éléments de sa désorganisation. C'est sur cette prétention que la 2^e chambre vient de statuer, après avoir entendu M^e Ployé, représentant de MM. Rascowitz et Veil, et M^e Deroste, au nom du syndic de la faillite Villarasau.

M^e Ployé demandait la nullité des conventions du 30 août 1875. M^e Deroste en réclamait le maintien en se fondant sur ce que, à la date de l'acte, les signataires connaissaient parfaitement la situation. Le paiement des 800.000 francs, reconnaissait-il, était subordonné à la constitution préalable de la société ; mais aux termes de l'article 1178 du Code civil, la condition est réputée accomplie quand c'est le débiteur obligé sous cette condition qui en a empêché l'accomplissement, et, dans l'espèce, le défaut de constitution incomberait à MM. Rascowitz et Veil dont l'inertie l'aurait retardé depuis plus de quatre ans, malgré les dispositions excellentes du gouvernement turc.

Subsidiairement, le syndic de la faillite demandait acte de ce que, à l'audience correctionnelle de mai 1877, M. Rascowitz, tant en son nom que comme associé et mandataire de M. Veil, s'était engagé à « dédommager les créanciers de Villarasau si toutefois l'entreprise était menée, à bonne fin », promesse qui constituerait l'aveu judiciaire prévu par l'article 1356 du Code civil.

Le jugement rendu par la 2^e chambre déclare MM. Veil et Rashcowitz mal fondés à solliciter la nullité du traité du 30 août 1875, signé par eux en connaissance de cause mais quant à la clause du paiement des 800.000 fr., elle ne saurait être admise quant à présent, cette somme ayant été stipulée payable après constitution de la société du chemin de Jaffa à Jérusalem, et la société n'ayant pas été constituée jusqu'ici.

TRIBUNAUX
(*Le Temps*, 15 janvier 1880)

Nous recevons la lettre suivante que nous nous empressons d'insérer 13 janvier.

Besançon, 13 janvier.

Monsieur le rédacteur,

Je lis dans le numéro de votre estimable journal portant la date du 13 janvier courant un article concernant le chemin de fer de Jaffa à Jérusalem. Dans le cours de cet article, il est dit que M. Veil, l'un des concessionnaires de cette affaire. est l'allié d'une maison de banque hautement estimée; les Veil-Picard, de Besançon.

Je viens vous prier, monsieur le rédacteur, de vouloir bien rectifier cette erreur, en annonçant dans votre plus prochain numéro que je n'ai aucun lien de parente avec M. Veil ni aucun intérêt dans l'affaire de Jaffa à Jérusalem.

Agréez, etc.

E. VEIL-PICARD.

LETTRES DE PALESTINE
(*Le Temps*, 7 avril 1888)

(De notre correspondant spécial)

Jérusalem, 15 mars.

Jérusalem est une ville exclusivement religieuse : il ne s'y fait aucun commerce, excepté celui des objets de sainteté ; c'est le centre commun de trois religions qui ont joué un rôle important dans l'histoire de l'humanité.

Les musulmans l'appellent El Kods (la Sainte) et la considèrent comme leur sanctuaire le plus vénéré après la Mecque, parce que Mahomet y est venu une nuit dans un songe, et que l'un des pieds du cheval qui l'a emporté dans les cieux reposait sur le rocher sacré de Jérusalem.

Sur l'emplacement du Temple de Salomon s'élèvent la mosquée d'Omar, un des chefs-d'œuvre de l'art arabe, et la mosquée d'El Aksa, qui est une ancienne basilique chrétienne. Ce sont les deux plus beaux monuments de Jérusalem : il n'y a qu'une vingtaine d'années que les chrétiens sont admis à les visiter.

Pour les Juifs, Jérusalem est toujours la cité de David, le berceau de leur race et de leur religion ; ils y viennent, comme il y a mille ans, pleurer au pied du mur qui ferme l'enceinte du temple de Salomon ; ils y attendent le Messie, et beaucoup désirent y mourir pour être enterrés dans la vallée de Josaphat et être les premiers réveillés par la trompette du jugement dernier.

Les chrétiens viennent voir à Jérusalem le lieu où s'est accompli le drame de la Passion. Ils vénèrent la maison où est née la Vierge, ainsi que son tombeau, et ils suivent la *Via dolorosa* que Jésus-Christ a parcourue pour aller à la mort. Ils ont élevé sur le lieu où il fut crucifié et enterré l'église du Saint-Sépulcre, dont la façade remonte à l'époque des croisades, et dont l'architecture et la décoration portent l'empreinte de tous les siècles.

De l'autre côté de la vallée de Josaphat s'élève le mont des Oliviers, d'où Jésus-Christ est monté au ciel et d'où l'on découvre un panorama magnifique ; à l'est sur la mer Morte et à l'ouest sur Jérusalem. Il faut bien dire que les archéologues ne sont pas tous d'accord avec les fidèles.

Jérusalem a été si souvent détruite, ses constructions s'élèvent sur un tel amas de ruines, qu'on n'a pu encore reconnaître avec certitude les monuments de l'ancienne époque juive et qu'on a de fortes raisons de croire que le mur en pierres colossales au pied duquel les juifs viennent faire leurs lamentations est de l'époque d'Hérode le Grand (20 ans avant J.-C.), et non de l'époque de Salomon. D'autre part, Titus a détruit complètement Jérusalem en l'an 70 il a tué, dispersé et vendu ses habitants et leur a rigoureusement interdit le séjour dans la ville sainte. À cette époque, la tradition chrétienne n'était pas encore formée ; sainte Hélène et saint Jérôme l'ont renouée au quatrième siècle, et c'est à partir de cette date qu'on a commencé à identifier certains lieux saints. Il n'est donc pas surprenant que des tâtonnements et des contradictions se soient produits, et qu'aujourd'hui encore, on discute sur l'emplacement véritable du drame du Calvaire.

Mais, si les monuments ont confondu leurs ruines, l'aspect du pays et les mœurs de ses habitants ont peu changé, et le séjour de Jérusalem aide à comprendre l'ancien et le nouveau Testament.

Ces Bédouins, aux burnous flottants, qui conduisent une file de chameaux, rappellent les anciens patriarches et les pasteurs de la Bible. Ces vallées pierreuses et sans eaux sont celles que les mages traversaient. Voici, à la porte de Jaffa, les lépreux et les paralytiques qui venaient en troupe demander au Christ leur guérison. Dans l'intérieur de la ville, les changeurs et les marchands rappellent ceux que Jésus chassait

du Temple et dont il renversait le fragile étalage. Les costumes de certains habitants, tels que ceux de Bethléem, ne paraissent même pas avoir changé depuis 2.000 ans.

La ville a son enceinte de murailles complète, dont les plus anciennes peuvent remonter à Salomon ou à Hérode et les plus récentes au règne de Soliman (seizième siècle). Ces murailles sont percées de cinq portes fort belles qui se ferment le soir et ne laissent jamais passer une voiture. Il n'y a pas dans toute la ville une seule rue carrossable : ce ne sont que des ruelles étroites, montantes, coupées de longues marches, pavées de pierres coupantes ou glissantes, et sur lesquelles les chevaux et les ânes se tiennent difficilement.

[Jaffa-Jérusalem]

Le gouvernement ottoman n'a rien fait pour faciliter l'accès de Jérusalem. À Jaffa, il n'y a qu'une rade ouverte, où les navires ne peuvent s'arrêter quand le temps est mauvais ; on parcourt les 65 kilomètres qui séparent Jaffa de Jérusalem à cheval ou en voiture sur une route mal entretenue. Quelques coups de dynamite pourraient faire sauter des rochers qui rendent le débarquement à Jaffa particulièrement difficile, et il y a longtemps qu'on aurait pu construire ou concéder un chemin de fer de Jaffa à Jérusalem. Le gouvernement turc n'a rien fait parce qu'il ne veut pas attirer trop d'Européens dans ce pays.

On appelle Sanctuaire un lieu saint sur lequel on a érigé une chapelle, une église ou un autre monument. Ce sont les chrétiens qui ont la garde des sanctuaires.

Les chrétiens d'Orient sont divisés en plusieurs sectes, savoir : 1° les Latins, qui comprennent les catholiques romains et les Grecs et Arméniens unis ; 2° les Grecs orthodoxes ou schismatiques ; 3° les Arméniens schismatiques ; 4° les Coptes ; 5° les Abyssiniens ; 6° les Syriens, Maronites et autres ; 7° les protestants des divers confessions.

Ce sont les Grecs schismatiques qui ont la garde du plus grand nombre de sanctuaires et qui occupent notamment la plus grande partie de l'église du Saint-Sépulcre. Les Latins ne voient pas sans jalousie cette situation privilégiée, et le spectacle de ces luttes a quelque chose d'attristant.

La France suit ici une politique séculaire. Depuis Charlemagne, elle a en Palestine la protection des catholiques latins à quelque nationalité qu'ils appartiennent, ce qui lui permet d'exercer une action civilisatrice qui profite à son influence.

La garde des lieux saints confiée aux Latins est, depuis le treizième siècle, entre les mains des franciscains de Terre sainte, qui comprennent en majeure partie des Italiens, mais qui sont placés, à titre de Latins, sous le protectorat de la France. Cette protection est exercée par le consul général de France en Palestine, qui est actuellement M. Ledoulx. Il a laissé les meilleurs souvenirs de la façon distinguée dont il a géré, pendant cinq ans, le consulat de Zanzibar, et il a su faire aimer la France dans son nouveau poste.

C'est ici qu'on admire la justesse du mot célèbre que « l'anticléricalisme n'est pas un article d'exportation ». Le consul de France en Palestine a la surveillance de dix-neuf établissements religieux (dont quatorze français) qui comprennent un personnel de 300 à 350 personnes, donnant l'enseignement à 2.500 enfants qui apprennent tous à parler notre langue et prodiguant leurs soins à un grand nombre de malades.

Le jour où la France se désintéresserait de son œuvre de protection, elle serait vite remplacée par une autre nation, et son influence en ce pays disparaîtrait.

Avec des ressources limitées, les établissements latins obtiennent des résultats étonnants, alors que la Société biblique de Londres et d'autres sociétés anglaises dépensent des sommes énormes en pure perte pour convertir les juifs qui, comme les musulmans, sont inconvertissables.

Il y a vingt-cinq ans, il y avait environ 3.000 juifs à Jérusalem ; actuellement, ils sont plus de 28.000 et forment les trois cinquièmes de la population totale. Cette

recrudescence est due aux persécutions qui les ont chassés depuis quelques années de Russie et d'Allemagne, ainsi qu'aux facilités qu'ils trouvent pour vivre ici, dans des établissements philanthropiques fondés par quelques-uns de leurs riches coreligionnaires tels que la famille de Rothschild et sir Montefiore. Les Juifs de Jérusalem sont reconnaissables à leurs longues houppelandes, à leurs bonnets de fourrure et aux mèches frisées qui leur encadrent la figure.

Il y a ici, comme à Jaffa, une colonie protestante allemande, mais les établissements religieux les plus nombreux appartiennent à la Russie, qui en élève sans cesse de nouveaux et qui envoie chaque année beaucoup de pèlerins appartenant à la basse classe de la société.

Ce sont les États-Unis qui fournissent le plus grand nombre de touristes en Palestine.

Chemin de fer de Jérusalem
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 novembre 1888)

La construction du chemin de fer allant de Jaffa à Jérusalem est presque terminée. L'ouverture de l'exploitation aura lieu fin novembre courant.

Chemin de fer de Jérusalem
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 janvier 1889)

On annonce que le concessionnaire du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem aurait vendu sa concession pour une somme de 50.000 livres turques à la Banque impériale ottomane avec laquelle est un consortium comprenant le groupe Bleichroder et la Deutsche Bank.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
Le chemin de fer de Jaffa à Jérusalem
(*Paris-Capital*, 23 janvier 1889)

Les journaux de Constantinople annoncent que le concessionnaire de la ligne de Jaffa-Jérusalem s'est abouché avec un groupe financier dont fait partie la Banque ottomane pour lui rétrocéder l'exécution de la ligne. D'autres concessions de chemins de fer en Syrie seraient accordées prochainement et nécessiteraient le concours de nouveaux capitaux qui seraient probablement fournis par le groupe qui a l'intention de construire la ligne de Jaffa à Jérusalem.

Le concessionnaire de la ligne de Jaffa à Jérusalem est M. Nabo [Navon]. Cette fois, la concession est définitivement et sérieusement donnée, elle sera strictement exécutée aux termes des contrats, il n'y a pas à en douter.

On se rappelle qu'il y a quelque quinze ou vingt ans, M. Émile Erlanger (de Paris) avait obtenu, lui aussi, après tant d'autres, la concession du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem. Il ne crut pas devoir donner suite au projet et laissa dormir dans ses cartons le firman du sultan, sans même avoir commencé les travaux. Il avait vu l'affaire en rose dès le début, mais, tous comptes établis, se persuada qu'il ne ferait pas ses frais. Le mouvement des voyageurs est-il donc plus considérable maintenant qu'autrefois entre la côte et la Ville sainte ?

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM ET PROLONGEMENTS

Bernard *Camille* COLLAS (1819-1898),
président

Administrateur général de l'administration des phares de l'Empire ottoman (1860-1898)

Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Phares_Empire_ottoman.pdf

La SOCIÉTÉ DE TRAVAUX PUBLICS ET CONSTRUCTIONS, fondatrice

Créée en juin 1867 par Armand Donon, de la Société des dépôts et comptes courants, sous le nom de Société anonyme de maisons à bon marché. Son conseil comprend alors deux Anglais (William Gladstone et Clarence Sheppard), Frédéric Barrot (voir ci-dessous), le baron Gustave de Bussierre, Édouard Gros-Hartmann, Alfred de la Martellière, des Forges de Montataire, etc.

En 1873, elle se rebaptise Société de travaux publics et de constructions. Donon préside toujours, entouré de ses créatures ; les Anglais ont disparu, remplacés par Aubry, banquier, le comte Alfred de la Rochefoucauld, administrateur des Chemins de fer du Midi, le baron James Levavasseur, armateur à Rouen, Traget, député du Calvados... Henri Blondel, architecte, est administrateur délégué.

De 1872 à 1875, elle travaille pour les Chemins de fer du Maine-et-Loire, les Tramways Nord de Paris et les Tramways de Nice.

En octobre 1876, elle obtient l'autorisation de percer à Toulon les rues du Commerce, de l'Avenir et de l'Industrie.

Un nouveau personnage entre au conseil, le vicomte Georges de Louvencourt, administrateur du Crédit algérien.

En 1880, elle s'associe avec la Société financière de Paris pour construire le Beira-Alta au Portugal.

Puis elle établit les 280 kilomètres du chemins de fer de Rio-Grande-del-Sul à Bage au Brésil (1881-1885).

Elle obtient ensuite un gros marché de la Compagnie du canal de Panama, qui se termine devant les tribunaux.

Elle est finalement emportée en 1891 par la faillite de la Banque Donon.

Chemin de fer de Jérusalem

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 30 décembre 1889)

Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements. — Appel de fonds. — Le deuxième versement, soit 100 fr. par action, sur les actions de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements devra être effectué

avant le 30 janvier prochain à Paris, à la Société de dépôts et de comptes courants [Donon], 2, place de l'Opéra.

Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem
(*Archives israélites de France*, 16 janvier 1890)

— On lit dans un journal de Constantinople :

« Le Chemin de fer Jaffa-Jérusalem. — À ce qu'on écrit de Paris, le conseil d'administration de la « Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements » fait l'appel du deuxième versement, soit fr. 100 par action, versement à effectuer avant le 30 janvier prochain, terme de rigueur. Le concessionnaire de cette entreprise est, on le sait, M. Joseph Nabon [Youssef Navon]. »

On serait curieux de savoir d'où pourront venir les intérêts à servir aux susdites actions ; car, aussi longtemps qu'il n'y aura pas de port commercial à Jaffa, sur quel trafic, sur quel mouvement de marchandises pourrait-on compter ?

TURQUIE
(*Le Messager de Paris*, 18 mars 1890)

On lit dans le *Levant Herald* du 14 mars :

Les arrangements nécessaires pour entreprendre la construction d'un chemin de fer de Jaffa à Jérusalem dont M. Joseph Navon était le concessionnaire, paraissent maintenant terminés, et les ingénieurs de la Société française qui a acquis la concession sont partis hier pour Jaffa afin d'inaugurer les travaux. La combinaison financière de l'entreprise se concentre autour de M. Donon, dont le nom n'est pas inconnu à Constantinople. Le président du conseil d'administration de la Société est M. Collas, M. Mahoû ¹ en est le vice-président et M. Max Lyon ², le secrétaire. Il semble ainsi que ce projet dont le public entendait parler, pour et contre depuis seize ans, va enfin se réaliser. C'est là une bonne nouvelle pour les touristes et les pèlerins, mais au point de vue commercial, la ligne Jaffa-Jerusalem n'offre qu'un intérêt secondaire.

.....

Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 21 mars 1890)

Les arrangements nécessaires pour entreprendre la construction d'un Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, dont M. Joseph Mahoû [Youssef Navon] était le concessionnaire, paraissent maintenant terminés, et les ingénieurs de la Société française qui a acquis la

¹ Léonce Mahoû (1835-1904) : ancien préfet reconverti dans les affaires. Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Route_Beyrouth-Damas.pdf
Ancien du Chemin de fer de Rio Grande do Sul, par la même proche de la Société de travaux publics et de construction.

² Max Lyon (1854-1925) : polytechnique Zurich. Administrateur de sociétés : www.entreprises-coloniales.fr/empire/Max_Lyon_1854-1925.pdf

concession ont inauguré la semaine dernière les travaux à Jaffa. La combinaison financière de l'entreprise se concentre autour de M. Donon. Le président du conseil d'administration de la Société est M. Collas, M. Mahoû en est le vice-président et M. Max Lyon, le secrétaire. Il semble ainsi que ce projet dont le public entendait parler, pour et contre, depuis seize ans, va enfin se réaliser. C'est là une bonne nouvelle pour les touristes et les pèlerins, mais au point de vue commercial, la ligne Jaffa-Jérusalem n'offre qu'un intérêt secondaire.

Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements
Appel de fonds
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 9 juin 1890)

Le quatrième versement, soit 100 francs, sur les actions de la Société du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem et prolongements, devra être effectué avant le 10 juillet prochain, à Paris, à la Société de Dépôts et Comptes courants, place de l'Opéra, 2.

Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements
Appel de fonds
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 septembre 1890)

Le cinquième versement, soit 100 francs par action, sur les actions de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, devra être effectué avant le 10 octobre prochain, à Paris, à la Société des Dépôts et Comptes courants, place de l'Opéra, 2.

Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements
Appel de fonds
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 décembre 1890)

Le sixième versement, soit 50 fr. par action, sur les actions de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, devra être effectué avant le 10 janvier 1891, à Paris, à la Société de dépôts et de comptes-Courants, place de l'Opéra, 2.

EN PALESTINE

Le chemin de fer de Jaffa à Jérusalem
(*Le Soir*³, 16 janvier 1891)

Un de nos lecteurs nous adresse de Palestine une lettre dont nous reproduisons quelques passages.

³ *Le Soir* : cet organe avait pour administrateurs MM. Théodore Villard, de l'Ouest-Algérien, Maurice Pouyer et Édouard de Traz, du Bône-Guelma.

L'hiver n'est pas seulement exceptionnel à l'Occident ; de mémoire d'homme on n'a vu en Asie-Mineure, en Syrie, en Palestine, le thermomètre descendre aussi bas : la neige est tombée à Jérusalem, des pluies diluviennes ont détrempé les routes et causé des dégâts assez importants aux travaux du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem dont la construction se poursuit, assez avancée aujourd'hui pour permettre d'en prévoir la mise en service à la fin de 1891 ou dans les premiers mois de 1892.

La voie est déjà préparée sur 40 kilomètres ; les travaux sur les 50 derniers kilomètres se poursuivent activement; la locomotive a fait son apparition en Judée, il y en a déjà trois en service à Jaffa sur les voies qui relient la gare à l'estacade débarquement.

Détail assez curieux, ces locomotives sont de provenance américaine. Un ingénieur de la Compagnie, questionné à ce sujet, a répondu que ces locomotives étaient considérées comme préférables et très notablement plus économiques que les locomotives européennes. Elles devront franchir en deux heures le chemin de Jaffa à Jérusalem que 40.000 pèlerins mettent chaque annexe trois ou quatre jours à parcourir.

Le chemin de fer devra gravir une rampe continue pendant 90 kilomètres, Jérusalem étant à 700 mètres au-dessus du niveau de la mer ; la voie traverse des gorges escarpées et presque désertes ; par contre, dans la plaine et à ses extrémités, le nouveau chemin de fer aura à desservir une population très importante et active.

La Palestine, Jaffa, Jérusalem n'ont plus le caractère d'abandon pittoresque que les voyageurs dépeignaient il y a vingt ans ; car, depuis vingt ans, la population de ces deux villes a plus que doublé. Jérusalem compte aujourd'hui plus de 50.000 habitants et Jaffa plus de 35.000. L'industrie, le commerce y ont pénétré et l'agriculture y reprend tous les droits que le passé lui assignait sous l'action énergique d'une immigration considérable dont les Israélites russes et allemands constituent le principal effectif.

Les Rothschild encouragent de leurs millions cette transformation de la Terre Sainte que le chemin de fer va compléter.

La Compagnie du chemin de fer est une Société ottomane dont le siège et l'administration sont à Paris sous la présidence de M. C. Collas, le grand organisateur du service des phares dans l'empire ottoman.

Le personnel de la Compagnie est en grande partie français : on rencontre, sur le parcours du chemin de fer, ces jours derniers, l'état-major des ingénieurs sous la conduite de M. Bonnafous⁴, ingénieur en chef des ponts et chaussées de France.

La troupe avait fort à faire pour suivre à cheval, dans une boue profonde et épaisse, les tranchées du chemin de fer en cours d'exécution.

On doit dans quelques semaines inaugurer la première section du chemin de fer sur environ 40 kilomètres ; les rails, les traverses, le matériel, sont là, attendant les premiers beaux jours pour être mis en service.

Devait-on troubler le repos de ce pays par le sifflet des locomotives ? — les Turcs ont fini par le croire — et cela ne sera pas une des moindres gloires du sultan actuel que d'avoir doté l'Asie-Mineure des chemins de fer qui s'y construisent de toutes parts.

Avant deux ans, on organisera des trains de plaisir pour les fidèles qui voudront aller passer la semaine sainte à Jérusalem, ou la Noël ou l'Épiphanie à Bethléem, qui sera desservie par le chemin de fer — De Paris à Bethléem et retour — Jéricho 5 minutes d'arrêt — buffet ! Le progrès moderne ne respecte plus rien.

1891 (mars) : faillite de la Société de dépôts et de comptes-Courants

⁴ Jean Louis Bonnafous (Saint-Amans-Soult, Marne, 30 juin 1840-Paris XVI^e, 31 mars 1913) : fils d'André Isidore Bonnafous, propriétaire, et de Thérèse Adélaïde Cassagnol. Marié à Marie-Antoinette Grimes. Dont un fils, André, polytechnicien et prêtre, et trois filles. Chevalier de la Légion d'honneur du 19 juillet 1880. Voir ci-dessous les nécrologies du *Journal des débats*, 1^{er} avril 1913, et du *Figaro*, 3 avril 1913.

DÉPÊCHES TÉLÉGRAPHIQUES
(*Le Temps*, 6 avril 1891)

Le courrier de Syrie, arrivé ce matin, apporte les nouvelles suivantes :

Les travaux du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem sont repris avec activité ; la ligne sera terminée fin avril entre Jaffa et Ramleh, soit sur une longueur de 40 kilomètres, qui est la moitié de la longueur totale ; l'autre tronçon sera achevé dans un an. Les pèlerins pourront donc se rendre, l'année prochaine, en chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, au lieu d'employer les voitures, qui sont toujours d'un prix exorbitant.

Dernières dépêches
DES CORRESPONDANTS PARTICULIERS DU *Temps*
(*Le Temps*, 30 mai 1891)

Marseille, 29 mai, 11 h. 15.

Le paquebot *Sindh*, des Messageries maritimes, est arrivé avec le courrier de Syrie et 336 passagers.

Le premier tronçon du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem a été livré à la circulation le 24 mai jusqu'à Ramleh ; les travaux sont ouverts jusqu'à Arzouf.

JÉRUSALEM
(*Le Soir*, 24 juin 1891)

Les incidents de Bethléem, si heureusement terminés par l'intervention du sultan, sont, avec l'émigration considérable qui se fait depuis le commencement de l'année en Syrie et la construction du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, les sujets de nombreux articles.

Les renseignements qui nous parviennent sur le chemin de fer de Jaffa à Jérusalem sont peu d'accord avec ceux que publient divers journaux. Tantôt un témoin, dit oculaire, raconte que la ligne de Jérusalem à la mer est terminée, qu'elle appartient aux Anglais ; tantôt des feuilles autorisées prétendent que la construction a été confiée à une société dont le représentant et titulaire serait un sieur Navon, le premier concessionnaire de la ligne portant le même nom, et originaire de Jérusalem.

La vérité est que ce dernier, titulaire de la concession, l'a cédée à une société française qui a fondé une société ottomane spéciale, constituée avec des capitaux français, administrée et dirigée par des Français, y compris le service technique, à la tête duquel est M. J. Bonnafous, ingénieur en chef des ponts et chaussées de France, et que la construction du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem a été confiée à une entreprise française, la Société de travaux publics et constructions, dont le siège est à Paris. L'œuvre est, comme on le voit, éminemment française.

La vérité est encore que le chemin de fer est terminé entre Jaffa et Ramleh (25 kilomètres), et qu'il le sera très prochainement sur près de 50 kilomètres ; les 40 kilomètres restant à faire à travers les gorges assez escarpées voisines de Jérusalem

étant en plein cours de travail, l'ouverture de la ligne de Jaffa à Jérusalem aura lieu vers le mois d'avril 1892.

Le mouvement d'émigration, en grande partie composé d'israélites et d'israélites russes vers la Palestine, a pris en ces derniers temps des proportions considérables ; c'est par plus de 20.000 personnes que se chiffre, depuis le commencement de l'année 1891, l'arrivée des nouveaux habitants de la Syrie.

Déjà, en ces dernières années, Jérusalem et Jaffa ont pris une extension considérable; la famille de Rothschild a secondé le mouvement par de très importants concours en acquisition de terrains, constructions, etc. Plus de 600 maisons sont actuellement en construction dans la Ville-Sainte ; l'établissement du chemin de fer secondera efficacement cette transformation de la Palestine, qui restera une œuvre toute française.

LA SOCIÉTÉ « LE CRÉDIT », ORGANISATRICE DE L'ÉMISSION DU JAFFA-JÉRUSALEM.

Fondée en mai 1891, au capital de 20 MF
Siège social, 18, place Vendôme, Paris
Premiers administrateurs :

MM. le marquis Giacomo Pietramellara, propriétaire, demeurant à Rome, palais de Cinque ;

Charles comte Santucci, conseiller municipal de Rome, avocat, membre du Conseil de l'ordre, demeurant à Rome, via del Plébiscite, palais Graziali ;

Alexandre-César Bremond de Verragaude, propriétaire, demeurant à Paris, rue Pierre-Charron, n° 66 ;

Le chevalier Paolo Tognola, banquier de la maison Fuertes et Tognola, demeurant à Rome ;

Le marquis Anne-Beuve-Eugène d'Auray de Saint-Pois, propriétaire, demeurant à Paris, rue Garancière, n° 8 ;

Et Henri Louis-Félix Cottu, propriétaire, administrateur du canal de Suez, demeurant à Paris, avenue du Bois-de-Boulogne n° 35.

Et commissaires pour la vérification des comptes du premier exercice :

MM. le baron Constant de Benoist, chevalier de la Légion d'honneur, propriétaire, demeurant à Waly (Meuse).

Henry Wessels de Vries, propriétaire, demeurant à Paris, avenue des Champs-Élysées, n° 55.

Luigi Maria Novelli, propriétaire, demeurant à Rome, via Nazionale, n° 69.

En septembre 1891, elle porte son capital de 20 à 40 MF
Le conseil d'administration est modifié en conséquence

1° M. Abel Rainbeaux*, président du conseil d'administration des Mines de Marles ;

2° M. Émile-Augustin Maricot-Bonneval ;

3° M. Hugues Boncompagni Ludovisi, duc de Sora, administrateur de la Caisse d'épargne de Rome ;

- 4° M. le comte de Foucault ⁵, ancien préfet ;
5° M. le commandeur César Lazzaroni ⁶, caissier général de la Banque romaine, administrateur de la Banque industrielle et commerciale de Rome ;
6° M. le comte Malalesta, administrateur de la Caisse d'Epargne de Rome, conseiller municipal de Rome ;
7° M. le comte Rodolphe Sudre, ancien magistrat ;
8° M. le comte Paul de Tinseau.
9° M. Paul Altieri, prince de Viano, nommé en remplacement de M. le marquis Pietramellara, démissionnaire.
10° Et M. le comte Édouard Soderini, nommé en remplacement de M. Brémond de Veragaude, démissionnaire.
-

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM
Émission d'obligations
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 novembre 1891)

La Société « Le Crédit », dont nous avons annoncé la constitution et dont nous avons publié les statuts dans notre numéro du 16 juin 1891, procédera, la 1^{re} quinzaine de décembre à l'émission de 18.000 obligations de la Compagnie du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem. Nous reviendrons ultérieurement sur les conditions de cette émission.

.....

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM
et prolongements ou embranchements
(*Le Messenger de Paris*, 6 décembre 1891)

STATUTS

- Les soussignés,
A. — Youssouf Navon Effendi, agissant tant en son nom qu'au nom et pour le compte de M. Jean Frutiger, banquier à Jérusalem.
B. — La Société de travaux publics et constructions ;
C. — La Société anonyme franco-belge pour la construction de machines et de matériel de chemin de fer ⁷ ;
En vue de réaliser la concession accordée à M. Youssouf Navon susnommé par firman en date du 17 sefer 1306 (28 octobre 1888) pour la construction, l'administration et l'exploitation du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem et des lignes

⁵ Maurice, Marie Achille de Foucault (vicomte, puis comte)(Orléans, 24 janvier 1839-Paris, 27 août 1899) : marié à Cécile Le Bret. Dont Madeleine (M^{me} Georges Noailly). Attaché au cabinet du préfet du Loiret (oct. 1856), conseiller de préfecture des Pyrénées-Orientales (nov. 1865), du Loiret (20 sept. 1870). Secrétaire général du Loiret (12 mars 1871), sous-préfet du Blanc (26 mai 1873), préfet des Vosges (6 juin 1874), un éclair des Basses-Alpes (mai 1877), du Loir-et-Cher (mai-déc. 1877). Démissionnaire. Vice-président du Cercle Volney, Président de la Compagnie des Transports rapides de la Seine (Service fluvial maritime)(1891-1894), administrateur de la Société financière « Le Crédit » et du Jaffa-Jérusalem (1891), de la Banque nationale de Saint-Domingue (1896), des Gisements d'or de Saint-Élie (Guyane), des Mines, fonderies et forges d'Alais (juillet 1898) et de la Poste électrique internationale (mai 1899). Chevalier de la Légion d'honneur du 7 août 1875.

⁶ Lazzaroni participe à l'inauguration du Jaffa-Jérusalem (*Le Gaulois*, 27 septembre 1892).

⁷ Société franco-belge : usines à La Croyère (Blegique) et Raismes (Nord) :
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Franco-belge-Raismes.pdf

éventuelles de Nablouz et Gaza accordée par le gouvernement impérial et des engagements qu'elle comporte, forment une société anonyme qui sera soumise aux clauses et conditions suivantes :

.....
Art. 12 La société est administrée par un conseil d'administration composé de cinq à onze membres nommés par l'assemblée générale.

Toutefois, les premiers administrateurs seront les personnes ci après désignées, dont la nomination ne sera pas soumise, à l'approbation de l'assemblée générale, et dont les fonctions ne dureront que trois ans.

MM. 1° Camille Collas, administrateur général des Phares de l'empire Ottoman ;
2° Frédéric Barrot ⁸ , administrateur du Chemin de fer de Bône-Guelma et prolongements ;

3° Le Bègue ⁹, directeur de la Société nancéenne de Crédit industriel et de dépôts ;

4° Youssouf Navon Effendi, concessionnaire ;

5° Jean Frutiger, banquier à Jérusalem ;

6° De Guerle ¹⁰ ;

7° De Foucault.

.....

[ÉMISSION OBLIGATAIRE]
(Le Petit Journal, 7 décembre 1891)

Nous avons annoncé que la Société le Crédit émettrait, le 15 courant, 18.000 obligations de la Société du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem. Voici à ce sujet les renseignements que fournit le prospectus d'émission :

La Société du chemin de fer ottoman de Jaffa. à Jérusalem, constituée en décembre 1889, par suite d'un firman en date du 28 octobre 1888, a obtenu la concession : à titre définitif, pour 71 ans, de la ligne de Jaffa à Jérusalem ; à titre facultatif, des embranchements sur Nablouz, direction de Damas et sur Gaza, vers Port-Saïd. Le siège social est à Jaffa ; le siège administratif est à Paris.

La Société, au capital de 4 millions de francs, divisé en 8.000 actions de 500 francs entièrement libérées, a décidé la création de 20.000 obligations 5 %, remboursables à 500 francs en 68 ans. Sur ces 20.000 obligations, 18.000 formant l'objet de l'émission sont affectées au parachèvement de la ligne. Les 2.000 restantes sont réservées pour l'étude des prolongements et les frais imprévus. »

La Société de travaux publics et constructions, qui a exécuté, en Europe et en Amérique, des œuvres similaires très importantes, a pris à forfait l'établissement de la ligne Jaffa-Jérusalem. Le prix à forfait dans lequel sont compris les frais d'administration

⁸ Frédéric Barrot (1831-1907) : ancien sous-préfet, administrateur de sociétés, notamment de la Société de travaux publics et de constructions et de la Société générale algérienne. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Soc._generale_algerienne.pdf

⁹ Aimé Le Bègue (1838-1909) : président à la suite du décès de Camille Collas en 1898. Voir encadré ci-dessous.

¹⁰ Gabriel Edmond Huguin de Guerle (Paris, 2 février 1829-Versailles, 12 février 1895) : fils de Charles-Honoré de Guerle, professeur au Lycée Louis-le-Grand, et de Thalie Antigone Julie de Guerle. Collaborateur du *Journal des débats* et de la *Revue chrétienne*, préfet de la Charente-Inférieure (21 mars 1871), de la Somme (12 juillet 1871), de la Gironde (28 mai 1873), trésorier-payeur des Vosges à Épinal (août 1873), puis de la Meurthe-et-Moselle à Nancy (avril 1878). Démissionnaire (juillet 1886). Administrateur de la Société de dépôts et comptes courants (nov. 1886-mars 1891 : faillite). Fondateur et président (avril 1887) des Tramways de Paris et du département de la Seine (suite des Tramways-Nord) (avril 1887), président du Funiculaire de Belleville. Chevalier de la Légion d'honneur (1873).

et les intérêts des obligations pendant la construction est strictement limité au montant du capital-actions et des 18.000 obligations.

La ligne de Jaffa à Jérusalem, d'une longueur de 87 kilomètres et demi, traverse, à la sortie de Jaffa, les célèbres jardins d'orangers de cette ville ; elle passe, par Lydda et Ramleh, au milieu des vastes plantations d'oliviers, qui sont la fortune de ces régions. La ligne monte ensuite jusqu'à Jérusalem, en suivant la vallée fertile de la Wady-Suirar. » Les travaux, inaugurés le 1^{er} avril 1890, sont poussés avec une activité telle que, suivant toutes probabilités, la ligne entière sera livrée à l'exploitation à la fin d'avril 1892. La voie et le télégraphe sont posés sur plus de cinquante kilomètres ; tous les ouvrages métalliques, sortant des ateliers Eiffel, sont rendus en Palestine.

Les évaluations du trafic probable dès l'ouverture, établies par la Compagnie de Jaffa à Jérusalem ont été contrôlées par M. Bonnafous, ingénieur en chef de la Compagnie, et par M. Drouin, ingénieur étranger à la Compagnie.

Ces deux ingénieurs ont relevé, sur les feuilles de péage de la route de Jaffa à Jérusalem, le tonnage des marchandises et le nombre des voyageurs transportés sur cette route, et ils ont calculé que les entrepreneurs de transports avaient réalisé une recette brute moyenne de 2.500.000 francs dans l'année.

S'appuyant sur ces rapports, la Compagnie s'est bornée à prévoir pour les premières années une recette brute de Fr. 1.180.000 00

Sur cette base, et par suite d'un traité d'exploitation passé avec la Société de travaux publics et constructions, avec un barème de dépenses allant en décroissant de 50. à 19 % du montant des recettes, il ressortirait un produit net annuel minimum de Fr. 600.000 00

Le service des intérêts et de l'amortissement des 18,000 obligations n'exige annuellement que Fr.467.000

Léon-Alexandre DROUIN,
ingénieur en chef 1891-1894

Né le 22 mars 1848 à Paris.
Fils de Jean Drouin, grillageur, et de Madeleine Brosseron.
Bachelier ès sciences, ingénieur ECP.

Après un début de carrière en France, il devient inspecteur général des chemins de fer portugais de la Beira Alta (1882) et de Medina-del-Campo à Salamanque (1885), de Salamanca à la frontière du Portugal (1886-1894), de l'Est de l'Espagne (1887),

ingénieur en chef du Dompierre-La Palisse, dans l'Allier (1890-1893),
du Jaffa-Jérusalem (1891-1894),
de l'Ouest de l'Espagne (1895-1903).

Conseil technique de l'Association française des porteurs de valeurs mobilières (1899),

Administrateur, puis président du Paris-Arpajon (1900),
Administrateur de la Compagnie parisienne de distribution d'électricité de la Cie parisienne de l'air comprimé (1907)
et de la Cie générale de travaux publics et particuliers.

Membre (1913), vice-président (1922), président (1923) du conseil de l'École centrale.

Officier de la Légion d'honneur du 15 janvier 1920.
Avis d'obsèques à Paris : *Le Figaro*, 19 janvier 1930.

LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 décembre 1891)

La Société anonyme Le Crédit procède à l'émission de 18.000 obligations de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem. Cette opération financière est la première opération publique de cette nouvelle société de crédit.

Le Crédit est, en effet de création récente. Il a pour objet, comme toutes les sociétés similaires, les dépôts, les émissions, les opérations immobilières, mais il se distingue d'elles en ce sens qu'il se propose de faire en France et à l'étranger aux États, aux villes, aux chambres de commerce et de navigation et en général à toutes les collectivités jouissant des droits civils, des prêts à long et à court terme en représentation desquels il pourra émettre des bons ou obligations à long et à court terme correspondants. L'opération actuelle, on le voit, ne rentre pas dans ce dernier élément, puisque c'est une émission pure et simple que celle à laquelle procède maintenant Le Crédit ; quoiqu'il en soit, il s'agit moins de l'émettant, que nous avons suffisamment présenté, que de l'émission ; aussi, sans plus tarder, donnons tous renseignements nécessaires à ce sujet.

C'est en décembre 1889 que s'est constituée la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements. Le firman est du 28 octobre 1888. Il comprend, à titre définitif, la concession de la ligne de Jaffa à Jérusalem, et, à titre facultatif, celle d'embranchements, sur Nablouz (Damas), et sur Gaza (Port-Saïd). À Port-Saïd, le chemin de fer rejoint le canal de Suez et se lie ainsi, commercialement parlant, à l'œuvre grandiose accomplie par la France en Égypte.

La durée de la concession est de soixante et onze ans, et la ligne qui va s'ouvrir, de Jaffa à Jérusalem, à 87 km. 500 m.

La Compagnie s'est constituée au capital social de 4 millions. Elle a son siège administratif à Paris. Les travaux ont été inaugurés le 1^{er} avril 1890 et, en dépit des obstacles créés, l'an dernier, par des pluies torrentielles, on a poussé, à l'heure actuelle, les travaux au delà du 45^e km. ; on peut fixer la date de l'ouverture de l'exploitation en 1892.

Les 8 millions demandés par la Compagnie par l'entremise du Crédit, correspondraient à la somme nécessaire pour mener à bonne fin tous les travaux, la Société s'étant mise, paraît-il, à l'abri de toute éventualité en signant, avec des entrepreneurs de travaux publics bien connus, La Société des Travaux Publics et Constructions, un traité à forfait qui oblige ces entrepreneurs à livrer le chemin de fer dans un état complet qui en permettra l'exploitation dans le plus bref délai. Mentionnons aussi que la voie adoptée est celle de 1 mètre.

Voici les données de trafic probable sur lesquelles se base la Compagnie :
« Supposons donc que le contingent annuel s'élève à 50.000 pèlerins et que, sur ce chiffre, 30.000 seulement utilisent la voie ferrée. Le prix de transport étant estimé à 20 francs en moyenne, la Compagnie obtiendra de ce chef seulement une recette normale de 60.000 francs. Le service des intérêts des obligations ne se trouve-t-il pas surabondamment garanti par cette recette ? »

La réponse à cette question ne peut être que dans les données statistiques. Or, le nombre de pèlerins qui, depuis quelques années, aurait visité la Terre Sainte, serait de 40.000 par an. Dans cette hypothèse même, le chiffre de 30.000, nombre de ceux qui utiliseraient la voie ferrée, n'a rien d'extraordinaire, mais nous préférons à ces données celles qui sont tirées du mouvement commercial dans ces pays.

D'après les assertions des ingénieurs confrontées avec les rapports consulaires du Foreign Office de 1888 et avec les statistiques officielles qui donnent le mouvement du port de Jaffa, le commerce entre les deux villes, têtes de ligne, a pris, dans ces dernières années, une notable extension.

En 1875, les droits de péage de Jaffa à Jérusalem étaient affermés pour 63.166 piastres. En 1888, les mêmes droits produisaient une recette de près de 250.000 piastres. En 1886, le tonnage du port de Jaffa dépassait à peine 200.000 tonnes ; en 1888, il était de 460.000 tonnes. Grâce aux travaux d'amélioration dont le port a été l'objet, le mouvement des navires s'accroît : en 1889, le port a vu entrer 415 vapeurs et 365 voiliers. Le mouvement de la population suit la même marche ascensionnelle : Jaffa, qui ne comptait que 12.000 âmes en 1860, possède aujourd'hui 35.000 habitants et Jérusalem a vu, dans la même époque, sa population passer de 25.000 à 55.000 habitants.

Bref, en groupant ces divers éléments, la Compagnie évalue à 13.500 fr. le rendement brut de la ligne par kilomètre ; c'est donc une recette annuelle de 1.180.000 francs, avec laquelle la Compagnie amortira l'emprunt qu'elle contracte en émettant 18.000 obligations.

Pour les conditions de l'émission, nous croyons devoir compléter les renseignements de l'annonce que le lecteur trouvera en quatrième page, par cette remarque que le tirage d'amortissement annuel doit commencer dès la première année, dès 1892.

LE CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 décembre 1891)

.....
Le mouvement du port de Jaffa pour 1890, peut se résumer ainsi :

	Nombre des navires	Tonnages et registre des navires	Poids des marchandises (t.)	
			Import	Export
I. Vapeurs réguliers				
Messag. maritimes	51	85.834	1.725	3.800
Lloyd Autrichien	78	84.989	3.280	3.160
Kédive (Cie Egypt.)	103	96.900	3.120	6.720
Compagnie Russe	53	81.533	2.040	2.520
Totaux	285	349.256	10.165	16.200
II. Vapeurs irrégul.				
Totaux	130	92.499	5.180	16.135
III. Voiliers				
Totaux	365	17.049	11.140	8.515
Totaux généraux	780	458.804	26.485	40.850

CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 29 juin 1892)

Les actionnaires de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem se sont réunis, le 20 juin dernier, en assemblée générale ordinaire. Il ressort du rapport présenté

par le conseil d'administration que l'état d'avancement des travaux permet de prévoir l'achèvement de la voie dans les premiers jours d'août et fixer la réception de la ligne par le gouvernement ottoman et la cérémonie d'inauguration dans le courant de septembre 1892.

Tout le matériel d'exploitation est sur place et sera prêt à fonctionner au mois de juillet. Les services de l'exploitation sont en voie d'organisation.

L'assemblée a ensuite entendu la lecture du rapport des commissaires pour l'exercice 1891, et pris les résolutions que voici :

1° Approbation des comptes tels qu'ils sont présentés et détaillés ;

2° Ratification de la nomination de MM. le comte de Foucault et de Guerle, nommés administrateurs par le conseil à titre provisoire ;

3° Nomination des commissaires des comptes pour l'exercice en cours.

La locomotive à Jérusalem
(*Le Petit Journal*, 22 septembre 1892)

(Dépêche de notre envoyé spécial)

Jaffa, 20 septembre.

Après trois jours passés à Alexandrie et au Caire, tous ceux qui vont inaugurer le chemin de fer de Jaffa à Jérusalem ont touché à Port-Saïd lundi. À Alexandrie, nous avons pris le bateau russe *Nakhimoff*, pour éviter la quarantaine imposée au *Sénégal*.

Nous sommes arrivés ce matin à Jaffa. La commission de réception venant de Constantinople, composée de six membres et présidée par Hayreddine-Bey, directeur général des chemins de fer ottomans, et M. Seefelder, représentant à Constantinople du Chemin de fer de Jaffa, nous ont rejoints à Alexandrie.

Notre débarquement à Jaffa, à huit heures du matin, a été des plus pittoresques. Des barques aux couleurs variées assaillaient le vapeur; le quai faisant défaut, des Arabes venus au devant de nous dans des canots saisissaient les passagers à bras-le-corps et les portaient ainsi jusqu'à terre. Toute la population de Jaffa assistait à ce débarquement. Des zaptiés (gendarmerie locale) formaient la haie.

La petite caravane s'avance à travers les rues tortueuses, encombrées de chameaux, de Bédouins et de porteurs. En tête s'avancent à cheval deux zaptiés, puis M. Collas, président du conseil d'administration, puis les groupes venant de France et de Constantinople, MM. Bonnafous, ingénieur en chef de la Compagnie, Iberhard [Eberhard], directeur des travaux, Drouin, ingénieur de l'exploitation, Fahreh-Bey, adjudant-major, commissaire impérial. On attend pour jeudi Djelal-Pacha, aide de camp du sultan.

Roland.

JÉRUSALEM
(*Le Soir*, 10 octobre 1892)

Notre correspondant de Terre-Sainte nous envoie sur l'inauguration du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, qui a eu lieu le 26 septembre des renseignements très détaillés.

Le gouvernement ottoman a tenu à donner à cette inauguration une solennité toute spéciale. Le sultan s'y est fait représenter par un de ses plus sympathiques aides de camp, ancien élevé de notre école de Saint-Cyr, le général Djellal-Pacha, en même temps que les plus hauts fonctionnaires du ministère des travaux publics ottomans ont été délégués pour procéder à la réception des travaux.

Cette réception a eu lieu les 23, 24 et 25 septembre et les ingénieurs français qui viennent de terminer cette œuvre difficile d'une voie qui s'élève depuis le bord de la mer jusqu'à la montagne de Sion, à près de 800 mètres d'altitude à travers les gorges escarpées et rocheuses du Wady-Surar, ont reçu toutes les félicitations de la commission.

Les correspondants du *Figaro*, du *Petit Journal*, etc., ont déjà rendu compte des fêtes de cette inauguration où la presse française était largement représentée.

La cérémonie a commencé le matin avec la seule intervention religieuse du culte de Mahome.

Trois moutons, deux blancs et un noir, ont été égorgés le long des rails sur lesquels devait passer le premier train, après une prière faite à haute voix et répétée par des milliers d'assistants musulmans. Ce premier train, chamarré de drapeaux et bondé de monde, est parti dans la direction de Jaffa, au milieu des applaudissements de la foule la plus bariolée qui se puisse imaginer et qui s'étageait sur le flanc des montagnes.

À l'entrée de la gare, sur une estrade préparée à cet effet, Paul Nadar a pu prendre la photographie de ce grand spectacle et l'aura reproduit avec son habileté ordinaire. S'il a pu reproduire le cadre admirable du tableau avec les murailles et les collines de Jérusalem, la tour de David, etc., l'image ne sera pas une des moins curieuses de sa collection.

Le soir, un grand banquet de 200 couverts réunissait sous une même tente ornée de drapeaux turcs et français, les représentants du gouvernement, le corps consulaire, toutes les notabilités de la région, les invités, les représentants de la presse et de la Compagnie du chemin de fer.

Le banquet comportait trois grandes tables, dont l'une, la plus petite, était réservée aux buveurs d'eau.

Elles étaient présidées :

L'une par le général Djellal-Pacha, aide de camp du sultan, ayant à sa droite le consul général de France à Jérusalem, M. Ledoux, un de nos diplomates les plus versés dans les langues orientales, et à sa gauche le consul d'Autriche; en face de lui, Ibrahim-Pacha, gouverneur de Jérusalem, avait à ses côtés M. Th. Villard ¹¹, l'ingénieur français qui a assumé la haute direction des travaux, le général commandant les troupes de la Palestine, M. Frédéric Barrot, administrateur de la Compagnie.

La deuxième table était présidée par M. Camille Collas, administrateur des Phares de l'empire ottoman, président de la Compagnie du chemin de fer, dont la personnalité est fort connue et respectée en Orient, ayant en face de lui S. Exc. Hayr-Eddin Pacha, directeur général des chemins de fer de l'empire ottoman, et les membres de la commission de réception de la ligne.

À leurs côtés avaient pris place le banquier Frutiger, Navon Effendi, concessionnaires et fondateurs de la compagnie dont ils sont aujourd'hui administrateurs, MM. Jean Bonnafous, ingénieur en chef des ponts et chaussées, ingénieur en chef de la compagnie ; Eberhard, directeur des travaux ; F. Sauvage ¹², ingénieur des mines et de

¹¹ Théodore Villard (1838-1904) : ingénieur civil, attaché à la maison Ernest Goüin, puis à la Société de travaux publics et de constructions (Donon). Président du Bône-Guelma de 1884 à 1886. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Bone-Guelma+prolong.pdf

¹² Louis Auguste Édouard (et non « F. ») Sauvage (Paris, 1950-Paris, 1937) : fils de Clément Sauvage (1814-1868), ingénieur en chef des mines, directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'État, chevalier de la Légion d'honneur, et de Mme, née Gosset. Marié à M^{me} Bonnet. X-Mines. Ingénieur à la Compagnie du chemin de fer du Nord (1879), ingénieur en chef adjoint du matériel et de la traction à la Compagnie de l'Est (1^{er} oct. 1890), enfin aux Chemins de fer de l'Ouest. Professeur à l'École nationale supérieure des mines, puis au Conservatoire des Arts et Métiers. Officier de la Légion d'honneur (1900).

la Compagnie de l'Est, ingénieur-conseil du matériel du chemin de fer ; Drouin, ingénieur en chef de l'exploitation, etc., etc.¹³

Aux premiers rangs de chacune des tables avaient pris place M. Geiser, directeur de l'École polytechnique de Zurich, dont les élèves sont nombreux parmi le personnel des ingénieurs du chemin de fer, les représentants de la presse française : M. Albert Tissandier, M. Chevrillon [*Chervillon*] dont on sait les voyages si intéressants dans l'Inde, M. Magnant fils [*Magnard*], du *Figaro*, M. de Combes, du *Petit Journal*, le père Romanet, du journal, la *Croix*, et Paul Nadar, dont les pachas se disputaient les bonnes grâces et qui passe un mois en Palestine, en Syrie, en Égypte, pour en rapporter de belles photographies.

Au dessert, le gouverneur de la Palestine, S. E. Ibrahim-Pacha, a pris la parole en turc pour remercier le sultan d'avoir doté la Palestine du nouveau chemin de fer et pour féliciter les ingénieurs qui l'avaient construit.

Après la répétition de ce toast en français par le premier droguant du sérail, M. Ledoux, consul général de France, a pris la parole pour remercier en excellents termes les représentants du gouvernement ottoman de l'accueil fait par eux au concours de ses nationaux ; il a terminé en buvant à la santé du sultan.

M. C. Collas, président de la Compagnie, a terminé ces toasts en remerciant par quelques paroles émues tous ses collaborateurs et en portant en leur nom à tous un vivat en l'honneur du sultan, dont l'initiative féconde répand les progrès dans tout l'empire ; il a exprimé l'espoir de voir l'œuvre du chemin de fer se poursuivre par l'exécution des embranchements et prolongements qui doivent le compléter.

On a beaucoup remarqué l'attention aimable du gouverneur de la Palestine, un des hauts fonctionnaires, les plus honorés de l'empire ottoman, de se faire présenter les représentants de la presse au cours du banquet et de faire jouer à plusieurs reprises par la musique militaire la *Marseillaise* associée à l'hymne impérial ottoman.

On a pu regretter l'absence, d'ailleurs motivée par des excuses fort courtoises, des principaux dignitaires des différents cultes chrétiens si hautement représentés à Jérusalem. Force est bien de dire à ce sujet que l'antagonisme si regrettable qui existe autour des lieux saints entre les représentants des différents rites latin, grec, arménien, complique singulièrement les questions de préséance et de hiérarchie. C'est là une des misères de Jérusalem. C'est la police turque qui doit veiller à éviter les conflits qui s'élèvent presque chaque jour autour des plus anciens vestiges des origines de nos religions occidentales.

Les Israélites, fort nombreux à Jérusalem, étaient largement représentés au banquet, ainsi que les protestants qui y vivent en paix.

Ce qui devra rester inoubliable pour ceux qui assistaient à cette fête, c'est le cadre admirable dans lequel elle s'accomplissait : la vieille ville de Jérusalem avec ses hautes murailles, ses tours, ses collines éclairées par le soleil couchant constituaient un fond de tableau d'une merveilleuse splendeur.

Autour de la table du banquet se pressaient en curieux des milliers d'israélites en costume pittoresque aujourd'hui encore biblique, des Arabes, des Bédouins avec leurs ânes et leurs chameaux. Toute cette population enthousiaste, quoique relativement silencieuse, consacrait par sa présence le bienfait du nouveau chemin de fer qui met Jérusalem à trois heures de la mer.

Cette voie ferrée ne pouvait d'ailleurs venir plus à propos, au moment où Jérusalem a vu en ces dernières années sa population s'accroître de 40.000 à plus de 80.000 habitants, et où toute une ville nouvelle s'est élevée et se construit en dehors des murs de l'ancienne ville.

¹³ Parmi les participants à la construction citons encore Georges Béraud, qui poursuivra sa carrière à la Société de construction des Batignolles et que nous retrouverons administrateur délégué du Dakar-Saint-Louis. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Chfer_Dakar-Saint-Louis.pdf

C'est vraiment une vie nouvelle que le chemin de fer va donner à cette grande agglomération active et industrielle. On a pu s'en rendre compte par l'affluence des voyageurs qui ont assiégé les premiers trains et par l'énorme quantité de marchandises qui attendait l'ouverture de cette voie économique et rapide de transport.

Les milliers de chameaux, qui chaque jour portaient des centaines de tonnes entre Jaffa et Jérusalem, sont mélancoliquement couchés dans les fossés qui entourent la ville, attendant une destination nouvelle que l'activité du commerce de cette région ne manquera pas de leur donner.

Rien ne donne mieux une idée de l'activité qui règne aux environs de Jérusalem que les routes qui l'avoisinent, sillonnées du matin au soir par des voitures, des ânes, des chameaux, des piétons ; la route de Bethléem, le village saint, qui est aujourd'hui une ville de près de 10.000 habitants, offre à cet égard le plus curieux spectacle qui se puisse imaginer.

Déjà des sociétés se forment pour doter Jérusalem de services d'eau, de gaz ; le charbon va y faire sa première apparition avec tout ce qu'il porte avec lui de progrès et d'amélioration.

À peine le service des trains a-t-il été installé que la population a réclamé des trains de plaisir pour l'une des stations de la ligne, la plus renommée par ses jardins et par ses vergers, la station de Bittir, à l'entrée des gorges sombres et escarpées que le chemin de fer a dû franchir pour gravir le plateau de Jérusalem, situé à près de 800 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Dès le lendemain de la fête, les quelques invités quittaient Jérusalem, s'éparpillant en diverses excursions de promenade ou de chasse, vers Jéricho, la mer Morte ou le Jourdain, ou prenant la route de l'Europe par l'Égypte. Port-Saïd, Le Caire, Alexandrie.

La voie de Constantinople leur était fermée par les quarantaines évitées à l'arrivée à Jaffa par fortune bien exceptionnelle, car c'est au lendemain même de cette arrivée que les ports de l'Asie-Mineure ont été frappés d'une quarantaine de cinq jours pour les provenances d'Europe.

Les Compagnies françaises de chemins de fer et de navigation, le Paris-Lyon-Méditerranée, les Messageries, avaient donné toutes facilités à ceux qui se rendaient en Palestine à cette occasion, et le Lloyd autrichien avait fait de même pour ceux qui empruntaient la voie de Brindisi.

Inutile de dire que fêtes et voyages ont été favorisés par le temps le plus admirable ; le ciel d'Orient était là pour le garantir.

Les moyens de transport sur ces diverses lignes sont si rapides, si perfectionnés que l'Égypte et le Caire voient certainement chaque année plus de voyageurs que n'en comptaient il y a vingt ans les villégiatures hivernales du midi de la France.

Jérusalem, aujourd'hui à quelques heures d'Alexandrie et du Caire, desservie par un service presque journalier de bateaux, profitera certainement de cette affluence avec tous les attraits qu'elle offre aux voyageurs en dehors de ses pèlerinages réguliers. Il ne faudra guère plus de six jours pour aller de Paris à Jérusalem : c'est la Terre sainte à portée de la main des voyageurs.

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1893, p. 1065-1069 :
Chemin ottoman de fer de Jaffa à Jérusalem
Administrateurs. — MM. C. Collas, L. Mahoû, Fr. Barrot, Le Bègue, Youssef-Navon
Effendi, J. Frutiger.

(*Le Figaro*, 10 mars 1893)

À la suite de l'inauguration du si pittoresque chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, le Sultan a conféré les décorations suivantes :

Le grand-cordon de l'Osmanié à M. Camille Collas, président de la Société dudit chemin de fer ;

Le Medjidié de 2^e classe à M. Théodore Villard, directeur de la Société de construction, et à M. Ludwig Seefelder, représentant de la Société à Constantinople ;

L'Osmanié de 4^e classe à M. Jean Bonafous, ingénieur en chef.

JAFFA À JÉRUSALEM

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 15 mars 1893)

On écrit de Jérusalem au journal *La Voie ferrée* :

Jérusalem, 10 février 1893.

Depuis l'éboulement qui a fait prisonnier un train de notre tramway, il n'est survenu sur la ligne aucun accident qui mérite de vous être rapporté. La voie est pourtant très défectueuse, au point de vue de la sécurité. On ne peut pas évaluer à plus de 3.600.000 francs les dépenses faites à ce jour au compte de construction ; ce qui, pour un tracé de 82 kilomètres, représente à peu près 42.000 francs par kilomètre.

Il serait urgent d'achever les travaux et de compléter le matériel roulant ; mais on attend pour cela l'argent du public. Vous vous souvenez de l'échec subi par l'émission d'obligations qu'on a tentée, à Paris sous le patronage de la Société « Le Crédit ». L'affaire est donc retombée à la charge des fondateurs, au premier rang desquels se trouvait la Société de dépôts et comptes courants.

Dans ces circonstances, il fallait pourvoir au plus pressé, construire n'importe comment, ouvrir la ligne, inaugurer ; et c'est ce qu'on a fait, lorsqu'on a mené promener ici, par une fantaisie qui aurait pu paraître singulière, si ce n'avait été une habile réclame, quelques journalistes du boulevard.

Maintenant, on se préoccupe de repasser au public les titres qu'on a été obligé de garder en portefeuille. Si on parvient à obtenir des capitalistes 8 millions, par exemple, on se paiera à raison de 70.000 fr. par kilomètre, soit à peu près 6 millions. Le reste servira à terminer la ligne et à solder le prix d'achat du matériel roulant qui n'est pas compris au compte de construction.

En attendant, il a été formé une Société d'exploitation spéciale avec une formule que l'on cache soigneusement, mais qui est, paraît-il, combinée de façon à ce que l'exploitant ne puisse rien perdre.

La victime de l'entreprise, car il y en aura une, ce sera l'obligataire. La prévision d'une recette nette est, en effet, absolument chimérique, même dans un temps fort éloigné. Le trafic Voyageurs peut donner 10.000 voyageurs à un produit moyen de 0 fr. 18, soit 1.800 fr. par kilomètre. Quant au trafic Marchandises, il consistera uniquement dans les approvisionnements nécessaires à notre ville.

Lorsque Jérusalem aura 60.000 habitants, fournis pour une grande partie par des Israélites venant de Russie et de Pologne, le commerce d'exportation, par Jaffa, pourra peut-être atteindre 12.000 tonnes, jamais davantage : 12.00 tonnes, au prix kilométrique moyen de 0 fr. 20 centimes, cela donne 2.400 francs par kilomètre.

La recette maxima s'élèvera donc — et quand ces prévisions se réaliseront-elles ? — à 4.200 francs par kilomètre, dont une très large part sera prélevée par la Société d'exploitation.

Que restera t il à distribuer aux capitaux engagés ? Sera-ce 300 francs par kilomètre, ou 500, ou 700 francs, au plus ? Si on calcule le capital, à raison de 90 ou 100.000 francs par kilomètre, toutes dépenses comprises, c'est la perspective d'un revenu annuel de 0 fr. 33 à 0 fr. 77 %, soit de 1/3 à 3/4 %.

Vous savez, d'ailleurs, que le port de Jaffa est impossible à construire ; c'est pire qu'à Kotonou. Le petit havre qui existe actuellement ne peut servir de refuge qu'à des bâtiments d'un tirant d'eau de 2 à 3 mètres. La mer est presque toujours mauvaise dans ces parages. Les accidents sont si fréquents que les navires hésitent à s'arrêter, craignant d'être jetés à la côte par quelque bourrasque du nord-ouest. Il faut parfois attendre quinze jours, un mois, avant qu'un bâtiment consente à jeter l'ancre en rade et à prendre des voyageurs qui risquent de se rompre le cou en embarquant.

Le port est de moins en moins fréquenté. Il n'a reçu que 648 navires en 1891, au lieu de 899 en 1890, soit, en nombre, une diminution de 251 bâtiments ou de plus du quart.

On comprend donc que les promoteurs de l'entreprise cherchent à se défaire sur le dos du public des titres qu'ils ont été obligés de garder, après l'échec de l'émission de décembre 1891.

JAFFA À JÉRUSALEM

(La Cote de la Bourse et de la banque, 16 septembre 1893)

Les *Archives des Chemins de fer*, publication officielle du ministère allemand des Travaux publics, s'occupent à leur tour, dans leur dernier numéro, du petit tramway de Jaffa à Jérusalem. Elles relèvent les prix de construction, le chiffre des actions et des obligations; puis elles entrent dans quelques détails qui n'étaient pas encore connus.

Ainsi, dans cette affaire dont les titres ne pouvaient avoir d'autre marché que celui de Paris et dont les constructeurs étaient français, il n'a rien été demandé à notre industrie nationale. Le matériel roulant est d'origine américaine ; quant aux rails, ils ont été fournis parla Belgique.

On ne s'est adressé à la France que pour l'argent.

La Société de Jaffa à Jérusalem, les travaux de construction achevés et les bénéfices réalisés, s'est empressée de passer la main. Elle s'est substitué, pour la gestion de l'entreprise, une Société d'exploitation qui a fait, du reste, une assez mauvaise affaire. Voici, en effet, d'après les *Archives* allemandes, comment se solde, jusqu'à ce jour, l'opération (fr.) :

Fermage annuel de la ligne et du matériel	600.000
Dépenses d'exploitation	835.000
Soit 800 fr. par kilomètre et par mois.	
Ensemble	1.435.000
Soit par jour	3.932
Les recettes quotidiennes présentent :	
Pour les voyageurs	1.110
Pour les marchandises	2.220

Soit par jour	3.330
---------------	-------

Le déficit quotidien ressort, par suite, à 602 fr. soit, par an, un déficit de 219.730 fr.
 Les obligations de cette Compagnie, qui ont été émises à 450 fr., sont tombées aujourd'hui à 160 francs, et, à ce prix, trouvent très difficilement acquéreur. Au lendemain de l'émission, les cours avaient été soutenus par l'établissement émetteur « Le Crédit ». Or cette Société est entrée en liquidation depuis le 15 juillet dernier, et, actuellement les obligations Jaffa-Jérusalem n'ayant plus d'appui financier, sont délaissées et abandonnées à elles-mêmes.

CHEMIN DE FER DE JAFFA À JÉRUSALEM
 (La Cote de la Bourse et de la banque, 7 mars 1894)

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, qui a été tenue le 20 janvier 1894, a adopté les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale approuve le rapport du conseil d'administration tel qu'il vient d'être lu ;

2° L'assemblée générale donne au conseil tous les pouvoirs nécessaires et les plus étendus pour arriver à la continuation de la Société par les moyens qui lui paraîtront de nature à sauvegarder les intérêts des actionnaires et des obligataires et notamment de demander, à cet effet, la liquidation judiciaire, s'il y a lieu.

CHEMIN DE FER DE JAFFA À JÉRUSALEM
 (La Cote de la Bourse et de la banque, 13 mars 1894)

La Société du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem a déposé son bilan afin d'obtenir le bénéfice de la liquidation judiciaire. Le dépôt du bilan est motivé par l'impossibilité où se trouve la Compagnie de faire face, le 15 mars courant, au paiement du coupon et de l'amortissement des obligations.

Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem
 (Paris-Capital, 14 mars 1894)

La Compagnie du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem est restée depuis sa fondation par Navon-Bey, aussi impénétrable que la Société qui l'a prise aussitôt sous son patronage, Le Crédit, où quelques nobles italiens, aidés de MM. Cottu et Arton, devaient régénérer la finance française aux abois.

On a su néanmoins qu'une assemblée extraordinaire avait été tenue le 20 janvier dernier à Paris, où se trouve le siège administratif, et qu'elle avait voté les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale approuve le rapport du conseil d'administration tel qu'il vient d'être lu ;

2° L'assemblée générale donne au conseil tous les pouvoirs nécessaires et les plus étendus pour arriver à la continuation de la société par les moyens qui lui paraîtront de nature à sauvegarder les intérêts des actionnaires et des obligataires, et notamment de demander, à cet effet, la liquidation judiciaire, s'il y a lieu.

En conformité de cette résolution, la Compagnie vient de déposer son bilan au tribunal de commerce de la Seine, à l'effet d'obtenir le bénéfice de la liquidation judiciaire, qu'elle obtiendra peut-être comme préface de la faillite.

La Société a été créée en 1889 pour la construction et l'exploitation de la ligne de Jaffa à Jérusalem. Elle a émis à 470 fr. l'une 20.000 obligations du nominal de 500 fr., dont le montant constitue presque exclusivement le passif social. Cette émission se fit aux guichets de la Société le Crédit ; ce fut la dernière pensée du règne d'Arton.

Le dépôt du bilan est motivé par l'impossibilité où se trouve la Compagnie de faire face le 15 mars courant, au paiement du coupon et de l'amortissement des obligations.

Le chemin de fer, très mal construit, a coûté fort cher. Il ne rapportait rien ou presque rien, malgré les pèlerins de toutes les religions et de toutes les confessions. C'était un chemin de fer de saison, n'ayant en hiver qu'une clientèle très restreinte d'indigènes et d'Européens établis dans ces parages, ils ne sont pas nombreux, ne faisant recettes que d'avril à juin, au moment des pèlerinages.

Il fallait qu'en deux ou trois mois, la Compagnie fit son année, comme les hôteliers de la côte normande et des plages bretonnes. Ce système ne lui a pas réussi. Elle renonce à véhiculer voyageurs et marchandises entre le port de Jaffa, un des plus mauvais qui soient, plein de récifs, inaccessible aux navires d'un faible tonnage, et la ville de Jérusalem qui, si elle resplendit par ses souvenirs, ne brille pas par l'importance de son commerce.

Chemins de fer de Jaffa à Jérusalem
(*Le Journal des débats*, 15 mai 1894)

Les porteurs d'obligations de la Société, qui sont ses seuls créanciers, ont été convoqués le 11 courant au tribunal de commerce pour examiner le projet de concordat qui leur était proposé.

Ce projet a pour base la résiliation, acceptée déjà, du contrat d'exploitation de la ligne consenti par la Compagnie de Jaffa à Jérusalem à la Société de travaux publics et constructions, actuellement en liquidation. L'exploitation appartiendra tout entière, désormais, à la Compagnie de Jaffa à Jérusalem.

La Compagnie de Jaffa à Jérusalem a offert à ses obligataires, à leur choix, le remboursement intégral à 500 fr. des obligations en 55 annuités ou l'échange de ces obligations contre des obligations nouvelles au pair ayant droit à 95 % des disponibilités de l'exploitation; les autres 5 % devant être répartis conformément aux statuts, jusqu'à ce que la répartition de ces disponibilités atteigne le chiffre du coupon, soit 25 fr.

Avant toute répartition, il sera prélevé 15 % pour constituer un fonds de réserve de 500.000 fr. Les déposants des créances affirmées ont été au nombre de 85, représentant 91 % du capital total des obligations.

79 déposants, représentant 98 % des créances affirmées, étaient présents ou représentés.

Après la lecture du projet de concordat, des observations ont été présentées par quelques-uns des créanciers et des explications qui leur ont été fournies, il ressort :

Que l'exécution complète des clauses du concordat ne peut laisser aucun doute, attendu que les difficultés actuelles n'ont qu'un caractère essentiellement temporaire que la reprise de l'exploitation directe par la Compagnie de Jaffa à Jérusalem fait disparaître et que les recettes de la ligne sont en progrès sensible et constant.

Le concordat a été adopté à l'unanimité.

Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem
Homologation de concordat et conditions sommaires
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 juin 1894)

Jugement du 28 mai 1894, lequel homologue le concordat passé le 11 mai 1894, entre la Société anonyme dite « Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements », au capital de 4.000.000. dont le siège social est à Jaffa, ayant bureau à Paris, avenue de l'Opéra, 38, et ses créanciers. Conditions sommaires. — Paiement de 100 % sans intérêts, en cinquante-cinq annuités égales, premier versement être effectué le 1^{er} avril 1895. Faculté pour les créanciers d'échanger les titres actuels en obligations nouvelles de 500 fr.

ANNONCES LÉGALES FINANCIÈRES
Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem
Avis aux actionnaires
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 août 1894)

La Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements rappelle que le dernier versement de 50 francs pour la libération complète des actions n'a pas été effectué sur les 375 actions n^o 7506 à 7880. En conséquence, et conformément à l'article 11 des statuts, les 375 actions en question seront mises en vente aux enchères publiques pour le compte et aux risques et périls du retardataire, sans aucune mise en demeure ni formalité judiciaire après le délai de quinze jours commençant à courir à partir de la date de publication du présent avis.

ANNONCES LÉGALES FINANCIÈRES
Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 29 août 1894)

Les obligataires sont informés que le dernier délai fixé par le concordat pour la demande d'échange des obligations expire le 28 novembre prochain. Les obligataires qui, à cette date, n'auront pas adressé leur demande d'échange au siège de la succursale de la Société, 55, rue de Châteaudun, à Paris, n'auront plus droit qu'aux annuités fixées promises par ledit concordat.

LA SOCIÉTÉ LE CREDIT
le chemin de fer de Jaffa à Jérusalem et M. Arton.
(*Paris-Capital*, 19 décembre 1894)

On croyait Arton tué à tout jamais, fini, enterré, en tant que financier. Il n'en est rien. Arton (Aaron, si cela vous fait plaisir !), qui se porte comme un charme et n'a probablement plus besoin de courir la poste pour échapper à ses persécuteurs, n'avait encore passé que deux fois, sans l'avoir demandé, et lui vivant, par cette formalité des obsèques civiles et obligatoires. Une troisième cérémonie est proche. Au fait, sera-ce bien la dernière ?

La première fois, c'était à propos de dynamite, et plus particulièrement de la dynamite du Transvaal, où le grand omnium, la Dynamite centrale, créée par son ami Barbe et quelque peu administrée par de Soubeyran, avait un intérêt majeur. Arton avait frustré cette Société de 143.800 fr. d'une part, de 41.362 fr. d'autre part. Cette erreur de caisse lui valut un premier accroc. Ci : vingt ans de travaux forcés

Ce qu'il y a de très singulier, c'est que, précisément, l'intervention d'Arton avait donné naissance à cette Dynamite du Transvaal. À la vérité, il y a quelques années, c'était une piètre affaire, sans consistance. Aujourd'hui, après rénovation complète, elle devient une société rassise à laquelle les portefeuilles bien pensants peuvent s'intéresser. Tous les groupes de dynamites, de gros financiers, le gouvernement du Transvaal lui-même, se sont mis de la partie. Malgré ses péripéties diverses, l'opération, aujourd'hui remise debout, n'en est pas moins due à l'initiative de ce grand brasseur d'affaires disparu.

Le cas n'est pas unique. Et si l'on voulait bien analyser la cote, on y trouverait plus d'un exemple de sociétés, aujourd'hui en pleine prospérité — la Dynamite du Transvaal est trop jeune pour en être déjà là — écloses cependant sous les plus équivoques patronages. Nous n'en citerons que deux, fort honorablement connues, pour ne pas abuser des rappels de ce genre : les Établissements Duval, le Gaz de Mulhouse.

Cependant, les scandales du Panama apparaissaient vers le même temps. On découvrait qu'Arton avait joué un rôle actif au moment des dernières convulsions de cette société qui allait être, si elle ne l'était déjà, le Petit Manteau bleu de la politique, de la presse, et, au besoin, de la finance elle-même. Il avait su faire atterrir aux bons endroits la corde de sauvetage qui devait empêcher de faire naufrage le navire, faisant eau de toutes parts, et qui portait de Lesseps, sa fortune, et celle de ses 300.000 adhérents. Malheureusement, il y eut quelques indiscretions... De comment en pourquoi, de syndicats en carnets de chèques, de non-lieux en acquittements, on en vint à s'occuper encore d'Arton.

Je n'ai corrompu ni essayé de corrompre personne, écrivait-il quelque part, on n'a jamais su d'où ! Et malgré ces protestations, que l'on pouvait qualifier de posthumes, si tant est qu'elles fussent même authentiques, Arton était gratifié d'un petit supplément de traitement, ci : cinq années de prison. Ce n'est pas en vain que l'on traite ou prétend traiter les hommes politiques comme de simples financiers.

Aujourd'hui, Arton, bien vivant, et bon vivant peut-être, va assister de loin, à ses nouvelles obsèques dont l'État, c'est entendu, fera tous les frais, comme précédemment. Ici, plus de politique transcendante. Il s'agit d'une affaire, tout ce qu'il y a plus de terre à terre, d'une affaire financière, banale s'il ne s'agissait d'Arton. Mais du moment qu'une telle personnalité est en jeu, le début de demain présente un intérêt tout particulier.

Voici, d'ailleurs, sommairement résumées, les circonstances de la cause.

M. Cottu, ex-administrateur du Panama — combien il doit regretter de s'être désolidarisé à l'extrême dernier moment des de Lesseps ! — avait des loisirs. Il s'agissait de les remplir. Il persuada à quelques grands seigneurs italiens qu'une Société de crédit manquait à la collection de celles que tiennent le haut du pavé à Paris. On savait que quelques-unes, et non des moindres, sans vouloir se déclarer ouvertement, manifestaient cependant leurs sympathies pour l'Italie en catimini. Il fallait payer d'audace, créer à Paris même un centre de ralliement ou de groupement et faire à visage découvert ce que les autres n'osaient. Lorsqu'on aurait attiré le public à soi, quelles brillantes destinées n'allait-on pas atteindre ?

Telle est l'idée qui parait avoir servi de prétexte à la création de la Société le Crédit, constituée au capital de 20 millions, porté bientôt à 40 millions. Le conseil d'administration était composé de tout le *high-life* romain ou florentin, un peu teinté de *barbieri di qualita* : quels noms, quels principes, quelles enseignes ! M. Cottu avait été l'initiateur de l'opération, Arton fut, dans l'occurrence, son lieutenant.

Malheureusement pour tout le monde, il en fut aussi le lieutenant-trésorier — très receveur, peu payeur.

La Société, voulant faire grand du premier coup, s'installa place Vendôme, décidément, peu favorable en ce siècle aux opérations financières ¹⁴. Comme elle ne regardait pas à la dépense, elle n'hésita pas à déposséder un cercle connu, après l'avoir royalement indemnisé. Tout était prêt pour recevoir le grand public, le monde sélect, dans les salons richement décorés des étages supérieurs, et les petits gens dans les bureaux du rez-de-chaussée, revêtus d'acajou, bois solide, de bon goût, appelant la confiance, mis à la mode par la Banque d'Escompte [Soubeyran].

Que sont devenus les 40 millions du capital ? Il paraît qu'Alton y aurait fait une petite brèche. Un gaillard comme celui-là ne voit pas passer pareille aubaine à portée de sa main, sans l'ouvrir un peu. Les débats nous apprendront peut-être ce que les ducs et pairs, comtes et marquis en *i*, en *a* ou en *o*, auront rapporté de leur première mise, dans l'ancienne et la nouvelle capitale du royaume d'Italie.

Le Crédit, d'ailleurs, n'a guère vécu, un peu plus d'une année. Il a eu le temps, cependant, d'émettre 18.000 obligations d'un chemin de fer qui devait relier le port de Jaffa à la ville de Jérusalem. La Ville éternelle, représentée par un conseil d'administration aussi huppé, ne pouvait laisser plus longtemps la Ville sainte sans communication rapide avec le port de mer le plus voisin. Quoi qu'il en soit, ces obligations, émises à 450 fr., ne valent plus que 100 fr. environ, et la Société créée *ad hoc* a dû se mettre en liquidation judiciaire. Elles devaient rapporter 25 fr. Que rapporteront-elles jamais ? !

À propos de l'émission de ces 18.000 obligations, il paraît qu'Arton a encore mis de trop près la main à la pâte. C'est une complication de plus. L'argent fourni par les souscripteurs de l'émission du 15 décembre 1891 n'aurait donc pas entièrement servi à la construction du railway à voie étroite, et à trafic encore plus étroit, entre Jaffa et Jérusalem !

En résumé, c'est parce que Arton a négligé de rendre ses comptes exactement tant au Crédit qu'à la Compagnie de Jaffa à Jérusalem, que son nom réapparaît de nouveau sur l'affiche. Quand on prend du galon...

L'affaire est inscrite pour demain jeudi 20 décembre au rôle de la 11^e chambre.

Charles-Quint avait conquis le monde ; cela fait, il s'est offert le luxe d'un enterrement solennel auquel il n'a pas manqué d'assister. Le célèbre Arton, qui n'a fait que conquérir le monde financier ou tenté de conquérir le monde politique — de bien petits mondes, en comparaison de l'autre ! — se sera vu enterré trois fois : trois enterrements *di primo cartetto*, il est vrai. Il n'y assiste d'ordinaire que du plus loin possible.

Et maintenant que va-t-il faire pour passer le temps ? Remonter les horloges, ou « remonter sur sa bête » dans quelque pays inexploré, où il n'ait pas plus à redouter le texte des traités d'extradition que les familiarités de pigeons apprivoisés ?

DERNIÈRES NOUVELLES DU PALAIS

Arton en police correctionnelle
(*Le Temps*, 21 décembre 1894)

La 11^e chambre correctionnelle a condamné aujourd'hui, par défaut, dans les circonstances que nous avons déjà exposées, l'introuvable Arton — ex-banquier — à

¹⁴ C'était aussi le siège du Crédit mobilier.

deux ans de prison et 3.000 francs d'amende pour abus de confiance et banqueroute simple.

Sur le rapport de M. l'expert Flory, Arton était prévenu du chef de banqueroute simple :

- 1° En faisant pour lui-même ou pour sa maison des dépenses exagérées ;
- 2° En ne faisant pas au greffe du tribunal de commerce, dans les quinze jours de la cessation de ses paiements, les déclarations et dépôts prescrits par la loi ;
- 3° En consommant de fortes sommes dans des opérations fictives de Bourse ;
- 4° En ne se présentant pas en personne au syndic de sa faillite dans les délais prescrits, bien que ne pouvant justifier d'un empêchement légitime ;
- 5° En ne faisant pas régulièrement inventaire et en ne tenant que des livres incomplets, irréguliers, qui n'offrent pas de véritable situation active et passive.

En ce qui concerne le chef d'abus de confiance, il était prévenu d'avoir détourné au préjudice de la société le Crédit, qui en était propriétaire, mille obligations de la Compagnie des chemins de fer de Jaffa à Jérusalem qui ne lui avaient été remises qu'à titre de nantissement, à charge de les rendre ou représenter.

LES FETES DE PÂQUES
À JÉRUSALEM
(*Le Journal des débats*, 29 avril 1895)

(De notre correspondant).

Jérusalem, le 17 avril 1895.

Les fêtes de Pâques tombant-cette année à la même date, tant pour les Grecs que pour les catholiques, l'affluence des pèlerins et touristes a été très grande dans la Ville sainte. Les Russes ont fourni le plus fort contingent, 3.000 à 3.500 pèlerins environ. Viennent ensuite les Grecs, Arméniens, catholiques et, en dernier lieu, les touristes de différentes nationalités, qui, après avoir séjourné en Égypte, font une étape à Jérusalem avant de rentrer chez eux, en passant par Beyrouth, Damas et Constantinople.

C'est bien l'époque la plus intéressante pour les habitants et industriels de Jérusalem, que celle qui leur amène un si grand nombre de visiteurs, tous bien disposés à emporter chez eux un souvenir de leur séjour dans cette ville, unique en son genre.

Une foule de trafiquants encombre les rues, déjà si étroites, de la ville, étalant en plein vent des marchandises consistant principalement en objets religieux, ou considérés comme tels, des chapelets, des cierges de toutes couleurs et de toutes dimensions, des images de saints, des croix et tableaux, etc. Les hôteliers et les aubergistes profitent de cette occasion pour élever leurs prix à la hauteur de ceux des meilleurs hôtels d'Europe, avec le confort, nourriture et la propreté en moins.

L'encombrement dans les rues est indescriptible, mais il garde un certain attrait par la diversité des costumes pittoresques des indigènes et la façon dont ils sont portés. Les cris des vendeurs, offrant leurs marchandises dans les idiomes les plus bariolés, où se glissent des mots français, anglais, allemands, etc., sont des plus assourdissants.

On respire plus à son aise dans les églises et les couvents, et jamais le sentiment de repos et de recueillement n'est plus saisissant qu'au moment où l'on arrive à se dégager de la foule et à pénétrer dans un de ces édifices, véritables asiles réconfortants. Tel n'a pas été toutefois le cas, le dimanche des Rameaux et le jour du samedi saint, en l'église du Saint-Sépulcre.

Cette église est commune à tous les rites chrétiens, et, en Orient, leur nombre est très grand. Chacun y veut sa place et la défend avec acharnement, empiétant parfois, et le plus possible, sur celle de son voisin. Il s'ensuit, qu'autour du Saint-Sépulcre, on s'est partagé, tant bien que mal, les chapelles qui rayonnent autour de la rotonde principale

dont le dôme couvre le Saint-Sépulcre. Tout ce qui n'était pas partageable est occupé successivement et à tour de rôle par les différentes confessions chrétiennes tel le Saint-Sépulcre lui-même, par exemple. On vient donc y officier d'après un ordre établi, qui engendre le plus souvent-le plus grand désordre, surtout à l'époque où les fêtes de Pâques coïncident comme date pour les différents rites. C'est ainsi que, le dimanche des Rameaux, il y a eu nombre d'éclopés ; une vieille femme même a été étouffée dans la mêlée.

Le samedi saint, la mêlée a revêtu un caractère plus sérieux et elle aurait conduit à des incidents bien plus graves, sans la présence d'esprit du gouverneur de Jérusalem et l'intervention de la troupe. Son origine a une tout autre source.

Depuis quelques années, les patriarches grecs et arméniens grégoriens se disputent un étroit emplacement tout près du Saint-Sépulcre, consacré à la vente de petits cierges, dont les pèlerins font un grand usage le jour du samedi saint, attendu que chacun en achète un faisceau de 20 à 30, qu'il allume à la fois avec le feu sacré issu du Saint-Sépulcre par les soins des deux susdits patriarches. Il est de croyance chez le bas peuple orthodoxe que ce feu descend directement du ciel, et ceci contribue pour beaucoup à faire aller le commerce des petits et des grands cierges.

Pour les orthodoxes, la distribution du feu sacré est le principal attrait de leur pèlerinage, et pour démontrer l'importance qu'ils y attachent, il suffit de signaler que, dès la veille, ils s'installent dans l'église, y couchent pour ne pas perdre les places conquises à grand-peine et les défendent avec le plus grand acharnement.

Un autre sujet de discorde entre les susdits patriarches consiste dans la préséance pendant la cérémonie du feu sacré. D'après un usage ancien, le patriarche grec avait le droit de pénétrer seul dans le Saint-Sépulcre et d'y distribuer le feu sacré. Avec le temps, le patriarche arménien grégorien a revendiqué et obtenu le droit d'y pénétrer aussi, mais en laissant le pas au patriarche grec, et si l'on considère que la porte d'entrée du Saint-Sépulcre n'a que 1 m. 10 de haut sur 0 m. 70 de large, il faut bien que l'un y pénètre à la suite de l'autre. Depuis l'année passée, le patriarche arménien insistait pour s'y faire accompagner par un de ses évêques, ce que le patriarche grec n'admettait pas. Ces différends tendaient à s'envenimer de plus en plus, et il est inutile d'ajouter que les disputes des patriarches sont épousées le plus chaleureusement possible par leurs communautés. Dans un pays comme celui-ci, où les gens considèrent leur patriarche comme le seul représentant de leurs intérêts, ils obéissent aveuglément à ses ordres, qu'il émet à son gré et suivant son bon plaisir, étant sûr qu'il sera obéi à la lettre.

Chacun de ces patriarches avait eu soin d'entretenir l'effervescence parmi ses ouailles dans l'intérêt de sa cause.

Craignant des complications, le gouverneur fit renforcer le nombre des troupes, qui, à pareille époque, occupent l'édifice pour maintenir l'ordre, et chaque individu suspect fut fouillé et débarrassé de ses armes avant qu'on lui permit d'entrer dans l'enceinte sacrée. Le samedi saint, vers trois heures de l'après-midi, les deux patriarches firent leur entrée solennelle dans l'église du Saint-Sépulcre, précédés et suivis de leur clergé et d'une foule considérable de leurs fidèles. Dès le début de la cérémonie, une première mêlée se produisit, que le gouverneur en personne parvint à calmer, faisant rétablir l'ordre par la troupe et priant les patriarches de laisser marcher les choses, comme par le passé. Après des pourparlers assez longs, l'entente semblait s'être établie entre les parties et tout paraissait vouloir se passer comme à l'ordinaire, mais dès que le patriarche grec, prenant le pas sur l'Arménien, s'achemina vers la porte du Saint-Sépulcre, des Arméniens de choix, y apostés, dit-on, par les soins du clergé arménien, forcèrent bruyamment les rangs, bousculant tout sur leur passage, se jetant sur le patriarche grec et le maltraitant de la façon la plus grossière.

Ce que voyant, Grecs et Arméniens, prêtres et laïques [laïcs] se prirent littéralement aux cheveux, et la mêlée devint générale au milieu des cris les plus effrayants et les plus sauvages.

Aussitôt, les clairons se mirent à sonner et, de tous côtés, débouchèrent les troupes, qui réussirent, après un certain temps et avec la plus grande peine, à séparer les combattants et à ouvrir dans la foule houleuse un étroit passage vers la porte du Saint-Sépulcre, que le patriarche grec s'empressa de franchir, après avoir reçu des mains d'un soldat turc sa mitre, elle aussi assez maltraitée par la foule, et suivi de près par le patriarche arménien, resté indemne pendant la bataille.. On ramassa les éclopés, et parmi ceux-ci un prêtre arménien dangereusement blessé. Quelques instants après, les cloches sonnaient à toute volée, et aux cris frénétiques de la populace, tout l'intérieur de l'édifice s'embrasait comme par enchantement, grâce au feu sacré communiqué aux faisceaux des cierges que les pèlerins orthodoxes avaient préparés de longue main. Le spectacle était vraiment grandiose et-saisissant. Le vent, qui s'engouffrait par la porte toute grande ouverte de l'édifice, chassait la fumée et la flamme des cierges contre la face des pèlerins, qui restaient imperturbables, malgré les brûlures qu'ils enduraient, rappelant, à s'y méprendre, le stoïcisme fanatique des hindous se jetant sous les roues de leur char sacré.

Le défilé vers la sortie commença quelque temps après, se produisant sous l'action de la troupe, qui mettait de l'empressement pour débarrasser l'édifice de tous ces milliers de flambeaux éclairant d'une lueur intense l'église entière, mêlant les longues ombres des piliers à ceux du jour baissant.

*
* * *

Dès le lendemain, la gare du chemin de fer était prise presque d'assaut par les pèlerins russes, qui ne demandaient qu'à rentrer chez eux. Ils avaient des reliques et des chapelets, la rémission de leurs péchés et la foi qui sauve tout. Ils n'avaient rien compris aux différends des patriarches et avaient assisté impassibles à la bataille livrée devant la porte du tombeau, auprès duquel ils étaient venus, de si loin, se prosterner en vrais croyants.

Les trains se succèdent depuis, jour par jour, emmenant vers Jaffa pèlerins et touristes, et la direction de cette ligne arrive à contenter tout le monde grâce à l'habileté de M. Bonnafous, l'ingénieur en chef si distingué des ponts et chaussées, qui se multiplie pour arriver à mettre la ligne de Jaffa à Jérusalem en parfait état de service et de parachèvement. Des travaux considérables ont été exécutés sur cette ligne depuis que son exploitation a passé entre les mains de la Société concessionnaire, et le gouvernement ottoman pourra procéder désormais à sa réception définitive. Une fois de plus, en Turquie, le capital français aura assuré à une entreprise intéressante un avenir prospère sous tous les rapports.

Au moment où je vous expédie cette relation, l'archiduchesse Stéphanie d'Autriche prend le train pour se rendre à Jérusalem. Elle choisit une meilleure époque pour voir les lieux saints, que tous les pèlerins et touristes, qui, ont passé leurs fêtes de Pâques à Jérusalem.

PETITE REVUE FINANCIÈRE
Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 14 novembre 1895)
(*Le Journal des débats*, 16 novembre 1895)

On sait qu'aux termes du concordat qui lui a été consenti le 28 mai 1894, la Société de Jaffa à Jérusalem s'est engagée à rembourser aux obligataires, en 55 annuités, la totalité de leur créance d'après leur taux d'admission à la liquidation. Les créanciers

n'acceptant pas ce monde de remboursement avaient la faculté de convertir leurs créances en obligations nouvelles au capital nominal de 500 fr., amortissables dans les mêmes conditions que les anciennes et productives d'un intérêt éventuel de 5 %.

Sur les bénéfices, on devait prélever 1° la somme suffisante pour servir aux créanciers l'annuité de leur créance ; 2° les frais généraux et les frais d'amortissement. Le solde devait être réparti à raison de 95 % aux créanciers et de 5 % aux actionnaires.

La reprise par la Société de Jaffa à Jérusalem de ses lignes antérieurement concédées à la Société de Travaux publics et de Constructions n'ayant eu lieu qu'au 1^{er} mai 1894, le premier exercice, depuis le concordat, n'a compris que huit mois. Pendant cette période, les bénéfices se sont élevés à 125.756 fr. Cette somme à été suffisante pour faire face a toutes les obligations concordataires, ainsi qu'il résulte de l'état de répartition ci-dessous :

Annuité 1/55	5.022
Fonds de roulement	16.092
Amortissement de 39 obligations	9.500
Fonds de prévoyance	18.864
Après déduction de cette somme	59.478
Sur les	125.756
Il reste disponible	66.278
Sur lesquels il a été attribué :	
95 % aux obligataires	62.890
5 % aux actionnaires	3.310
Reliquat à reporter	78
Total	<u>125.756</u>

Chaque obligataire a reçu par titre 3 fr. 305 et chaque actionnaire 0,413, sous déduction des impôts.

L'ensemble des recettes de l'exercice en cours s'est non seulement maintenu au niveau de celles de l'année 1894, mais a augmenté en ce qui concerne le trafic des voyageurs dans des proportions suffisamment importantes pour qu'on puisse dès maintenant prévoir que la répartition afférente à l'année 1895 sera sensiblement supérieure à celle de 1894.

Le trafic des marchandises, pendant les dix mois qui viennent de s'écouler, a laissé beaucoup à désirer les chameliers qui empruntent la voie de terre de Jaffa à Jérusalem ont réussi à accaparer une grande partie des marchandises la Compagnie espère entraver cette concurrence redoutable en prolongeant la voie ferrée depuis la gare de Jaffa jusqu'à la mer et en établissant une gare maritime avec estacade et établissement de la douane. Des négociations ont été entamées à ce sujet, et il est probable qu'elles aboutiront prochainement. On voit que la Société fait tous ses efforts pour surmonter les difficultés qui s'opposent à l'extension de son exploitation, pour être en mesure de remplir les engagements judiciaires qu'elle a pris envers ses créanciers.

CHEMIN DE FER DE JAFFA À JÉRUSALEM
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 mars 1896)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, a eu lieu samedi dernier. Après avoir entendu la lecture des rapports, elle a approuvé les comptes de l'exercice écoulé et décidé la mise en paiement, à partir du 1^{er} avril prochain, d'une somme de 0 fr. 90 net par action et de 7 fr. 25 net par obligation nouvelle.

CHEMIN DE FER DE JAFFA À JÉRUSALEM
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 mars 1897)

Les actionnaires de la Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem se sont réunis le 15 mars courant en assemblée générale ordinaire.

Ils ont approuvé les comptes de l'exercice 1896 et décidé la mise en paiement, à partir du 1^{er} avril prochain, d'un dividende de 0 fr. 75 net par action.

À la même date, il sera mis en distribution une somme de 6 fr. 10 net par obligation nouvelle.

PETITE REVUE FINANCIÈRE
Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem.
(*Le Journal des débats*, 8 mai 1897)

Le rapport sur l'exercice 1895 présenté à l'assemblée générale du 15 mars dernier montre les progrès sensibles réalisés par la société depuis un an.

Nous avons déjà annoncé que le bénéfice net s'est élevé à 235.059 fr. 66, qui ont été répartis conformément à l'article 7 du concordat ; c'est-à-dire qu'après prélèvement d'une somme de 109.059 fr. 09, comprenant les annuités, la dotation du fonds de prévoyance, l'amortissement de 42 obligations et un remboursement partiel de l'emprunt, il est resté 126.000 fr. 57, qui ont permis de répartir aux obligataires, à raison de 95 %, 6 fr. 318 par Obligation, et aux actionnaires, à raison de 5 %, 0 fr. 794 par action.

Le rapport fournit des détails fort intéressants sur les améliorations réalisées dans l'exploitation.

Les dépenses totales n'ont atteint que 197.332 francs, contre 215.560 fr. en 1895 ; la diminution est donc de 18.223 fr., soit de 8,4 %. Ce résultat a pour cause une augmentation sur le trafic des marchandises, des économies sur le combustible et une meilleure utilisation du matériel roulant. Les dépenses de l'administration de Paris ont pu être réduites de 22.813 fr., tout en tenant compte des frais occasionnés en 1895 par la liquidation judiciaire et la réorganisation des services.

Les recettes de l'exploitation ont diminué, dans leur ensemble, de 32.813 fr. Cette diminution porte tout entière sur le trafic des voyageurs et provient des quarantaines imposées en raison de l'épidémie de choléra en Égypte pendant près de dix mois.

Les recettes des voyageurs ont diminué de 54.601 fr., tandis que celles des bagages et marchandises ont augmenté de 21.417 fr.

Voici la comparaison des recettes et des dépenses (fr.) :

	Totaux	Par km exploité et par an.
Recettes totales	486.595 88	5.593 06
Dépenses d'exploitation	197.332 08	2.263 18
Administration de Paris	55.074 35	633.07
Excédent des recettes	234.189 45	2.691 81

L'excédent des recettes représente donc 48,5 % de la recette totale. Ce résultat est très satisfaisant si on considère que l'exercice 1896 a donné une diminution de recettes de 32.813 fr.; par contre, les diminutions très importantes des dépenses ont en partie compensé cette moins-value. Dès lors, il est permis de juger ce que pourra produire la ligne dans l'avenir, pendant les années, où le trafic ne sera pas entravé dans son développement normal par des cas exceptionnellement défavorables comme en 1896. Le conseil est persuadé que, dans les conditions d'économie où on est parvenu à exploiter, on arrivera sûrement à des excédents de recettes beaucoup plus rémunérateurs.

En ce qui concerne la demande en concession de la gare maritime de Jaffa, le rapport est obligé de constater que la question n'est pas beaucoup plus avancée qu'il y a un an. Ce retard provient des délibérations prolongées du Conseil d'État et des négociations de l'administration ottomane au sujet d'une demande de concession d'un port complet à Jaffa survenue au moment où l'affaire de la gare maritime allait aboutir.

Finalement, le ministère des travaux publics, se rangeant à l'avis de la Société du chemin de fer, démontra au Conseil d'État que la construction d'un port complet à Jaffa n'était pas une oeuvre réalisable dans l'état actuel du commerce de la Palestine et le Conseil d'État, partageant cette opinion, a soumis un rapport conforme au Conseil des ministres qui aura à délibérer sur la demande de la Société.

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DE JAFFA À JÉRUSALEM
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 14 mai 1897)

On se rappelle que la Société du Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem a eu des anicroches judiciaires dont ont eu à souffrir les obligataires. Ceux qui se sont armés de patience, et ont accepté les termes et conditions du concordat intervenu en mai 1894, ont reçu en 1895, une première fois 3 fr. 305, et depuis le 1^{er} avril dernier, 6 fr. 10 net par obligation nouvelle.

Ce chiffre représente l'annuité de 1/55^e des 95 % prélevés sur les bénéfices de l'année 1896 au profit des obligations, conformément aux termes du concordat.

En vertu des mêmes dispositions, les actionnaires ont à recevoir, pour l'exercice 1896, par action brut, 0,794 et net 0,75, soit 5 % des bénéfices de l'exercice qui ressortent du compte de Profits et Pertes ci-après et que nous relevons dans le rapport, du conseil d'administration présenté à l'assemblée générale des actionnaires, qui s'est tenue le 15 mars dernier.

CRÉDIT	
Recettes générales, produits de la ligne	486.595 88
Intérêts de comptes de 1896	870 21

		<u>487.466 09</u>
DEBIT		
Dépenses		
Service central :	50,401 55	
Mouvement et trafic :	29.305 41	
Matériel et traction :	93.025 30	
Voie et bâtiments :	24.599 82	
Frais généraux à Paris :	46.007 47	
Impôts :	9.063 88	252.406 43
Bénéfices nets		235.059 66
		<u>487.466 09</u>

Ce chiffre des bénéfices nets, soit 235 059 66
a été réparti de la manière suivante :

Annuités de 1.715 fr. pour remboursement aux obligations :	5.022 50	
Fonds de prévoyance 15 % :	35.258 95	
Amortissement de 42 obligations :	21 000	
Paiement sur compte :		
Emprunt pour l'année 1896 :	47.777 64	109.059 09
Reste disponible		<u>126.000 57</u>
sur lesquels sont attribués :		
1° 95 % aux obligataires		119.700 54
2° 5 % aux actionnaires		6.300 03
100 %		<u>126.000 57</u>

Le rapport du conseil d'administration constate que l'excédent des recettes sur les dépenses représente 48,12 % sur la recette totale malgré que celle-ci soit en diminution de 32.813 francs sur l'exercice précédent. Mais d'autre part, une diminution très appréciable des dépenses d'exploitation et des dépenses de l'administration de Paris à rétabli l'équilibre.

La diminution des recettes porte toute entière sur le trafic des voyageurs arrêté dans son essor par les épidémies, les quarantaines et aussi les événements politiques.

Par contre, le trafic des marchandises a bénéficié d'une augmentation assez notable.

La réception définitive de la ligne a été prononcée le 30 avril 1896, sans aucune réserve. Le compte des travaux de parachèvement a été clôturé et s'est soldé par la

somme de 350.000 francs, prévue au début des travaux. La demande en concession de l'établissement d'une gare maritime dont ii a été déjà parlé à l'assemblée du 14 mars 1896 a suivi la filière tortueuse de l'administration supérieure, et, en dernier lieu, le Conseil d'État a rédigé pour le Conseil des ministres un rapport favorable à la demande de la Société.

Après le rapport que nous venons d'analyser, l'assemblée des actionnaires a voté les résolutions que nous avons publiées dans notre numéro du 19 mars dernier.

M. CAMILLE COLAS

(*Le Journal des débats*, 16 février 1898, une)

Nous avons la douleur d'annoncer la mort de M. Camille Collas, qui était depuis cinq ans président du conseil d'administration du *Journal des débats*. Il' était beaucoup plus encore, car il avait mis au service de notre œuvre toute l'activité de son esprit et toute la générosité de ses sentiments. Il nous a consacré les dernières années de sa vie ; il les a passées au milieu de nous ; nous avons pu apprécier ce que cet homme qui avait vu et accompli beaucoup de choses, qui avait été mêlé à de grandes affaires, qui avait fait apprécier, respecter et aimer la France dans les pays d'Orient, avait en lui de qualités à la fois fortes et attrayantes, où un bon sens rare, une intelligence affinée, une expérience consommée, se mêlaient à une exquise délicatesse de cœur, et, au point de vue des relations personnelles, à une bonne grâce et à une urbanité parfaites. Tous ceux qui ont connu M. Camille Collas le reconnaîtront dans ce que nous disons de lui.

Au milieu d'une vie aussi active que la sienne, consacrée pour une large part à des intérêts qui semblaient devoir l'absorber tout entier, il avait trouvé le temps de lire énormément, de réfléchir encore davantage, de comparer, enfin de s'instruire dans tous les sens que le mot comporte. Il était difficile de rencontrer un esprit aussi sérieusement cultivé que le sien. À beaucoup d'égards, cela n'avait rien de surprenant.

Né en 1819, M. Collas avait d'abord appartenu à la marine au long-cours, puis il avait été attaché à la marine de guerre, et à ce titre avait pris part à plusieurs de nos expéditions algériennes. Tout le monde méditerranéen lui était familier. Il en connaissait à fond les mœurs et les intérêts. Il avait assisté de sa personne, en y jouant modestement un certain rôle, à la plus grande révolution de ce siècle, celle qui a fait sortir la vieille Europe continentale de l'étroitesse de ses cadres séculaires, pour l'aiguiller vers la conquête de l'Afrique, et plus tard vers la pénétration de l'Asie. Il savait tout ce qu'on pouvait savoir à ce sujet, et il avait la divination de tout ce qu'on pouvait en pressentir.

En 1848, député de la Gironde à l'Assemblée constituante, il avait été un des membres particulièrement actifs, les mieux renseignés et les plus utiles de la grande commission d'enquête sur la marine, que présidait M. Dufaure. Il s'efforçait de perfectionner et de fortifier l'outil indispensable à la politique prochaine, entrevue et désirée par lui. Mais tout cela était naturel chez un homme de mer.

Nul ne pouvait être surpris de découvrir en M. Collas des connaissances approfondies sur des matières qu'il devait si bien connaître pour les avoir longtemps pratiquées. Ce qui, par la suite, a pu étonner davantage, c'est de constater en lui des qualités d'un autre ordre. Comment était-il devenu un appréciateur aussi fin et aussi sûr des choses purement intellectuelles, qui appartiennent au monde de la littérature et de l'art, de l'histoire ou de la science, et même de la philosophie ? Nous n'en savons rien, mais le fait nous a frappé bien souvent. On ne prenait jamais M. Collas au dépourvu, sur quelque objet que le hasard conduisît la conversation. Il avait sur toutes choses un mot juste, exact, parfois pénétrant, où l'on reconnaissait à la fois l'inébranlable bon sens de l'homme pratique et le tact de l'homme de goût. Et nul ne fut plus éloigné que lui de

toute prétention à se faire valoir, encore moins à imposer ses jugements. Il aimait surtout à raconter, et à raconter en souriant.

Ce que nous venons de dire explique la vie de M. Camille Collas. Dans toute l'activité de l'âge, il s'attacha, avec Michel Pacha, à une œuvre considérable, qui n'était pas seulement une œuvre d'industrie, mais encore de civilisation : nous voulons parler des Phares de l'Empire ottoman. Il réussit admirablement. Parmi toutes les créations françaises, qui soutiennent toujours notre renom et notre prestige en Orient, il n'y en a pas qui aient contribué davantage à les maintenir intacts. Cette heureuse entreprise est une de celles qui nous ont fait le plus d'honneur. Il semble qu'elle n'ait pas jeté sur les rivages orientaux des lumières purement matérielles : elle a été comme l'illumination du génie français, fait de clarté et de probité. M. Collas s'est consacré longtemps à cette tâche ; les qualités qu'il y a mises lui ont valu l'estime générale, et, sans doute aussi, la satisfaction de soi-même.

Et, pourtant, cette satisfaction n'était pas complète. Arrivé avec la vieillesse à une existence tranquille, à un repos dont il avait le droit de jouir pour l'avoir bien mérité, l'autre homme qui était en lui a manifesté des exigences nouvelles. Nous avons dit que M. Collas était un lettré ; il était aussi, et avant tout, un ardent patriote. Il n'avait pas oublié les années passées par lui dans le monde politique ; non pas qu'il voulût y rentrer, jamais pensée n'a été plus éloignée de lui ; mais il lui en était resté une préoccupation constante de tous les intérêts de son pays, soit au dedans, soit au dehors. Il ne les séparait pas les uns des autres, sachant mieux que personne quels liens intimes les rattachaient les uns aux autres. Son idéal politique était celui auquel ce journal a consacré toutes ses forces. Voilà pourquoi il est venu à nous. Homme de lutte sous des apparences calmes, il comprenait que des batailles décisives allaient être livrées, et il ne voulait pas y rester étranger. Il ne voulait, d'ailleurs, rien autre chose, il ne voulait rien, pour lui-même ; il avait tout ce qu'il pouvait espérer en ce monde, la fortune, la considération, le respect. Mais il aimait à se dévouer à une cause, quand il la croyait bonne, et il s'y abandonnait avec un désintéressement absolu. Sa mémoire nous restera très chère, comme celle d'un parfait honnête homme, affable et simple, en même temps qu'il était un esprit très ouvert et très distingué. Il aurait été heureux, et aurait reçu toute la récompense qu'il pouvait atteindre en ce monde, si ses dernières années n'avaient pas été éprouvées, par les deuils les plus douloureux. Sa mort est un deuil nouveau pour sa famille : nous nous y associons respectueusement et de tout notre cœur.

F. C.

Augustin *Aimé* LE BÈGUE, président

Né à Lyon en 1838.

Fils de Jean Pierre Auguste Le Bègue, négociant, et de Marie Augustine Adrienne Adelaïde Daclon.

Marié à Lyon avec Marie Alice Sophie Anna Rambaud.

À la Banque de France :

Contrôleur à Lyon (1870-1871),

directeur de la succursale d'Épinal, puis (nov. 1874) de Nancy.

Directeur, puis administrateur délégué de la Société Nancéenne de Crédit industriel et de dépôts (démission en 1891).

Fondateur et commissaire des comptes (avril 1887), puis administrateur (1892) des Tramways de Paris et du département de la Seine.

Fondateur et administrateur du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem (1891).

Administrateur de la Société générale (1892-1909) et par suite :

du Nouveau Panama (oct. 1894),

de la Compagnie française des câbles télégraphiques (jan. 1895),

de la Compagnie française des mines et usines d'Escombrera-Bleyberg (Espagne) (1895),

de la Banque française du Brésil (juin 1895),

de la Compagnie Vosgienne de Filature et de Tissage (août 1898),

de la Société française de banque et de dépôts (1902),

des Tramways de l'Est-Parisien (démission en 1904).

de la Banque française pour le commerce et l'industrie (juin 1904),

de la Société minière et métallurgique de Villemagne (mars 1908),

de la Cie parisienne de l'air comprimé...

Membre du Yacht Club de France (mars 1900)

Décédé le 18 juillet 1909, à Paris VIII^e.

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DE JAFFA À JÉRUSALEM

(La Cote de la Bourse et de la banque, 23 avril 1898)

La situation de la Société du Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem s'est un peu améliorée au cours de l'exercice 1897. L'assemblée générale des actionnaires, qui s'est tenue le 14 mars dernier, a pu le constater par le rapport du conseil d'administration et celui du commissaire des comptes.

L'exploitation s'est poursuivie dans des conditions normales et satisfaisantes, sans accrocs ni accidents. Les recettes sont en augmentation de 9,97 % sur celles de l'année dernière et bénéficient principalement d'un accroissement du trafic des marchandises à petite vitesse, les voyageurs ayant encore laissé un déficit par suite des événements politiques et de l'interdiction absolue des pèlerinages russes. Or le trafic des voyageurs peut, sans trop d'inconvénients, subir des intermittences, alors que celui des marchandises, en progressant, affecte un caractère de permanence qui révèle un développement de transactions commerciales qui constituent un excellent garant de l'avenir de la ligne.

Cet état de choses n'est pas, d'ailleurs, essentiellement nouveau et nous avons déjà, l'année dernière, eu l'occasion de signaler la prédominance du trafic marchandises sur celui des voyageurs.

Le développement des transports, en amenant l'augmentation des recettes, a eu pour conséquence inévitable une certaine élévation des dépenses, mais la

proportionnalité est restée favorable dans son ensemble et s'est résumée par un abaissement du coefficient d'exploitation de 40,6 % en 1896 à 39,6 %.

En même temps que se sont accrus les transports par la voie ferrée, se sont diminués ceux effectués par la route qui, de 1.143 tonnes en 1896, sont passés à 482 tonnes.

En 1897, le chemin de fer a transporté 15.797 tonnes 500 de marchandises rentrant dans le trafic normal contre 13.760 tonnes 500 en 1896, soit 2.037 tonnes en plus. Il a transporté, en outre, 3.550 tonnes de matériaux d'empierrement pour la réparation de la route de Jaffa à Jérusalem, contre 1.600 tonnes en 1896, soit 1.940 tonnes en plus.

Les dépenses n'ont été accrues que de 14.250 fr. 63, soit 7,22 %. Les recettes se sont augmentées de 47.235 fr. 53.

Le compte des profits et pertes qui, en 1896, présentait un solde créditeur de 235.059 fr. 66, accuse cette année un bénéfice de 269.237 fr. 33, en augmentation de 34.177 fr. 67.

Il s'établit de la manière suivante :

RECETTES		
Produits de la ligne		533.774 56
Intérêts divers en 1897		3.712 17
Total		537.486 73
DÉPENSES		
Service central	55.366 24	
Mouvement et trafic	30.666 42	
Matériel et traction :	102.687 20	
Voie et bâtiments :	25.862 85	
Frais généraux à Paris :	45.201 99	
Impôts	11.414 73	
	268.199 40	
Bénéfices :	269.287 33	
Somme égale		537.486 73

Ce bénéfice de 269.287 33
a été réparti de la manière suivante :

Annuités 1/55	5.022 50
Fonds de prévoyance	40.393 10
Amortissement de 44 obligations	22.000 00
Paiement sur compte emprunt pour l'année 1897	47.777 64
95 % du disponible aux obligataires	146.389 39

5 % aux actionnaires	7.704 70
Somme égale	<u>269.287 33</u>

En conséquence, sont répartis, pour 1897, 7 fr. 76 par obligation et 0,976 par action.

Le rapport du conseil d'administration a sollicité de l'assemblée des actionnaires la continuation des pouvoirs nécessaires pour poursuivre les négociations relatives à l'obtention de la concession de la gare maritime qui fournirait un aliment considérable au trafic du chemin de fer. Ces négociations ne sont pas à l'heure actuelle plus avancées qu'il y a un an par suite de l'impossibilité où s'est trouvé le Conseil des ministres, occupé des événements de la guerre turco-grecque, de délibérer sur le rapport du Conseil d'État qui conclut en faveur de la Compagnie.

L'assemblée générale des actionnaires, après avoir approuvé les rapports du conseil d'administration et du commissaire des comptes, le bilan et le compte profits et pertes, a fixé, selon les prescriptions de l'article 7 du concordat du 28 mai 1895, la répartition à faire à 7 fr. 96 par obligation et 0 fr. 976 par action, payables depuis le 1^{er} avril respectivement par 7 fr. 55 et 0 fr. 90 nets d'impôts.

L'assemblée a renouvelé au conseil d'administration tous les pouvoirs donnés par l'assemblée générale ordinaire du 4 mai 1895 pour réaliser, au mieux des intérêts de la Société, toute combinaison lui assurant la somme nécessaire au prolongement de la ligne jusqu'à la mer et à l'établissement d'une gare maritime.

Elle s'associe au deuil de la famille de M. Collas, président de la société, décédé le 15 février 1898 ; élit administrateurs MM. J. Barrot¹⁵, H. de Bertrand et P. de Vaureuil [*Vauréal* ¹⁶], et commissaire des comptes, M. de Bonnemains ¹⁷.

Allemagne
(*Le Temps*, 17 septembre 1898)

On a reçu à Berlin quelques détails sur le voyage à Jérusalem que l'empereur et l'impératrice vont entreprendre.

L'empereur ira de Jaffa à Jérusalem à cheval, et retournera de Jérusalem à Jaffa par le chemin de fer.

Le train impérial se composera de cinq wagons, que l'on est en train d'aménager en toute hâte à Jaffa ; deux des wagons seront tendus de soie grise. Le wagon-salon spécialement affecté à l'empereur sera tendu de soie verte.

L'empereur quittera Jérusalem le 5 novembre, à neuf heures du matin, pour se rendre à Jaffa. Si la mer était mauvaise, il irait à cheval à Caïffa.

Dans le cas contraire, si la mer le permet, il s'embarquera de suite à Jaffa, passera le reste de la journée en rade en face de Jaffa.

¹⁵ Peut-être Joseph Barot (1932-1909), frère de Frédéric Barrot (ci-dessus) et ancien secrétaire particulier du vice-roi d'Égypte.

¹⁶ Pierre de Vauréal (1871-1961) : petit-fils de Camille Collas. Successeur d'Aimé Le Bègue à la présidence en 1909. Voir encadré ci-dessous.

¹⁷ Jacques Pierre Édouard baron de Bonnemains (Paris, 29 juin 1854-Paris XVI^e, 9 juillet 1905) : fils de Henri Pierre, baron de Bonnemains (1821-1898), inspecteur des finances, maire du XVI^e arrondissement sous le Second Empire, censeur de la Société de banque et de comptes courants (1863-1890), la représentant dans divers avatars, et de Maria Staub (belle-sœur d'Armand Donon, patron de ladite Société de banque et de comptes courants). Neveu du général Bonnemains (1814-1885), ayant commandé en 1870 la contestée charge des cuirassiers de Reischoffen. Déjà rencontré comme administrateur des Huileries de Sousse (Tunisie).

D'aucuns prétendent qu'il fera cette station à Jaffa pour observer le port et voir s'il y a lieu de le demander en cadeau au sultan ; d'autres prétendent que l'empereur compte ainsi seulement se reposer des fatigues du voyage.

Une agence des voyages s'occupe activement des préparatifs ; elle a commandé onze cents places de 1^{re} classe pour des voyageurs allemands. Elle annonce devoir en retenir de nouvelles d'ici au 1^{er} octobre.

Les réparations de la route Caïffa-Jaffa ne vont pas vite. L'ingénieur, qui en est chargé, espère qu'il ne pleuvra pas avant l'accomplissement du royal voyage, car les réparations de la route se font à la turque, c'est-à-dire qu'on bouche à, la hâte les trous et superficiellement avec du sable ou de la terre ; peu ou pas d'empiècement. Une journée de pluie rendrait la route complètement impraticable.

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DE JAFFA À JÉRUSALEM (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 10 août 1899)

Le trafic, les recettes qui en proviennent, les bénéfices qui en découlent, ont été en très notable progression sur les chemins de fer de Jaffa à Jérusalem pendant l'exercice 1898 dont il a été rendu-compte aux actionnaires dans leur assemblée générale annuelle tenue le 15 mars dernier.

La répartition des bénéfices réalisés aux obligations et aux actions s'en trouve accrue dans de très notables proportions.

Pour l'exercice 1897, les obligations avaient reçu 7,76 et les actions, 0,976.

Pour l'exercice 1898, il est réparti 14.023 par obligation et 1.739 par action.

Pour l'exercice 1898, les recettes totales se sont élevées à 746.251 fr. 36 contre 533.774 fr. 86 en 1897, ce qui représente une augmentation de 39 %. Cette moyenne de 39 % se déduit d'une augmentation de 51,50 % sur les voyageurs, de 51,80 % sur la grande vitesse, bagages, messageries, etc., et de 21,60 % sur la petite vitesse, marchandises, animaux, etc. et de 41,30 % sur divers.

Ces chiffres de recettes sont les plus élevés qui aient été obtenus depuis le commencement de l'exploitation et cela pour toutes les catégories du trafic.

Pour les voyageurs, les transports par route ont notablement, diminué en 1898. Ils sont tombés de 10.750 à 7.595.

Il convient de noter que les dépenses d'exploitation ont eu, de leur côté, à supporter une assez sensible augmentation et se sont élevées de 211.582 fr. 71 en 1897 à 264.654 fr., en 1898, ce qui représente une augmentation de 25,10 %. Les dépenses de l'administration de Paris n'ont été augmentées que de 4.625 fr. seulement.

Le coefficient d'exploitation s'est amélioré, et de 39,6 % qu'il était en 1897, il s'est abaissé à 35 %. L'excédent des recettes sur les dépenses totales représente 42,3 % de la recette totale.

L'augmentation des dépenses est due en partie à une cause très heureuse et très satisfaisante, c'est-à-dire au développement important du trafic auquel se rattachent : un supplément de dépenses de combustible, d'entretien du matériel roulant et de la voie et les améliorations de traitement du personnel avec les gratifications qui lui ont été allouées. De plus, les dépenses extraordinaires occasionnées par le voyage de l'Empereur et l'impératrice d'Allemagne, n'ont pas toutes été compensées par des plus-values de recettes. Une autre cause de surcroît de dépenses, et celle-là très regrettable, a été l'accident de Jérusalem pendant l'exécution d'une manœuvre pourtant usuelle. Enfin, la reconstruction du bâtiment des voyageurs de la station de Ramleh et le changement du fil de la ligne télégraphique ont encore participé dans l'augmentation des dépenses.

Toutefois, l'augmentation des dépenses d'exploitation afférentes à l'accroissement du trafic, est restée très sensiblement proportionnelle à cet accroissement.

Le conseil d'administration a demandé à l'assemblée de lui renouveler les pouvoirs nécessaires à la suite des négociations, longues et difficiles, entamées avec le gouvernement ottoman, au sujet de l'établissement dans le port de Jaffa d'une gare maritime.

Les bénéfices pour l'exercice 1898 s'élèvent à 417.275 81 que le conseil a proposé de répartir conformément aux termes du concordat. Il en résulte que les sommes revenant à chaque obligataire et actionnaires sont respectivement de 14,023 et de 1,739 sous déduction des impôts.

L'assemblée a approuvé les comptes, bilan et répartition du compte « profits et pertes » faite conformément aux prescriptions de l'article 7 du concordat du 28 mai 1894, et a fixé les répartitions aux chiffres que nous avons indiqués ci-dessus.

Elle a renouvelé au conseil d'administration ses pouvoirs, et a élu comme administrateurs MM. P. de Vauréal et comte de Foucault, et comme commissaires des comptes, M. E. de Bonnemains.

NÉCROLOGIE

Comte de Foucault

(*Le Journal des débats*, 30 août 1899)

On nous annonce la mort du comte de Foucault, ancien préfet, chevalier de la Légion d'honneur, vice-président du cercle Volney, décédé subitement dimanche, à son domicile, 46, rue Cambon. Les obsèques auront lieu jeudi, à dix heures, à la Madeleine.

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DE JAFFA À JÉRUSALEM

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 30 mars 1900)

L'assemblée générale ordinaire de cette société a eu lieu le 28 courant. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1899 et voté la distribution, à partir du 1^{er} avril prochain, d'une somme de 1 fr. 70 net par action et de 13 fr. 95 net par obligation nouvelle.

Société de Travaux publics et Constructions

Avis du liquidateur

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 décembre 1899)

Toutes réclamations concernant la « Société de travaux publics et constructions », société anonyme au capital de 3 millions de francs, ayant eu pour objet toute entreprise directe ou toute coopération à des travaux d'utilité publique ou privée, etc., primitivement dénommée « Société anonyme de maisons à bon marché », ayant eu son siège à Paris, rue Louis-le-Grand, 15, puis avenue de l'Opéra, 38, constituée le 8 juin 1867, transformée et modifiée le 4 avril 1893 et dissoute le 24 mai 1893, devront être adressées aux bureaux de la liquidation de cette société, rue de Provence, 60, à Paris, jusqu'au 21 février 1900, dernier délai.

Passé ce délai, il sera procédé par la liquidation au paiement des créances produites pouvant être admises. Puis, après encaissement des réalisations restant à faire et qui

doivent être faites d'ici là par voie de vente amiable, lesquelles consistent dans [4.935 actions et 7.523 obligations de la Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem](#) et 1.019 actions de la Compagnie du colmatage de la Crau, il sera fait aux actionnaires la répartition du produit net de tout l'actif de la liquidation. — *Droit*, 24/11/1899.

Société des Travaux Publics et Constructions*
Répartition
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 9 octobre 1900)

Comme suite à l'insertion parue dans notre numéro du 6 décembre 1899, et aux termes de laquelle toutes réclamations concernant la Société des Travaux Publics et Constructions, société anonyme au capital de 3 millions de francs, ayant eu pour objet toute entreprise directe ou toute coopération à des travaux d'utilité publique ou privée, etc., [primitivement dénommée Société anonyme de maisons à bon marché](#), ayant eu son siège à Paris, rue Louis-leGrand, 15, puis avenue de l'Opéra, 38, constituée le 8 juin 1867, transformée et modifiée le 4 avril 1893, et dissoute le 24 mai 1893, devaient être adressées aux bureaux de la liquidation de cette société, rue de Provence, 60, à Paris, jusqu'au 51 février 1900, dernier délai, avec avis que passé ce délai, il serait procédé par la liquidation au paiement des créances produites pouvant être admises. Puis, qu'après encaissement des réalisations restant à faire et qui devaient être faites d'ici là par voie de vente amiable, lesquelles consistaient dans [4.905 actions et 7.523 obligations de la Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem](#), et 1.019 actions de la Compagnie du Colmatage de la Crau, il serait fait aux actionnaires la répartition du produit net de tout l'actif de la liquidation.

Les actionnaires de ladite Société de Travaux Publics et Constructions sont informés qu'il sera procédé à cette répartition à compter du 2 octobre prochain.

En conséquence, ils sont invités à produire leurs actions aux bureaux de la liquidation, à l'effet de recevoir le montant des sommes leur revenant, dont partie a été et sera encaissée à ladite date.

Les sommes revenant aux titres qui, dans le délai de trois mois n'auraient pas été produites, seront versées à la Caisse des dépôts et consignations pour le compte des ayants droit.

CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 mars 1901)

Réunis en assemblée générale ordinaire le 2 mars courant, les actionnaires de cette Société ont approuvé les comptes et le bilan du septième exercice du 1^{er} janvier au 31 décembre 1900 ainsi que la répartition du solde créditeur du compte profits et pertes, et fixé les répartitions à faire aux porteurs de titres de la Société, aux sommes suivantes : 13 fr. 861 par obligation, 1 fr. 711 par action.

CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM ET PROLONGEMENTS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 avril 1903)

L'assemblée générale annuelle de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, qui a eu lieu le 28 mars, a approuvé les comptes de l'exercice écoulé et fixe les répartitions afférentes à 1902, à 11,45 nets par obligation nouvelle et 1 fr. 40 par action. Ces dividendes sont payables contre remise du coupon n° 9 depuis le 1^{er} avril.

LES CONGRÉGATIONS
À PARIS
(*Le Temps*, 27 avril 1903)

Par suite de la dispersion des pères du Saint-Sacrement, la chapelle de la colonie espagnole de l'avenue de Friedland se trouvait privée de ses desservants habituels. Mais ceux-ci viennent d'être remplacés.

Faisant droit à une requête présentée par la colonie espagnole et appuyée par l'ambassadeur, M. Combes a autorisé la célébration du culte dans cette chapelle, à condition que le prêtre désigné pour y officier n'eût jamais, à quelque titre que ce fût, appartenu à une congrégation. En conséquence, et avec l'agrément du gouvernement, le cardinal Richard a choisi comme chapelain un jeune prêtre du diocèse de Paris, l'abbé A[ndré] Bonnafous, ancien élève de l'École polytechnique, où il fut le camarade de promotion du capitaine Baignol, gendre du général Brugère.

L'abbé A. Bonnafous est le fils de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur de la Compagnie des chemins de fer de Jaffa à Jérusalem, constructeur de plusieurs lignes brésiliennes.

Après avoir séjourné pendant plusieurs années dans l'Amérique du Sud, il était rentré en France et, nommé vicaire à Saint-Philippe du Roule, s'occupait spécialement des œuvres de la jeunesse.

Trois ecclésiastiques espagnols l'assisteront dans ses nouvelles fonctions : MM. Aceves, Huide et don Udabe d'Irun.

CHEMIN DE FER DE JAFFA À JÉRUSALEM
(*Le Journal des chemins de fer*, 30 mai 1903)

L'assemblée générale des actionnaires du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem a eu lieu le 28 mars 1903. Nous croyons d'autant plus intéressant de relever les comptes et les principaux chiffres soumis aux actionnaires, qu'il s'agit d'une ligne qui, quoique modeste encore dans ses proportions et son exploitation, est appelée, croyons-nous, à un certain développement.

Cette entreprise emprunte, en outre, un certain caractère d'actualité, à tout le bruit qui se fait en ce moment autour du chemin de fer de Bagdad. L'Orient fait, à l'heure présente, assez parler de lui pour que la situation des chemins de fer qu'il possède ne reste pas inaperçue.

Les résultats de l'exercice 1902 se résument par les chiffres suivants :

Recettes	672.946 83
Dépenses	331.440 52
Bénéfice net	341.506 31

Ce produit, conformément à l'article 7 de l'acte concordataire, a permis de fixer une répartition de 1 fr. 465 aux actions et de 11 fr. 94 aux obligations, soit, sous déduction des impôts, de 1 fr. 40 et de 11 fr. 45.

Comparé à l'exercice précédent, l'exercice 1902 se présente dans une situation moins brillante, à en juger par les chiffres suivants :

Recettes en 1901	763.169 38
Recettes en 1902	672.946 83
Diminution en 1902	90.223 55
Dépenses en 1902	331.440 52
Dépenses en 1901	331.127 97
Augmentation en 1902	312 55

L'accroissement des dépenses est presque insignifiant, ce qui prouve que si l'exploitation n'avait pas été entravée en 1902 par des circonstances exceptionnellement fâcheuses, le coefficient d'exploitation aurait été plus satisfaisant.

Les mouvements sur la voie ferrée s'étaient trouvés, pendant les trois premiers trimestres de 1902, en progrès par rapport au trafic de 1901. Mais dès le milieu d'octobre jusqu'à la fin de l'année, l'exploitation a été subitement entravée par l'écllosion subite d'épidémies. Tout le littoral de la Palestine et de la Syrie, compris entre l'Égypte et le port de Beyrouth fut mis en quarantaine. La circulation des trains fut suspendue un moment complètement, puis partiellement, pour empêcher la propagation du mal. Des mesures prophylactiques imposées rendaient le service des trains très onéreux.

Il ressort des comptes présentés que sans ces entraves exceptionnelles apportées à l'exploitation, les affaires de la Compagnie auraient suivi une marche normale, même progressive. Le trafic des voyageurs a été réduit de moitié pendant le mois d'octobre, puisque toute circulation a été interdite du 18 au 31 ; il a été ramené presque à rien pendant les mois de novembre et décembre, car, par exemple, de Jaffa à Jérusalem, la circulation n'a été autorisée que par groupes de vingt-cinq personnes à la fois. Pendant ces deux mois il n'a été transporté en 1902 que 1.105 voyageurs de toutes classes, contre 12.615 en 1901.

Il en est résulté, seulement en ce qui touche le mouvement des voyageurs, une perte de 68.645 fr. sur le troisième trimestre de 1902. Grâce à l'avance obtenue durant les mois précédents, cette diminution de recettes a été ramenée à 52.087 fr. 71, ce qui prouve bien que l'exploitation du chemin de fer a une tendance normale à se développer.

En ce qui concerne les marchandises, par suite des mêmes entraves apportées au trafic, il y a eu, pour la période s'étendant du 18 octobre à fin décembre, un écart de 43.963 fr. entre 1901 et 1902. Cette perte pour 1902 a été ramenée à 39.157 fr. 19, toujours en raison de l'augmentation de recettes réalisée pendant les trois premiers trimestres. Ce progrès accompli pendant les neuf premiers mois de 1902 était d'autant plus significatif que l'exercice 1901 avait bénéficié de rentrées exceptionnelles, provenant de transports d'eau pour l'alimentation de Jérusalem.

Le total des recettes opérées à titres divers et résultant principalement, d'une part, du change des monnaies et, d'autre part, des produits des disponibilités à Paris, a atteint en 1902 la somme de 27.815 fr. 56, en augmentation de 4.616 fr. 07.

Sans le fait accidentel de l'épidémie, l'exercice 1902 aurait donc donné des résultats plus satisfaisants que l'exercice 1901, au lieu d'accuser des bénéfices inférieurs. Les

pertes réalisées ont été la conséquence uniquement des mesures administratives imposées par les autorités de Palestine, lesquelles ont empêché la libre exploitation de la ligne, telle qu'elle est garantie par la convention et le cahier des charges qui régissent la concession. La Société a cru devoir demander réparation des dommages qui lui ont été causés à ceux qui en ont été l'origine. Elle s'est adressée au ministre du commerce et des travaux publics de l'Empire ottoman pour obtenir une compensation aux torts qu'elle a subis.

Pour établir ses pertes, la Société a estimé qu'elle devait chercher, dans la charte qui la lie envers le gouvernement impérial, le mode d'évaluation prévu pour l'établissement des recettes par le cahier des charges, c'est-à-dire la moyenne des cinq dernières années. La diminution, pour les mois d'octobre, novembre et décembre, a été de 94.000 fr. et c'est cette somme qui est réclamée, en principal et en intérêts, au gouvernement impérial. Celui-ci, selon son habitude, n'a encore pas répondu. La Société ne manquera pas de faire tous ses efforts pour obtenir satisfaction.

Au bilan, les frais d'établissement sont portés pour 11.592.914 fr., somme correspondant au capital-actions et obligations qui figure pour 11.611.661 fr. y compris un emprunt de 716.664 fr. La situation financière de la Société est saine.

Après examen de l'état des affaires de la Compagnie, l'assemblée des actionnaires a approuvé les comptes et bilans et fixé le dividende, ainsi que nous l'avons indiqué. Elle a réélu, comme administrateur, M. E. de Nalèche ¹⁸, dont les pouvoirs étaient venus à expiration, et comme commissaire des comptes pour l'exercice 1903 M. E. de Bonnemains.

MARCHÉ FINANCIER

Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem.
(*Le Journal des débats*, 5 octobre 1903)

L'assemblée générale ordinaire de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem s'est réunie le 28 mars 1903. Ainsi que le fait remarquer le rapport du conseil d'administration, les comptes de l'exercice 1902 portent la trace des pertes occasionnées par les mesures administratives imposées à la Compagnie par les autorités de Palestine en raison de l'épidémie du choléra qui a sévi dans cette région.

La marche générale de l'exploitation, très satisfaisante pendant les trois premiers trimestres de l'exercice et en progrès notable dans ses résultats par rapport à ceux de 1901, dans toutes les branches du trafic, a été, en effet, subitement entravée, à partir du milieu d'octobre et pendant le restant du quatrième trimestre, par la mise en quarantaine de tout le littoral de la Palestine et de la Syrie, compris entre l'Égypte et le port de Beyrouth exclusivement. À partir du 15 octobre, des mesures sanitaires très rigoureuses furent prises pour circonscrire et arrêter l'expansion de l'épidémie et l'empêcher surtout d'envahir Jérusalem qui était encore indemne. La circulation des trains fut suspendue, par ordre du gouverneur de la Palestine, à partir du 18 octobre, et tout le trafic de voyageurs et de marchandises arrêté pendant neuf jours pleins, jusqu'au 27.

À cette date, la Société fut autorisée à reprendre partiellement le trafic des marchandises de Jaffa à Jérusalem, toutes les stations intermédiaires restant en

¹⁸ Étienne de Nalèche (1865-1947) : fils de Louis de Nalèche (1828-1879), avocat à la Cour de cassation et au Conseil d'État, député de la Corrèze (1876-1879) et administrateur du Bône-Guelma (1876-1879). Frère cadet de Gilbert de Nalèche (ci-dessous). Marié en 1888 à Julia de Vauréal, petite-fille de Camille Collas. En conséquence, secrétaire du conseil (1893), puis directeur (1895) du *Journal des débats*. Voir Qui êtes-vous ?

quarantaine, avec un ensemble de mesures prophylactiques qui rendaient le service des trains très pénible, en même temps que très onéreux pour la société.

À la suite des sollicitations pressantes de la Compagnie, le gouverneur autorisa, à partir du 11 novembre, le transport des voyageurs entre la montée de Jaffa et Jérusalem, mais dans des conditions qui rendaient cette autorisation à peu près illusoire le nombre des voyageurs était, en effet, limité à 25 par train et encore ceux-ci devaient-ils purger à leur arrivée à Bittir une quarantaine de dix jours.

C'est dans ces conditions que la Société a dû assurer l'exploitation depuis Le 18 octobre jusqu'au 8 janvier, soit pendant plus de deux mois et demi. Aussi, les dépenses faites en 1902 pour l'ensemble de l'exploitation ont-elles atteint le chiffre de 331.440 fr., en légère augmentation sur celles de l'année précédente, tandis que les recettes n'étaient que de 672.940 fr., en diminution de 90.223 fr., soit 13,4 % par rapport à celles de 1901.

Les bénéfices de l'exercice 1902 se sont élevés, malgré ces circonstances particulièrement défavorables, à 341.506 fr., qui, après les versements dictés par les prescriptions du concordat du 28 mai 1894, ont permis de distribuer 11 fr. 45 par obligation, et 1 fr. 40 net par action.

Le rapport du conseil d'administration fait observer que les pertes considérables que la société a subies au cours de l'exercice 1902 ont été causées uniquement par les mesures administratives qui lui ont été imposées. Le conseil considère, en effet, que la suspension totale ou partielle du trafic, la limitation du nombre des trains et des voyageurs ont porté une grave atteinte au libre exercice de l'exploitation de la ligne, tel qu'il a été garanti à la Société par la convention et le cahier des charges.

En conséquence, la Société a adressé une réclamation au gouvernement ottoman en vue d'obtenir réparations des pertes qu'elle a subies dans le quatrième trimestre de 1902 et qui, d'après ses estimations, s'élèvent à 94.000 fr.

CHEMIN DE FER DE JAFFA À JÉRUSALEM
(*Le Journal des chemins de fer*, 16 avril 1904)

Les actionnaires de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem, réunis le 31 mars en assemblée générale ordinaire, ont approuvé les comptes de l'exercice écoulé et fixe le dividende à 1 fr. 45 net par action et à 15 fr. 50 nets par obligation. Ces sommes sont mises en paiement, des à présent, aux guichets de la Société Générale.

NÉCROLOGIE
(*Le Journal des débats*, 13 juillet 1905)

On annonce la mort :

Du baron Édouard de Bonnemains, qui a succombé en son hôtel de la rue Lapérouse. Il était le neveu du général de Bonnemains.

Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements
(*Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie*
par E. Puech (Banque impériale ottomane)
3^e édition, Constantinople, 1906, p. 59-61)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

A. Le Bègue, président ;
H. de Bertrand
É. de Nalèche,
P. de Vauréal,
L. de la Giraudière ¹⁹.
Commissaire des comptes : E. de Bonnemains [décédé].
Directeur : Jean Bonnafous.

ANNONCES DE DIVIDENDES

(La Cote de la Bourse et de la banque, 21 mars 1906)

La Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem mettra en paiement à partir du 1^{er} avril prochain un dividende à 1 fr. 90 net par action et 16 fr. nets par obligation.

Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem *(Gil Blas, 17 mars 1907)*

Les actionnaires de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, réunis en assemblée générale ordinaire le 15 mars, sous la présidence de M. Lebègue [Le Bègue], président du conseil, ont, approuvé les comptes de l'exercice 1906 et fixé, suivant les prescriptions du concordat, la répartition comme suit : 18 fr. 753 par obligation, et 2 fr. 27 par action. Ces sommes seront mises en paiement, sous déduction des impôts, à partir du 2 avril prochain.

L'assemblée a réélu M. le comte de Vauréal, administrateur sortant, et renouvelé, pour l'exercice en cours, les pouvoirs de MM. Thézillat ²⁰ et Fajolle, commissaires des comptes.

CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM ET PROLONGEMENTS *(La Cote de la Bourse et de la banque, 31 mars 1908)* *(Gil Blas, 5 avril 1908)*

Les actionnaires de la Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, réunis en assemblée générale ordinaire le 27 mars courant, ont approuvé les comptes de l'exercice 1907 et fixé le dividende à 2,25 par action.

M. de Nalèche, administrateur sortant, a été réélu.

¹⁹ Baron Louis d'Andrée de La Giraudière : gendre du commandant Léon Berger, directeur de la Dette publique ottomane. Administrateur du Salonique-Constantinople, futur président des Ports, quais et entrepôts de Beyrouth, etc. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Port_de_Beyrouth.pdf

²⁰ Raoul de Thézillat (1858-1924) : ancien chef d'escadron de cavalerie, voisin boulevard Haussmann et témoin du décès d'Aimé Le Bègue auquel il succède. Commissaire aux comptes et administrateur de sociétés dans certaines desquelles il représente le Crédit mobilier français. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Credit_mobilier_frs.pdf

CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 9 mars 1909)

Les actionnaires de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, réunis en assemblée générale ordinaire le 8 mars courant, ont approuvé les comptes de l'exercice 1908 et fixé les dividendes à 2,25 par action et 19 fr. par obligation, contre 2,38 et 19,795 répartis respectivement pour 1907. Ces sommes seront mises en paiement à partir du 2 avril prochain.

NÉCROLOGIE
(*Le Journal des débats*, 19 juillet 1909)

On annonce la mort de M. Aimé Le Bègue, administrateur de la Société Générale, décédé en son domicile 187, boulevard Haussmann

Pierre Jean Henri de JANNEL de VAURÉAL, président

Né le 8 août 1871 à Biarritz.

Fils d'Henri de Vauréal (1832-1903)(décédé lors de la cérémonie de mariage de son fils), sculpteur, et de Marie Angèle Collas (fille de Camille).

Frère de Julia (1867-1955)(M^{me} Étienne de Nalèche) et de Marie-Violette (1869-1962)(M^{me} Gilbert de Nalèche).

Marié en 1903 à Paris avec Berthe Sophie Debourg (1880-1907, dont :

— Aude (1904-1996)(M^{me} Antonin de Mun),

— et Gilonne (1907-2002)(M^{me} Frank Hutteau d'Origny).

Remarié en 1933 à Paris avec Gabrielle Francès.

À la suite de son grand-père Camille Collas :

administrateur général des phares de l'empire ottoman

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Phares_Empire_ottoman.pdf

et administrateur du Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem.

En outre, administrateur de la Banque française de Syrie (1919) :

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Banque_frse_Syrie.pdf

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 25 juillet 1900).

Décédé le 3 octobre à Presly (Cher).

Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements
(*Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie*
par E. Puech (Banque impériale ottomane)
5^e édition, Constantinople, 1911, p. 56-58)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

L. [Pierre] de Vauréal, président ;

H. de Bertrand,

É. de Nalèche,

G. de Nalèche ²¹,
L. de la Giraudière.
Commissaire des comptes : R. de Thézillat.
Directeur : Jean Bonnafous.

VALEURS TURQUES
Chemins de fer
Jaffa à Jérusalem
(*Le Journal des finances*, 4 novembre 1911)

Le premier projet de chemin de fer entre ces deux villes est dû à un Américain en 1864 ; mais ce ne fut qu'en 1888 que Joussof Effendi obtint une concession de 71 ans pour l'exploitation de cette ligne.

Cette concession fut reprise par la Société des chemins de fer ottomans de Jaffa à Jérusalem et prolongements, constituée à Paris en 1889 au capital de 4 millions, divisé en 8.000 actions de 500 francs.

Les dépenses, évaluées à 6 millions de francs, dépassèrent cette prévision, et la société dut, en 1891, créer 10 millions d'obligations, comprenant 20.000 obligations de 500 francs 5 %, émises à 450 francs et remboursables en 63 ans par tirages annuels à partir du 15 mars 1892.

La Compagnie de travaux publics et constructions de Paris, exécuta les travaux contre remise du capital de la société, et 6 millions provenant de l'emprunt de 1891. La ligne fut ouverte au trafic le 26 septembre 1892 ; sa longueur est de 87 kilomètres en rampe continue du niveau de la mer jusqu'à Jérusalem, dont l'altitude est de 747 mètres.

Les frais d'établissement ont été considérables, par suite des nombreuses courbes et travaux d'art qui ont été nécessaires. Les débuts de l'exploitation furent de ce fait très pénibles et, en 1894, la société dut déposer son bilan.

Le concordat fut obtenu peu après aux conditions suivantes :

- 1° Remboursement des créances en 55 annuités ;
- 2° Échange des obligations anciennes contre des nouvelles d'égale valeur, amortissables de la même manière, mais à intérêt variable avec maximum de 5 % ;
- 3° Amortissement des obligations concordataires.

Après cet apurement, le service se réorganisa d'une façon normale ; le mouvement des voyageurs et le transport des marchandises ont suivi un accroissement important depuis l'origine.

Les résultats financiers ont suivi cette progression, les recettes ont augmenté en même temps que les dépenses ont été réduites.

Voici d'ailleurs le relevé des recettes, dépenses et bénéfices de cette exploitation pendant les derniers exercices :

Années	Recettes brutes	Dépenses	Bénéfices
1900	728.852 00	313.504 00	415.348 00
1901	763.169 00	331.197 00	432.041 00
1902	672.946 83	331.440 00	341.506 31

²¹ Gilbert de Nalèche (1863-1949) : frère aîné d'Étienne de Nalèche (ci-dessus). De sa liaison avec l'actrice Sylviac, une fille, Françoise Rosay (1891-1974), cantatrice et actrice. Marié (1896), séparé de biens (1916), divorcé (1936) de Marie-Violette de Vauréal, sœur de Pierre (ci-dessus). Lieutenant de cavalerie. En mission aux États-Unis (GM1). Contrôleur des régions libérées de la Somme.

1903	778.805 82	378.805 68	400.000 14
1904	877.527 06	343.402 17	—
1905	854. 013 66	443.213 52	410.800 14
1906	987.920 28	536 420 14	451.500 14
1907	648.009 24	1.120.609 38	471.70014
1908	1.120.690 17	528.490 03	592.200 14
1909	1.211.079 48	579.179 34	631.900 14
1910	1.368.433 42	608.094 30	760.339 12

ANNONCES DE DIVIDENDES
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 mars 1912)

L'assemblée de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et Prolongements, tenue le 15 courant, a fixé à 35 fr. par obligation et 4,29 par action le dividende de l'exercice 1911, contre, respectivement 36,45 et 4,34 précédemment.

DEUIL
Jean Bonnafous
(*Le Journal des débats*, 1^{er} avril 1913)

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. Jean-Louis Bonnafous, ingénieur en chef des ponts et chaussées en retraite, directeur du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, chevalier de la Légion d'honneur, décédé subitement en son domicile, 96, avenue Victor-Hugo.

Né en 1840 à Saint-Amans-Soult (Tarn), M. Bonnafous avait l'ait d'excellentes études au lycée de Toulon et au collège Sainte-Barbe. Entré à l'École poly technique en 1859, il passait, en 1861, à l'École des ponts et chaussées. Trois ans plus tard, il était nommé ingénieur des ponts et chaussées au Puy. Successivement il occupait les postes de Limoux, Carcassonne ²² et Toulouse. En 1881, il se faisait mettre en congé pour aller construire au Brésil le chemin de fer de Rio-Grande-do-Sul à Bagé. Cette œuvre, brillamment menée à bien, il devint pour quelques mois ingénieur du contrôle au canal de Panama ²³. En 1886, il alla contrôler et achever les travaux de la Compagnie du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, dont il était resté le directeur depuis 1895.

M. Bonnafous laisse la réputation d'un homme de haute valeur et sa mort sera très douloureusement ressentie par tous ceux qui l'ont connu et apprécié.

CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM ET PROLONGEMENTS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 avril 1913)

²² De 1868 à 1978, il dirigea la construction des chemins de fer de Carcassonne à Quillan (55 km) — 4 grands ponts sur l'Aude, 7 moyens sur la canal du Midi, 4 souterrains...—, de Saint-Girons à Perpignan (50 km), de Moux-Caunes et Narbonne-Bize (40 km).

²³ Envoyé au Brésil et à Panama par la Société de travaux publics et de constructions.

Les actionnaires de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, réunis le 15 mars courant en assemblée générale ordinaire, ont approuvé les comptes et le bilan présentés par le conseil pour l'exercice clos le 31 décembre 1912.

Suivant les prescriptions du concordat, la répartition à faire aux porteurs de titres de la Société a été fixée comme suit : 4 fr. 0625 brut, ou 3,90 net pour les actions, contre 1,472 brut ou 1,29 net l'an dernier ; aux obligations sorties au tirage du 15 mars 1895, il est attribué 1,97 brut ou 1,89 net, à titre de solde des intérêts arriérés ; celles sorties aux tirages de 1896 à 1912 inclusivement recevront 8,9584 brut ou 8,60 net, à titre d'acompte sur les intérêts arriérés. En sus de l'intérêt légal de 25 fr., il est attribué aux obligations existantes 8,9584 d'intérêts arriérés, contre 11,158 l'an dernier, soit en tout 33,9584 brut ou 32,60 net.

DEUIL

Jean-Louis Bonnafous
(*Le Figaro*, 4 avril 1913)

Les obsèques de M. Jean-Louis Bonnafous, ingénieur, en chef des ponts et chaussées en retraite, directeur du Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, chevalier de la Légion d'honneur, ont été célébrées, à onze heures, hier matin, en l'église Saint-Honoré d'Eylau. La levée du corps a été faite et l'absoute donnée par l'abbé Soulange-Bodin, chanoine honoraire, curé de la paroisse.

Les honneurs militaires- n'ont pas été rendus.

Le deuil était conduit par MM. l'abbé André Bonnafous, fils du défunt ; Louis Boë, capitaine d'artillerie ; Jules Prudham, commissaire principal de la marine, en retraite, et Louis Dorquin, clerc de notaire, ses gendres ; Armand, Jean et André Boë, ses petits-fils, et Élie Cayzac, son cousin.

Parmi l'assistance : MM. le président Paul Dislère, général Brugère, baron de La Giraudière, général Favarcq, comte de Vauréal, comte de Nalèche, Henri Pralon, comte d'Ussel, Cattaert, une députation des Petites Sœurs de l'Assomption, etc., etc.

Après la cérémonie religieuse, le cercueil a été déposé provisoirement dans les caveaux de l'église.

CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM ET PROLONGEMENTS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 avril 1914)

Les actionnaires de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, réunis le 16 mars dernier en assemblée générale ordinaire, ont approuvé les comptes et le bilan présentes par le conseil pour l'exercice clos le 31 décembre 1913.

Suivant les prescriptions du concordat, la répartition à faire aux porteurs de titres de la Société a été fixée comme suit : 3 fr. 927 brut, ou 3 fr. 77 net pour les actions, contre 4 fr. 062 brut ou 3 fr. 90 net l'an dernier. En sus de l'intérêt légal de 25 fr., il est attribué aux obligations existantes 8 fr. 02 d'intérêts arriérés contre 8 fr. 96 l'an dernier, soit en tout 33 fr. 02 brut ou 31 fr. 70 net.

CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JAFFA À JÉRUSALEM

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 avril 1915)

On mande d'Alexandrie que les autorités turques ont détruit la ligne de chemin de fer entre Jaffa et Lydda qui se trouve au 20^e kilomètre de la ligne Jaffa-Jérusalem qui en comprend 87. Cette mesure a été prise dans le but d'embarrasser une expédition sur Jérusalem.

CHOSSES DE TURQUIE
(TÉMOIGNAGE D'UN ARRIVANT)
(*Le Journal des débats*, 13 septembre 1915)

.....
À la fin de juillet, le gouvernement ottoman a prescrit par une loi le rachat de la ligne Damas-Hamah et prolongement, des Tramways libanais et du Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem. Le directeur des chemins de fer ottomans à capitaux français a fait toutes réserves, en déclarant que cette loi ne pouvait avoir aucun effet sur les contrats synallagmatiques passés entre le gouvernement et les sociétés concessionnaires.

GUERRE ET MARINE

À l'ordre du jour
(*Le Journal des débats*, 27 juin 1916)

Le sergent Rouanet, qui, dans la vie civile, était commis à la Compagnie des chemins de fer de Jaffa à Jérusalem, vient d'être cité à l'ordre de sa brigade et décoré de la Croix de Guerre pour le motif suivant : « Le sergent Maurice Rouanet, classe 1915, de la 4^e Compagnie du 131^e, sergent d'une grande bravoure. Le 8 mai 1916, après l'explosion de plusieurs mines françaises, s'élança au delà des lèvres nord des entonnoirs pour protéger nos pionniers. A, avec ses grenadiers, anéanti un groupe d'Allemands et résisté aux contre-attaques ennemies. »

Les Intérêts français en Palestine
(*Le Journal des débats*, 23 mai 1919)

.....
En Palestine, où notre influence morale a été et demeure si grande, il existe une seule affaire appartenant à des capitaux français. C'est le chemin de fer de Jaffa à Jérusalem. La Société française qui en commença la construction avait dû, à ses débuts, faire de si grands sacrifices et elle s'était trouvée aux prises avec de telles difficultés, qu'elle fut mise en liquidation. C'est ainsi qu'en 1899, une grosse part des intérêts entre les mains des liquidateurs allait être achetée par un groupe allemand. C'était peu de temps avant le fameux voyage de l'empereur Guillaume II, à une époque où on ne pouvait douter que l'Allemagne se préparât à s'engager en Orient. Le gouvernement français, qui concevait alors l'importance de notre rôle séculaire, s'émut ; il demanda à des Français de remonter la ligne de Jaffa à Jérusalem afin de ne pas laisser prendre par des Allemands cette part d'influence dans un héritage traditionnel.

Durant les années qui précédèrent la guerre, le chemin de fer de Jaffa avait donc repris une position favorable, et il avait rendu des services importants, non seulement en permettant le transfert rapide et facile des pèlerins, mais encore en contribuant au ravitaillement de la ville de Jérusalem, dont la population était très accrue. En 1914, la Société avait passé des accords pour augmenter sa ligne en la raccordant au chemin de fer du Hedjaz, ce qui permettrait de mettre en valeur toute la riche vallée du Jourdain. En même temps elle s'intéressait directement à l'exécution du projet de construction du port de Jaffa. Bref, il semblait que sur cette entreprise (la seule entreprise industrielle française de Palestine), d'autres affaires de nos nationaux : électricité, tramways, eaux, gaz, etc., pouvaient venir se greffer et que notre influence en serait accrue.

La guerre avec la Turquie, arriva et, tout naturellement, dépouilla les propriétaires. Les Turcs s'emparèrent de la ligne, en modifièrent le tracé sous la direction technique des Allemands et la raccordèrent au chemin de fer qui vient d'El-Salé. C'était un effet des hostilités. Plus tard, les forces alliées ayant défait l'armée turque sur ces territoires, le chemin de fer de Jaffa revint aux mains des soldats de l'Entente. Les autorités militaires britanniques l'occupèrent. On aurait pu croire que sous leur contrôle, puisque la guerre se poursuivait, il serait rendu à ses légitimes propriétaires. Il n'en fût rien. Les Anglais refusèrent formellement aux ingénieurs et aux agents de la compagnie l'autorisation de reprendre leurs postes. L'armistice n'a rien changé à cet état de choses. Les autorités britanniques, qui ont modifié encore une fois le tracé de la ligne et l'ont détourné vers leurs communications d'Égypte, continuent d'occuper, et d'occuper seules.

Elles sont muettes sur les intentions futures. Par une méthode bien connue, le Foreign Office renvoie pour renseignements au War Office, parce que c'est une affaire de guerre, et le War Office dirige sur le Foreign Office, parce que la question est d'ordre politique et intéresse la paix future.

Quelles sont donc les intentions du gouvernement français en ce qui touche la protection de nos intérêts en Orient ?

M. Auguste Gauvain écrivait dans le *Journal des Débats* du 18 mai « que tous ces pays ne peuvent passer libres de servitudes en de nouvelles mains » il ajoutait que « le mandat donné à telle ou telle puissance ne doit pas avoir pour effet de dépouiller les légitimes détenteurs de biens et d'institutions. Le droit de tutelle ne confèrera pas de monopole au détriment des droits acquis. » Nous aimons croire qu'il en sera bien ainsi et qu'il n'est ni dans l'esprit des accords de 1916, ni dans celui du gouvernement, de faire bon marché des intérêts français en Palestine.

S'il devait en être autrement, nous aurions alors la démonstration que les craintes que nous exposons plus haut ne sont point vaines et que la paix qu'on nous prépare en Orient justifie toutes les inquiétudes. Contentez-vous de la paix qu'on a faite à la France en Occident, dira-t-on. Ce n'est point là une politique ni un raisonnement. Cette paix, nous ne prétendons pas qu'elle soit mauvaise. Mais fut-elle encore meilleure, que cela ne justifierait ni n'excuserait que la France ne puisse retrouver en Orient sa situation et son prestige d'avant la guerre !

Chemin de fer ottoman Jaffa à Jérusalem
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 septembre 1921)

L'assemblée extraordinaire d'hier a autorisé le conseil d'administration à continuer ses démarches en vue d'obtenir le règlement du rachat par un arbitrage. On sait que les gouvernements anglais et français en avaient accepté le principe, mais le gouvernement anglais n'ayant pas désigné d'arbitre, le conseil arbitral n'a pu se tenir et l'affaire se trouve ajournée. Le gouvernement a transmis ces jours derniers à l'ambassade de

France à Londres des instructions à l'effet de demander au gouvernement britannique qu'il désigne son arbitre. La société n'a pu obtenir aucun acompte de la part des Anglais qui exploite le réseau depuis quatre ans et n'ont jamais versé d'indemnité.

Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 novembre 1921)

Les actionnaires sont convoqués pour le 19 décembre, en vue du paiement par le gouvernement anglais d'un acompte à valoir sur le prix de rachat et du paiement d'un acompte sur les intérêts arriérés dus aux actionnaires et aux obligataires.

Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 décembre 1921)

Les actionnaires, réunis le 19 courant en assemblée extraordinaire, ont décidé, sur la proposition du conseil d'administration, que l'acompte payé par le gouvernement anglais à valoir sur le prix de rachat du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem sera employé : à la reconstitution de la Trésorerie et du fonds de prévoyance de la Société ; au remboursement immédiat des obligations sorties depuis 1917 et qui n'ont pas été mises en paiement. Ces obligations porteront intérêt jusqu'au 1^{er} janvier 1922 ; au paiement immédiat, jusqu'à concurrence des sommes disponibles, des intérêts dus aux obligataires : et au remboursement, à la date du 1^{er} avril 1922, des obligations qui sortiront au tirage du 15 mars 1922.

Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements
(*Le Journal des débats*, 19 novembre 1922)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 20 décembre en vue de communications au sujet du rachat du réseau.

Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 janvier 1923)

Le solde des sommes dues aux obligations anciennes non échangées du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem (titres gris datés du 15 septembre 1891) sera mis en paiement le 4 février ainsi que le solde des sommes dues aux obligations nouvelle» (titres chamois datés du 15 décembre 1894 ; savoir : intérêts arriérés dus aux titres sortis aux tirages et sommes dues aux obligations en cours pour les intérêts au 31 décembre 1922. Ces paiements se feront contre remise des titres.

Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 23 mars 1923)

Dans leur assemblée du 22 mars, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1922 et voté une somme de 100 fr. à titre d acompte sur le remboursement du capital, somme qui sera payable le 1^{er} avril.

ANNONCES DE DIVIDENDES
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 octobre 1923)

Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem. — Une 2^e répartition de 400 fr. par action sera effectuée le 15 novembre, ce qui, avec les 400 francs distribués en avril, représente la totalité du capital social. D'autres répartitions auront lieu ultérieurement.

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 avril 1925)

Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem. — Réunis le 1^{er} avril en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice écoulé. Il n'a été fixé aucune répartition.

ANNONCES DE DIVIDENDES
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 octobre 1925)

Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem. — La Société mettra en paiement, le 9 novembre, une somme de 1.000 fr. net à titre de troisième prime de remboursement du capital de l'action.

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 mars 1926)

Les comptes de la Société du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements afférents à l'exercice 1925, qui seront soumis à l'assemblée du 26 avril n'accusent, dit-on, aucune modification sensible par rapport à ceux de 1924. Aucune répartition ne sera proposée.

À titre extraordinaire, les actionnaires auront à se prononcer sur l'opportunité d'une dissolution anticipée.

VALEURS ÉTRANGÈRES
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 avril 1926)

Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements. — Le rapport du conseil et les comptes de l'exercice 1925 ont été approuvés par l'assemblée ordinaire qui a donné quitus définitif au conseil. L'assemblée extraordinaire, qui a eu lieu ensuite, a décidé que la société est dissoute et mise en liquidation pour compter du 26 avril 1926.

ANNONCES LÉGALES
DISSOLUTIONS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 mai 1926)

Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements. — La société est dissoute à dater du 26 avril 1926. Conseil de liquidation : MM. P. de Vauréal, J. Prudham et P. Franc.

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 21 mars 1928)

Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem. — L'assemblée du 20 mars a donné *quitus* au conseil d'administration et au conseil de liquidation respectivement pour leur gestion du 1^{er} au 26 avril 1926 et du 26 avril 1926 au 20 mars 1923, et nommé un liquidateur afin de terminer les opérations de liquidation, dans un délai de un an, au maximum.

VALEURS ÉTRANGÈRES

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 août 1928)

La Compagnie du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, ayant son siège à Jaffa, a cessé, à partir du 20 juillet 1928, d'être abonnée au timbre pour 8.000 actions, n^o 1 à 8.000, d'une valeur nominale de 500 fr. chacune (*Journal officiel* du 17 août 1928).

Chemins de fer de Jaffa à Jérusalem

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 décembre 1928)

L'assemblée extraordinaire du 27 courant a voté la clôture de la liquidation et donné *quitus* au liquidateur.
