

COMPAGNIE des CHEMINS DE FER ALGÉRIENS (1860-163)

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE
XXXIII

Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (suite)
CHEMINS DE FER ALGÉRIENS
par C. ROYERRE
(*Le Messager de Paris*, 1^{er} janvier 1870)

En même temps que la Cie de Paris à Lyon et à la Méditerranée passait avec le ministre des travaux publics la convention dont nous venons d'exposer les clauses, elle concluait, à la même date, 1^{er} mai 1863, une seconde convention pour la concession des chemins de fer algériens.

Mais avant de développer l'économie de cette dernière convention, il est indispensable que nous fassions un pas en arrière pour reprendre à son origine la question des chemins de fer algériens.

Sur le rapport du ministre de la guerre, l'Empereur décréta, le 8 avril 1857, la création d'un réseau de chemins de fer embrassant les trois provinces de l'Algérie et se composant :

1° D'une ligne parallèle à la mer...

2° De lignes partant des principaux ports et aboutissant à la ligne parallèle à la mer...

Dès l'année 1858, l'État commença les travaux de la ligne d'Alger à Blidah. Mais en 1860, une loi datée du 20 juin autorisa le ministre de l'Algérie et des colonies à concéder les chemins décrétés le 8 avril 1857 à une société industrielle, avec une subvention de 6 millions, comprenant les travaux déjà exécutés par l'État pour une somme de 1.500.000 francs, et une autre somme de 4.500.000 fr. payable en trois annuités, à partir du 1^{er} janvier 1862.

Le ministre de l'Algérie était, en outre, autorisé à garantir, au nom de l'État une période de 75 ans, un intérêt de 5 %, amortissement compris, sur le capital à employer à l'établissement des chemins.

Le capital garanti pour l'ensemble ne pouvait excéder la somme de 55 millions, et par suite l'intérêt annuel garanti était limité à 2.750.000 fr.

Enfin, la Compagnie concessionnaire devait avoir la faculté d'introduire en franchise de tous droits de douane, à charge de réexportation après l'achèvement des travaux, les wagons, machines et autres objets d'outillage destinés à la construction desdits chemins.

Le 7 juillet 1860 intervint une convention par laquelle le ministre de l'Algérie et des colonies concéda dans ces conditions des chemins de fer Algériens à :

M. Rostand, Albert, administrateur de la Société générale de Crédit industriel et commercial ;

M. Gautier, Jules, banquier, administrateur des chemins du Dauphiné ;

M. le comte Branicki, administrateur du Crédit foncier ;

M. Lacroix, Eugène, architecte ;
William Gladstone, administrateur du chemin de fer d'Orléans ;
Et M. H. Hope, membre du parlement britannique, banquier à Londres et à Amsterdam.

Les chemins de fer concédés comprenaient :

- 1° Un chemin de la mer à Constantine ;
- 2° Un chemin d'Alger, à partir de l'enceinte fortifiée, à Blidah ;
- 3° Et un chemin de Saint Denis-sur-Sig à Oran, avec prolongement jusqu'au port.

Le premier de ces chemins devait être terminé dans un délai de quatre ans, le second, dans un délai d'un an, et le 3^e dans un délai de 3 ans, à partir de la promulgation du décret de concession.

Les concessionnaires devaient recevoir une subvention de 6 millions dans laquelle se trouvait comprise la valeur des travaux exécutés par l'État en 1858 entre Alger et Blidah, travaux qu'ils acceptaient sans réserve aucune.

Ils s'engageaient, d'un autre côté, à rétablir dans la caisse de l'ancien budget local et municipal la somme fournie par ladite caisse en 1858 et 1859 pour être employée aux travaux entre Alger et Blidah.

L'État leur garantissait, pendant 75 ans, un intérêt de 5 %, amortissement compris, sur les sommes employées par eux à la construction des chemins concédés, mais sans que l'ensemble de ces sommes puisse dépasser un maximum de 55 millions.

Enfin, l'État se réservait la faculté de leur concéder, dans un délai de quinze ans, moyennant l'allocation d'une garantie d'intérêt de 5 %, amortissement compris, les lignes ci-après désignées, savoir :

- 1° Prolongement du chemin de fer d'Alger à Oran, jusqu'au port de Mers-el-Kébir ;
- 2° De Constantine à Alger ;
- 3° De Blidah à Saint-Denis-du-Sig ;
- 4° De Bougie à Sétif ;
- 5° De Bône à Constantine, par Guelma ;
- 6° De Ténès à Orléansville ;
- 7° D'Arzew à Mortaganem et Relizane ;
- 8° D'Oran à Tlemcen, par Sainte-Barbe et Sidi-Bel-Abbès.

La garantie d'intérêt stipulée ci-dessus devait s'exercer sur l'ensemble des lignes concédées, soit à titre définitif, soit à titre éventuel, à partir du 1^{er} janvier de l'année suivant immédiatement l'époque de la mise en exploitation de la totalité desdites lignes.

L'État devait être remboursé des avances faites par lui, en exécution de sa garantie, et avec les intérêts simples à 4 % par an, sur les produits nets des lignes auxquelles était accordée la garantie, dès que ces produits dépasseraient l'intérêt et l'amortissement à 5 %.

À l'expiration de la concession, si l'État restait créancier, le montant de sa créance devait être compensé jusqu'à due concurrence, avec la somme à payer à la Compagnie pour la reprise de son matériel.

La durée de la concession, pour l'ensemble des lignes concédées à titre définitif, aussi bien que pour les lignes concédées à titre éventuel, était fixée à 99 ans, à partir de l'expiration de la dixième année qui suivrait le premier décret de concession à intervenir.

Enfin, lorsque les produits nets de l'ensemble des lignes concédées viendraient à excéder 8 % du capital dépensé par les concessionnaires, le gouvernement se réservait le droit de réviser le tarif des taxes à percevoir. Mais cette révision ne pouvait être opérée que tous les cinq ans, et les prix ne devaient pas être abaissés au-dessous de ceux des tarifs stipulés pour les chemins de fer en France.

Le principe adopté pour les chemins de fer français a donc été modifié, comme on le voit, pour les chemins algériens.

Pour les premiers, en effet, la garantie d'un minimum d'intérêt a pour conséquence le partage des bénéfices avec l'État, au delà d'un produit net réservé, et si l'État fait des sacrifices d'un côté, de l'autre il se ménage une chance de bénéfices.

Pour les chemins algériens, au contraire, l'État ne s'est réservé aucun avantage semblable, et, dès que les produits atteindront un chiffre suffisamment rémunérateur, il se contentera d'abaisser les tarifs.

Il est vrai que les tarifs des chemins de fer algériens sont plus élevés que ceux des chemins français, comme nous le verrons en passant en revue les principaux chapitres du cahier des charges, et, d'autre part, le trafic de notre colonie ne pourra jamais atteindre au développement de celui de la mère-patrie.

Aux termes du cahier des charges annexé à la convention du 7 juillet 1860, les terrassements et les ouvrages d'art des chemins de fer d'Alger à Oran et de la mer à Constantine doivent être exécutés pour deux voies, mais une seule voie seulement sera posée tout d'abord.

Pour toutes les autres lignes, les terrains seront acquis pour deux voies, et les terrassements et les ouvrages d'art exécutés pour une voie seulement.

Le minimum du rayon des courbes est fixé à 500 mètres et le maximum de l'inclinaison des pentes à 0 m. 017 ; le poids des rails à 37 kg. par mètre.

Les concessionnaires conservent à leur charge le prix d'acquisition des terrains qui leur sont nécessaires; mais l'État leur concède gratuitement celles de ces terres qui lui appartient et dont il dispose, et celles qui font partie de concessions accordées par lui avec réserve de prise de terrains nécessaires à un service public.

Le maximum des taxes à percevoir est ainsi fixé :

Voyageurs

1^{re} classe 0,16 c
2^e classe 0,12 c
3^e classe 0,08 c.

Marchandises d grande vitesse

Par tonne et par kilomètre, 0.54 c.

Marchandises à petite vitesse

Par tonne et par kilomètre :

1^{re} classe 0,24 c
2^e classe 0,20 c
3^e classe 0,13 c.

Animaux et bestiaux

Par tête et par kilomètre :

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait 0,10 c.

Veaux et porcs 0.04 c.

Moutons, brebis, chèvres 0,02 c.

Les prix ci-dessus ne comprennent pas l'impôt qui pourrait être établi.

Les militaires ou marins sont assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, à la moitié de la taxe du tarif ordinaire.

Les autres clauses du cahier des charges sont à peu près les mêmes que celles adoptées pour le cahier des charges des grandes Compagnies françaises.

La convention du 7 juillet 1860 et le cahier des charges qui l'accompagne furent approuvées définitivement par un décret impérial en date du 11 juillet 1860.

Par acte du 15 septembre de la même année, passé devant M^e Dufour et son collègue, notaires à Paris, les concessionnaires se constituèrent en société anonyme sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer algériens.

Le siège de la société et son domicile furent établis à Paris.

Le fonds social fut fixé à la somme de 55 millions de francs et divisé en 110,000 actions de 500 fr. chacune, rapportant 5 % d'intérêt pendant la durée de la construction, et ayant droit, après la mise en exploitation, à une part proportionnelle dans les bénéfices nets de l'entreprise.

La Société devait être administrée par un conseil composé de 15 membres, nommés par l'assemblée générale, et possédant chacun 100 actions inaliénables pendant tout le temps de sa gestion.

Le premier conseil d'administration, qui devait fonctionner jusqu'à l'expiration de l'année qui suivrait la mise en exploitation des lignes entières, fut composé comme suit :

Ferdinand BARROT, président

Né à Paris le 10 janvier 1806.

Fils de Jean André Barrot, avocat, puis magistrat, conventionnel.

Frère cadet d'Odilon Barrot (1791-1873), président du conseil (1848-1849), et d'Adolphe Barrot (1801-1870), diplomate et sénateur.

Marié à Gabrielle Nicod. Dont six enfants, parmi lesquels Frédéric (1831-1907), administrateur de la Société générale algérienne (puis de la Compagnie algérienne), du Bône-Guelma, du Jaffa-Jérusalem... Et Alix, mariée au papetier et député angoumoisien Edgard Laroche-Joubert.

Avocat, député d'Indre-et-Loire (1842-1848), représentant de l'Algérie (juin 1848), puis de la Seine (juillet 1849-).

Ministre de l'Intérieur (octobre 1849-mars 1850), sénateur (1853-1870, 1877-1883).

Administrateur de L'Impériale, Compagnie anonyme d'assurances sur la vie, et de sa suite Le Crédit viager, et du Crédit industriel et commercial (1859).

Concessionnaire de forêt en Algérie (1862).

Membre du comité de parrainage de la Compagnie du câble franco-africain (Nice-Corse-Bône-Suez)(1868) : infructueuse.

Administrateur de la S.A. pour la fabrication des fils et pointes cannelés (Système CHELOT)(anc. soc. en commandite Louis Chelot et Cie)(1875)

de la Société nationale des poudres dynamites (1877)

et de la Société des lièges de la Petite Kabylie (fév. 1879),

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Lieges_HPK.pdf

Président de la Compagnie de Réassurances Générales (mai 1879).

Grand officier de la Légion d'honneur.

Décédé à Paris le 12 novembre 1883.

MM. Ferdinand Barrot, président.

Albert Rostand, vice-président.

Du Pré de Saint-Maur, administrateur.

Le comte Léon de Dax ¹, id.
William Gladstone, id.
Le comte Branicki id.
Parent, id.
Staub, id.
Jules Gautier, id.
La Case, id.
Thomas Hope, id.

L'assemblée générale de la société se compose de tout porteur de 20 actions au moins.

Chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède de fois 20 actions, sans toutefois pouvoir réunir plus de dix voix.

L'assemblée générale se réunit une fois chaque année à Paris, et toutes les fois qu'elle est convoquée par le conseil après qu'il en a reconnu l'utilité.

Ces statuts furent approuvés par un décret impérial du 18 septembre 1860, et la Compagnie des chemins de fer algériens fut ainsi définitivement constituée.

UNE ÉMISSION DIFFICILE

COMPAGNIE des

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS

Capital social : 55 millions de francs, divisé en 110.000 actions de 500 fr. chacune.

Subvention accordée par l'État : 6 millions.

Minimum d'intérêt garanti par l'État : 5 pour 100 pendant soixante-quinze ans, conformément à la loi du 20 juin 1860.

(*Le Journal des débats*, 20 juillet 1860)

La concession a été accordée, par décret du 11 juillet, à MM. Albert Rostand, des Messageries impériales (services maritimes), administrateur de la Société générale du Crédit industriel et commercial, administrateur des Docks de Marseille ;

Jules Gautier, banquier, administrateur des chemins de fer du Dauphiné ;

Le comte Branicki, administrateur du Crédit foncier ;

Eugène Lacroix, architecte ;

William Gladstone, administrateur du chemin de fer d'Orléans et de la Société du Crédit industriel ;

H.-T. Hope, de Londres.

Cette concession se compose de :

1° La ligne d'Alger à Blidah, déjà construite en partie par l'État, et devant être livrée à l'exploitation dans un an (49 kilomètres) ;

¹ Barthélémy Léon François Xavier, comte de Dax (Montpellier, 2 juillet 1802-Paris IX^e, 26 mars 1875) : fils de Michel Buonaventure Ange, marquis de Dax, et d'Anastasia Émilie Guignard. Page de Louis XVIII. Officier d'ordonnance du maréchal Clauzel en Algérie (1835), puis secrétaire du conseil du gouvernement et conseiller du gouvernement. Mis à la retraite par le prince Napoléon lors de la création du ministère de l'Algérie et des colonies (1859). Concessionnaire d'une forêt de chênes apportée à la Société forestière algérienne. Administrateur des Chemins de fer algériens (1860), de la Compagnie française des cotons et produits agricoles algériens (1863), de la Société métallurgique de la Vienne (Hauts fourneaux et forges de Montmorillon)(1864) et des Comptoirs généraux de la boucherie (1869).

2° La ligne d'Oran à Saint-Denis-du-Sig, devant être livrée à l'exploitation dans trois ans (60 kilomètres);

3° La ligne de Philippeville à Constantine, devant être livrée à l'exploitation dans quatre ans (77 kilomètres).

Ces trois chemins forment les têtes de lignes du réseau algérien. L'exécution de ce réseau est réservée à la Compagnie, et, dès aujourd'hui l'État garantit aux capitaux qui seront alors nécessaires un minimum d'intérêt de 5 pour 100.

La durée de la concession est de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de la dixième année après la promulgation du décret de concession.

Avantages offerts aux souscripteurs

1° L'État assure à la Compagnie pendant soixante-quinze ans un minimum d'intérêts de de 5 pour 100, amortissement compris.

L'effet de cette garantie est parfaitement assuré. Les concessionnaires ayant traité à forfait, pour la construction des chemins, avec de puissans entrepreneurs anglais, la Compagnie se trouve ainsi mise à l'abri de tout mécompte.

2° Il n'y aura aucun partage de bénéfice avec l'État, quelque élevé que puisse être le résultat de l'exploitation.

3° En évaluant le trafic, les ingénieurs de l'État se sont basés sur la circulation actuelle et la probabilité d'une augmentation analogue à celle qui a été constatée en France. Il y a lieu de penser que ces estimations seront notablement dépassées en Algérie, comme cela a eu lieu dans tous les pays où les chemins de fer, se substituant à une viabilité imparfaite, ont donné un puissant essor au développement de l'agriculture et de l'industrie.

Conditions de la souscription

Versement en souscrivant, 50 fr. par action.

Ce versement sera complété jusqu'à concurrence de 125 fr., dès que la Compagnie sera en mesure de faire connaître à chaque souscripteur le nombre d'actions qui lui sera attribué.

Les appels ultérieurs de fonds fixés par le conseil d'administration seront annoncés au moins un mois à l'avance.

Les actionnaires jouiront d'un intérêt de 5 pour 100 sur les sommes versées jusqu'à l'achèvement des travaux.

On souscrit à Paris, du mardi 24 au lundi 30 juillet inclusivement, au siège de la Société générale du Crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

(*Le Messager de Paris*, 19 septembre 1860)

— Le courrier de France arrivé le 14 à Alger, avait le nombre de ses passagers au grand complet. Parmi les voyageurs de distinction qu'il a animés, nous ayons remarqué M. Ferdinand Barrot, sénateur, président du conseil d'administration des Chemins de fer algériens et sa famille ...

Jacques-Joseph ARNAUD,
ingénieur en chef

Né à Grenoble le 5 mars 1821.

Fils de Jacques Arnaud, entrepreneur de l'hôpital de Grenoble, et de Marie Françoise Faure.

Marié à Saint Gaudens, avec Jeanne Clémence Médine Camille Cargue. Dont :

— Georges (ca 1852) ;

— Frédérique Joséphine Marie Arnaud (1854-1927), mariée avec Marie-Joseph *Charles* Roederer, directeur du réseau algérien de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (1888) ;

— Marie Léon Joseph (1857) ;

— Marie Médine Mathilde (1858-1938), mariée avec Jean Eugène Marie Roederer.

Polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées.

Ingénieur en chef de la Cie des chemins de fer algériens, il a ouvert successivement les tronçons de Relizane à Oran, le ? novembre 1868 ; Blidah à Bou-Medfa, 8 juillet 1869 ; Orléansville à Relizane, 15 janvier 1870 ; de Philippeville à Constantine, 23 août 1870 ; d'Affreville à Orléansville, 31 décembre 1870 ; Bou-Medfa à Affreville, 1^{er} mai 1871.

Administrateur de la Compagnie française des cotons et produits agricoles algériens :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cotons_et_produits_agricoles_algeriens.pdf

Directeur des syndicats des chemins de fer français pour l'exploitation des lignes de grande et petite ceinture de Paris.

Officier de la Légion d'honneur, commandeur du Nicham Iftikhar.

Décédé à Paris VIII^e, le 19 décembre 1902.

• Narcisse Faucon, *Le livre d'or de l'Algérie*, Paris, Challamel et Cie, 1889, 694 pages

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE

XXXIV

Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS (suite)

par C. ROYERRE

(*Le Messager de Paris*, 18 février 1870)

Les conditions dans lesquelles était faite la concession des chemins de fer algériens, n'étaient pas de nature à tenter beaucoup les capitalistes.

D'après les rapports présentés au Corps législatif, les premières années d'exploitation des lignes concédées ne devaient donner que des produits trop faibles pour rémunérer les capitaux employés à la construction. La garantie de l'État devait donc recevoir son application au moins pendant un certain nombre d'années.

Mais on considérait généralement les estimations premières comme devant être insuffisantes dans un pays où de grands travaux n'étaient pas encore été exécutés, et où il pouvait naître des difficultés inconnues partout ailleurs. Le maximum du capital dont l'intérêt était garanti par la loi devait donc être dépassé, et les intéressés n'avaient plus aucune sécurité.

Dans le but de déterminer d'une manière rigoureuse et absolue le chiffre des dépenses, les concessionnaires passèrent un marché à forfait avec sir Morton-Peto, moyennant une somme de 43.100.000 fr., et laissant à la charge de ce dernier tous les

travaux nécessaires pour permettre une bonne exploitation, de manière à ce que les chemins de fer fussent reçus par l'administration publique dans les conditions fixées par la convention et par le cahier des charges.

La Compagnie, de son côté, gardait à sa charge l'acquisition des terrains, le matériel roulant, l'outillage et les ateliers de réparation, les intérêts pendant la construction, les frais d'administration et d'organisation, l'établissement du télégraphe et la construction des bâtiments des stations.

Enfin, M. Morton Peto acceptait l'obligation de prendre à son compte toutes celles des actions qui ne seraient pas souscrites par le public.

Sur les 110.000 actions émises par la Compagnie avec le concours de la Société générale du Crédit industriel et commercial, il en resta à M. Morton-Peto un chiffre dont l'importance dépassait toutes prévisions.

Cependant, les 50 fr. exigibles sur les 125 fr. appelés furent immédiatement versés, et la Compagnie se trouva par suite régulièrement constituée. Il restait à pouvoir au versement de 75 fr. par action.

Quelques mois après, le conseil d'administration et M. Morton-Peto se voyant dans l'impossibilité d'arriver à compléter le fonds social, demandèrent, d'un commun accord, que le capital actions pût être réduit de moitié, au moyen d'une émission d'obligations et que l'État accordât une augmentation annuelle de 248.568 fr. sur le chiffre de sa garantie, pour pouvoir payer l'intérêt et l'amortissement des obligations sans toucher au revenu de 5 % réservé aux actions.

En même temps, ils sollicitaient la révision du cahier des charges, en ce qui concernait les clauses relatives aux pentes et aux courbes, et ils offraient de convertir le marché passé à forfait pour la construction, en un autre marché sur série de prix, dont les conditions seraient arrêtées par les ingénieurs des ponts et chaussées.

Sans répondre à ces propositions, le ministre présenta au Corps législatif, au mois de mai 1861, un projet ayant pour objet de modifier la loi de concession des chemins de fer algériens.

Il demandait d'appliquer à l'exécution du réseau algérien la loi de 1842 et de garantir un intérêt de 5 % sur le capital représentant les dépenses de matériel et autres afférentes à la Compagnie, mais il laissait complètement à l'écart la situation de cette dernière et le sort qu'il entendait lui réserver.

Le Corps législatif refusa de donner suite au projet qui lui était présenté, sous prétexte qu'il n'y avait pas lieu de modifier le traité primitif passé avec les concessionnaires puisque ce traité n'était pas rompu. Cependant, prévoyant le cas d'inexécution des engagements de la Compagnie, il ouvrit un crédit de 2.500.000 fr. pour la continuation des travaux du chemin de fer d'Alger à Blidah.

Aussitôt qu'elle eût connaissance de cette décision, la Compagnie déclara qu'elle était prête à traiter avec le gouvernement : elle proposa de renoncer à la subvention de 4.500.000 fr. qui lui restait due par l'État, à condition que le cahier des charges de Philippeville à Constantine fut modifié, que la construction de cette ligne fut rendue plus économique, que la garantie d'intérêt accordée par l'État fut fixée à forfait à la somme annuelle de 2.750.000 fr. et que, dès l'ouverture des premières sections, cette garantie fonctionnât proportionnellement au nombre de kilomètres livrés à l'exploitation.

Mais elle apprit bientôt que l'intention du gouvernement était de traiter avec une des grandes Compagnies françaises pour l'exécution des chemins qui lui avaient été concédés. Se voyant sur le point de perdre tous ses droits, elle exigea aussitôt le versement complémentaire de 75 fr. par action, et reprit avec énergie les travaux momentanément ralentis. Au mois d'août 1862, elle livrait à l'exploitation la ligne d'Alger à Blidah.

Cependant elle comprit qu'il ne lui serait jamais possible d'arriver à remplir ses engagements, et elle passa, à la date du 23 avril 1863, un traité avec la Compagnie de

Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la cession des lignes qui lui avaient été concédées.

Suite :

PLM-réseau algérien :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/PLM-reseau_algerien.pdf