

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU WHARF DE COTONOU

Établissement français du golfe de Bénin (1894-1902)

PORTO-NOVO

par M. Charles Soller ¹

(*Recueil des délibérations du Congrès colonial de Paris, tome 1, décembre 1889*)

[262] M. Charles Soller donne lecture d'une communication sur l'établissement de Porto-Novo.

Il signale d'abord l'importance géographique et politique de cette possession. Depuis que nous avons perdu les bouches du Niger, dit-il, Porto-Novo est la seule issue sur l'Océan des intérêts français du Soudan. Le général Faidherbe, dans une de ses brochures sur le Niger, indique par un pointillé, sur la carte, le tracé d'un chemin de fer qui relierait Boussa à Porto-Novo.

En effet, cette colonie est le déversoir naturel de tous les riches pays compris dans l'immense boucle du Niger. La France doit arriver à avoir pour frontières de son domaine colonial du Soudan occidental la rive droite du Niger jusqu'à Boussa : et de là, s'appuyer fortement sur Porto-Novo pour ses communications avec l'Océan.

L'orateur fait ressortir ensuite l'importance commerciale de la colonie. Porto-Novo est le seul point de la côte occidentale d'Afrique où les affaires vont sans cesse croissant. Pour s'en convaincre, il suffit de lire les statistiques officielles. Elles accusent 38 à 49.000 tonnes de mouvement annuel, rien que pour Porto-Novo. Et M. le colonel Dorat affirme que ce chiffre est au-dessous de la vérité.

Il y a à Porto-Novo des maisons françaises fondées par MM. Cyprien Fabre, de Marseille, et Régis aîné. Elles font à [263] Porto-Novo un énorme chiffre d'affaires. On n'ignore pas, d'ailleurs, que Porto-Novo a été le berceau de la prospérité de M. Régis. Cette année, une nouvelle maison française s'y est installée ; c'est la société Flers-Exportation, de Flers (Orne) qui dispose d'importantes ressources. Si, à côté de ces grandes maisons, les petits trafiquants français s'y trouvent en petit nombre, cela tient à une seule raison : la difficulté des communications à cause de la barre.

[Projet de wharf]

La construction d'un wharf permettrait aux petits trafiquants de venir s'établir à Porto-Novo, et de mettre en valeur les richesses incalculables, en huile de palme et en caoutchouc notamment, qu'offre toute cette région. On sait que par suite de l'existence de la barre, les marchandises à destination de Porto-Novo devaient, avant la création de la ligne française de la côte occidentale d'Afrique, qui fait escale à Kotonou, passer par la colonie anglaise de Lagos, y acquitter les droits et y subir un transbordement pour être dirigées sur Porto-Novo par la lagune intérieure. Seules les deux grandes maisons françaises évitaient ces difficultés, en entretenant à Kotonou des équipes de minas, qui opéraient le débarquement par pirogues, quand le temps le permettait, ce qui amenait

¹ Charles Soller : explorateur et administrateur de sociétés. Président de la Compagnie des caoutchoucs de l'Orénoque. Voir [encadré](#).

à tout moment des pertes d'hommes et de marchandises. Les frais de ces manipulations dépassaient pour chaque maison 100.000 francs par an.

Après avoir examiné cette situation, MM. Burdo et Viard ont demandé au Gouvernement l'autorisation de construire un wharf à Kotonou, et un comité d'études a été fondé pour poursuivre la réalisation de ce projet. Le Gouvernement a exigé des études qui ont duré près d'un an. Le service hydrographique de la marine a été saisi de la question ; puis, sur l'avis conforme des personnes compétentes, le ministre a accordé à MM. Burdo et Viard la concession demandée : un monopole de cinquante années, la remise gratuite de terrains pour l'établissement du wharf et de magasins généraux, le tout accompagné d'un cahier de charges relatif au passage des fonctionnaires civils et militaires ainsi que du matériel de guerre. Un ingénieur de la société de construction des Batignolles (Goüin et Cie) doit se rendre prochainement à Porto-Novo pour déterminer, de concert avec M. Bayol, l'emplacement du wharf, et commencer les travaux. MM. Bayol, le colonel Dorat, tous ceux enfin qui con- [264] naissent Porto-Novo ont applaudi chaleureusement à cette entreprise qui reçoit, d'ailleurs, des encouragements de toutes parts.

Le 10 juin 1889, l'amiral Ribell écrivait à l'amiral Dumas-Vence, que « la construction d'un wharf solidement établi est très possible à Porto-Novo. Elle présenterait pour les négociants de la côte une telle économie de temps et de dépenses, une sécurité de transit si nécessaire, que je ne puis douter qu'une compagnie sérieuse n'en retire promptement de grands avantages... Ce que je puis vous certifier, c'est que cette terre du Dahomey est destinée à fournir des quantités considérables de produits de première qualité ; qu'elle est d'une prodigieuse fertilité, et que bien administrée, elle serait certainement la source de grandes transactions commerciales. Et même dans l'état actuel, un wharf établi à Kotonou ne tarderait pas à être payé par la facilité du transit et par l'économie qui en résulterait. »

En résumé, le comité d'études du port de Kotonou se propose en première ligne d'établir un wharf de 500 mètres de longueur environ, qui, partant de la plage, passant par-dessus la barre, s'avancerait en mer calme pour permettre aux navires de décharger et de charger. Un petit Decauville circulerait sur le wharf pour mettre en communication l'extrémité du wharf avec les magasins généraux établis sur la plage, à proximité de la résidence française et des bureaux des postes et télégraphes.

Ultérieurement, un Decauville — ce qui entraînera la construction d'un pont — ou un système de chalands à vapeur, reliera Kotonou à la ville de Porto-Novo. On étudiera aussi la mise en communication avec Boussa. Le wharf percevra une redevance qui laissera encore aux trafiquants de Porto-Novo une économie de 50 pour 100 sur les frais qu'entraînait le transit par Lagos.

FORMATIONS

Société française du wharf de Cotonou, établissement français du golfe de Bénin
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 octobre 1891)
(*Paris-Capital*, 7 octobre 1891)

Suivant acte sous seing privé du 7 septembre, M. Édouard Viard, explorateur, demeurant à Paris, avenue d'Orléans, 140, et MM. Tailhades et Oulif, banquiers, demeurant à Paris, rue de la Vrillière, 4, ont formé une société en participation pour la construction et l'exploitation d'un wharf ou appontement à Cotonou, golfe de Bénin, sous la dénomination de Société française du wharf de Cotonou, établissement français du golfe de Bénin, côte occidentale d'Afrique.

La durée de la Société n'est pas limitée.

M. Viard apporte la concession du wharf de Cotonou qui lui a été faite, MM. Tailhades et Oulif, leur crédit et leurs relations.

La participation est dirigée par MM. Tailhades et Oulif, qui auront notamment à procéder à l'émission de bons de délégation garantis par l'annuité de 50.000 fr., payable par le Trésor public à Paris sur le budget colonial du golfe de Bénin.

Il est créé 10.000 parts bénéficiaires au porteur sans valeur nominale auxquelles il est fait attribution de la totalité des bénéfices que pourra réaliser la participation, elles sont attribuées savoir : 1.500 à M. Viard et 8.500 à MM. Tailhades et Oulif.

Le siège de la participation est établi provisoirement à Paris, rue Richer, 23.

Acte publié dans les *Affiches parisiennes* du 3 octobre.

LE WHARF DE KOTONOU

UN DOCUMENT OFFICIEL
(Le XIX^e siècle, 22 avril 1892)

Nous avons parlé avant-hier de la Société du wharf de Kotonou.

Voici les extraits des statuts de cette société, qui viennent d'être publiés par les journaux d'annonces légales :

SOCIÉTÉ FRANÇAISE
du Wharf de Kotonou, Guinée française
Société anonyme
SIÈGE SOCIAL À PARIS, RUE RICHER, 25

La société a pour objet:

La mise en valeur de la concession d'un wharf à Kotonou, golfe du Bénin, côte occidentale d'Afrique.

Cette concession, étant un privilège accordé par le ministre des colonies, est régie par une convention signée du résident de France aux Établissements français du golfe de Bénin et du concessionnaire, et se trouve, par suite, placée sous le contrôle de l'administration des colonies. Elle donne lieu à la perception de tarifs homologués par le ministre.

Cette concession a pour but :

1° L'exploitation d'un wharf ou appontement à Kotonou (Établissements français du golfe de Bénin, côte occidentale d'Afrique), établi au-dessus de la barre pour permettre aux navires d'opérer sous palan l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises sur ce wharf.

2° La perception, conformément aux tarifs homologués par le gouvernement français, d'un droit de transit des marchandises, matériel de guerre et objets de toute nature appartenant à l'État ou à des particuliers.

Le tout résultant de décisions de Monsieur le Ministre de la Marine et des Colonies et de Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat aux Colonies, des vingt février, vingt-neuf octobre et neuf décembre mil huit cent quatre-vingt-neuf, et d'une convention avec le Résident de France des Etablissements » français du golfe de Bénin, spécialement autorisé à cet effet par Monsieur le Sous-Secrétaire d'État des Colonies du sept septembre mil huit cent quatre-vingt-onze, réglant le fonctionnement de ladite concession et à charge de se conformer aux conditions prescrites ou stipulées par lesdites décisions ou conventions. »

Les statuts ont été soumis à l'administration des colonies.

Le fonds social est fixé à un million de francs, et divisé en deux mille actions de cinq cents francs entièrement libérées, lesquelles sont attribuées aux apporteurs en représentation de leur apport.

La durée de la société comprendra le temps à courir du jour de sa constitution définitive jusqu'à l'expiration de la concession accordée par Monsieur le Ministre des Colonies, pour une période de cinquante années, à courir du vingt février mil huit cent quatre-vingt-neuf.

La Société prend la dénomination de : Société française du wharf de Kotonou.

Il est prélevé sur les bénéfices de chaque exercice :

1° Cinq pour cent pour constituer la réserve légale, jusqu'à ce qu'elle ait atteint le maximum prévu par la loi ;

2° Vingt mille francs au moins pour constituer la réserve spéciale prescrite par la convention avec Monsieur le Ministre des colonies, jusqu'à ce qu'elle ait atteint le chiffre de cent mille francs.

La société est administrée par un conseil composé de trois membres au moins et de sept au plus.

Sont nommes administrateurs : MM. Raoul Oulif, banquier, demeurant à Paris, rue de la Vrillière, 4 ; Charles-Henri-Louis-Gaston de Sargos, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Montenotte, 2 ; Jean Tailhades, banquier, demeurant à Paris, rue de la Vrillière, 4, faisant tous trois partie des associés comme apporteurs indivis.

M. Émile-Léon Vatinet, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, 100, est nommé commissaires des comptes pour le premier exercice de la Société. -

La société a été constituée le 22 mars 1892 et ses statuts — approuvés par l'administration des colonies — ont été enregistrés le 26 du même mois.

LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU WHARF DE COTONOU

Les requins du Bénin et les crocodiles de la Seine
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 août 1892)

Les appréciations que nous avons formulées sur la campagne d'écoulement des titres de la Société du wharf de Cotonou ont eu le don d'exaspérer certaines personnes dont la combinaison se trouve dérangée. Nous n'y pouvons rien, nous sommes *Cote et journal financier*. Quand une valeur est traitée au marché, nous le disons, quand on prétend qu'elle est traitée alors qu'elle n'y est pas traitée, nous le disons, quand nous voyons des journaux politiques, lesquels font profession de mépriser la finance, s'occuper d'affaires et présenter au public comme affaires financières des entreprises sur le caractère desquelles il est impossible de se méprendre, nous le disons. Maintenant plusieurs correspondants nous font remarquer que nos critiques font supposer la connaissance complète par nos lecteurs de tout ce qui a trait à la Société du wharf de Cotonou et qu'il y aurait lieu de procéder à une étude d'ensemble de cette entreprise. Nous l'allons faire et du même coup démontrer à ceux qu'étonne et dérange cette projection de lumière, que si nous nous sommes livrés au sujet de cette société à quelques lazzi, ce n'est pas sans nous être entourés de renseignements sur l'affaire et avoir acquis la conviction complète que c'était un peu plus que des railleries qu'elle méritait. Si nous avons assimilé MM. les fondateurs de la Société du Wharf de Cotonou à des Tabarin, ils ont vraiment mauvaise grâce à se plaindre ; plusieurs de nos confrères à la suite de nos révélations ont été plus sévères. Ce n'est pas de Tabarin qu'ils ont parlé mais d'un certain Robert... le diable.

Qu'est-ce que Cotonou, qu'est-ce qu'un wharf, qu'est-ce que la Société française du wharf de Cotonou ? Le Dahomey s'étend sur 74 kilomètres de côtes le long du golfe de Bénin et monte à 200 kilomètres vers le nord où ses limites ne sont pas exactement connues. La capitale Abomey est à environ 120 kilomètres de la côte. Les autres centres sont Wydah, (où sont établies deux importantes maisons françaises, les maisons Régis et Fabre, deux maisons allemandes, une maison anglaise), Godotney et Avreteké. Porto-Novo, Cotonou et Grand Popo font partie du royaume dahoméen de Porto-Novo sur lequel le protectorat français est établi par le traité signé à Wydah le 3 octobre 1890. Ce traité a été violé, l'expédition militaire commandée par le colonel Dodds a pour but de réprimer cette violation. Cotonou sert de port à Porto-Novo ; cette dernière localité est particulièrement importante ; outre les deux maisons françaises précitées, il y a à Porto-Novo d'importantes factoreries anglaises et allemandes et cette localité est reliée à Cotonou par une lagune de 18 milles environ. C'est à Cotonou que s'opèrent les embarquements et les débarquements des factoreries.

« Ces opérations sont difficiles et coûteuses. Tout le long de la côte, la mer que rien n'arrête depuis le pôle est sans cesse houleuse; les vagues grossissent peu à peu en se dirigeant vers la plage et avant d'y arriver rencontrent au fond de la mer des reliefs du sol qui forment une série d'obstacles. Les vagues se dressent alors, s'élevant à chaque nouveau choc qui se produit, poursuivies et parfois atteintes par d'autres lames qui passent par dessus les premières affectant la forme d'une volute : *c'est la barre*.

On s'est souvent plu à exagérer le danger des barres ; celles de Cotonou et de Wydah sont les plus dangereuses, non pas à cause de leur hauteur, mais par suite de l'innombrable quantité de requins qui infestent le canal placé entre la barre et la plage.

« Les Minas (noirs d'Accra) sont les seuls qui consentent à passer la barre de Cotonou ; chaque équipe est composée de 12 nageurs, d'un patron, de trois féticheurs et de cinq ou sept autres noirs qui restent sur la plage pour conjurer les dieux, tirer le « serf boat » à terre et rouler la marchandise des magasins à la plage. L'équipe ne s'engage jamais pour plus d'une année et coûte en moyenne 12.000 francs pour cette durée. Les principales factoreries ont toujours à Cotonou cinq ou six équipes qui représentent leurs plus grands frais à la côte, surtout si l'on tient compte des nombreux cadeaux qu'il faut donner pour activer le travail et obtenir des Minas qu'ils volent le moins possible, et ne restent pas trop longtemps en fête lorsque un des leurs a été croqué par un requin². ».

Cette barre de Cotonou nécessitait la construction d'un appontement, en anglais un *wharf* Voilà ce que c'est qu'un wharf. L'administration des colonies était très désireuse d'en voir établir un. M. Viard, explorateur, se présenta ; il demanda la concession et l'obtint, par décision en date du 20 janvier 1889, du Ministre chargé des colonies et du 29 octobre, même année, du sous-secrétaire d'État. Le 7 septembre 1891 intervint entre M. Victor Ballot, résident de France aux établissements français du golfe de Bénin, et M. Viard, une convention réglant les conditions de cette concession. Une société en participation fut substituée au concessionnaire. À cette société en participation fut substituée la société anonyme qui fait l'objet de la présente étude. Un contrat avait été passé entre les concessionnaires et MM. Daydé et Pillé, de Creil, le 23 août 1891, aux termes duquel les constructeurs forfaitaires s'engageaient à livrer le wharf à l'exploitation le 1^{er} janvier 1894. La construction du wharf est à peu près terminée paraît-il, des recettes ont déjà été encaissées, paraît-il encore. Quoiqu'il en soit, l'exploitation régulière est prévue pour 1894 ; telle est la situation.

² Les renseignements relatifs à la barre sont extraits de l'étude sur le Dahomey, publiée par M. Charles Roux, ancien juge au tribunal et ancien membre de la chambre de commerce, député de Marseille, sous le titre : *Vingt ans de vie publique*.

Il n'est que juste de reconnaître l'utilité du wharf, il n'est que juste de reconnaître que l'établissement d'un wharf à Cotonou peut constituer une bonne affaire, mais une affaire, bonne en principe, ne peut être que mauvaise si son capital est majoré, si elle est mal administrée, si elle est organisée de façon à leurrer les associés. Les conditions de constitution et de fonctionnement de la Société française du wharf de Cotonou ne nous paraissent rien moins que suspectes ; il est d'ailleurs extrêmement regrettable qu'une affaire coloniale qui devrait n'inspirer que des sympathies soit établie dans les conditions actuelles.

*
* *

Pourquoi donc la Société française du Wharf de Cotonou ne nous inspire-t-elle pas confiance ? D'abord par les conditions dans lesquelles il est procédé à l'écoulement de ses titres. Une société se fonde par une souscription publique ; dans ce cas, il est très rationnel qu'un marché s'établisse. L'affaire est-elle de peu d'importance ? Quelques personnes, quelques amis, *en font l'argent* ; rien à cela que de très naturel. Quand il n'y a pas d'argent à porter à la société, quand elle est formée entre propriétaires par indivis d'un objet mis en société, l'on peut encore la constituer en société anonyme ; rien encore à cela que de très normal. Mais quand, dans ces deux derniers cas, l'on voit immédiatement les associés se défaire de leurs titres, n'est-il pas évident qu'ils n'ont fondé la Société que pour écouler du papier, qu'ils n'ont aucune confiance dans les destinées futures de l'affaire, qu'ils se soucient peu de les attendre ? C'est l'évidence même. Or, la Société française du wharf de Cotonou a été constituée il y a quelques mois à peine et dès le milieu du mois de juin, une campagne effrénée s'est faite au sujet des actions, des parts de fondateur et des bons de délégations ; l'on a pris pour point de départ de la campagne, les cotations officieuses des agents de change. Comme il est naturel, n'est-ce pas, que des négociations publiques suivies s'établissent tout d'un coup sur une valeur hier inconnue et à la fondation de laquelle le public a été étranger ?

*
* *

La Société française du wharf de Cotonou est constituée toute d'apports et la plupart des apporteurs ont fait des apports fictifs. Nous l'allons prouver sans plus tarder :

Les statuts délivrés par la société ne sont pas complets, il n'est délivré par elle que des extraits, au mépris de l'article 63 de la loi du 24 juillet 1867 qui, prévoyant la faculté pour toute personne d'exiger les statuts d'une société, n'a pas dit extraits des statuts. Or, ces extraits cachent les noms des apporteurs. Il est dit : « Les soussignés apportent à la société... » L'on cherche les noms des soussignés ; il n'y en a pas. Cependant, nous les connaissons. Ce sont :

MM. Viard, explorateur, auquel il est attribué, actions 300
Tailhades représentant la maison Tailhades et Oulif auquel il en est attribué
1.635

(à rapprocher la part du concessionnaire et celle du banquier.) „

Vatinet, comptable, auquel il est attribué 15

de Sargos, propriétaire, en a 20

Bedarride, employé, en a 10

Loubignac, employé, en a 10

Crauser, négociant, en a 10

Cela fait sept personnes et 2.000

actions. MM. Vatinet, Loubignac, Bedarride, Crauser n'ont aucune raison d'apporter le wharf concédé au seul M. Viard ; ce sont des employés ou d'anciens employés de la maison Tailhades et Oulif. Les fondateurs les ont pris parce qu'il faut sept personnes pour former une société anonyme ; ils ont voulu la faire toute d'apports, afin de n'avoir pas à remplir certaines formalités imposées aux sociétés de capitaux ; en conséquence, ils ont « bombardé » ces messieurs «apporteurs. » Apporteurs de quoi ? Pour être apporteur, il faut être propriétaire de ce qu'on apporte. Or, ils ne sont pas concessionnaires du wharf. Qu'à cela ne tienne, on les déclarera apporteurs de plans, devis, études ayant trait à l'appontement, et le tour sera joué. Une société peut être constituée toute d'apports par sept propriétaires par indivis, mais si l'on déclare faussement sept personnes indivisément propriétaires d'un objet qui n'est pas indivis entre elles, ou si l'on leur fait apporter un bien imaginaire que l'on met dans l'indivision, la société est constituée dans des conditions irrégulières, sinon frauduleuses.

Maintenant, nous allons donner la preuve que la plupart des apporteurs sont apporteurs de complaisance ; une preuve surabondante :

Les *Affiches Parisiennes* du 3 octobre 1891 contiennent l'acte de société en participation auquel a succédé la société anonyme actuelle. Elle était représentée par 10.000 parts bénéficiaires au porteur attribuées dans la proportion suivante : 1.500 à M. Viard, 8.500 à MM. Tailhades et Oulif. Deux apporteurs ! Mais la société en participation n'avait pas d'existence légale, l'émission de parts bénéficiaires au porteur pouvait être considérée comme délictueuse ; il fallut changer de constitution et adopter celle de la société anonyme. Mais il faut légalement être sept ! On sera sept. Les cinq personnes qui étaient étrangères à l'affaire lors de la fondation de la société en participation sont des copropriétaires lors de la fondation de la société anonyme !

C'est pour cette société, formée toute d'apports dans les conditions que nous venons d'énumérer, avec le concours d'employés d'une petite maison de banque, dans des conditions qui suent le caractère fictif, que plusieurs de nos confrères des plus autorisés ont aiguisé leur plume de Tolède et, en cinq articles, ont dit au public : Achetez du Wharf et vous sauverez de la voracité des requins de pauvres noirs d'Afrique en faisant du même coup une bonne affaire.

Voilà qui fait songer aux petits Chinois et aux « cochons violets » du Thibet.

LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU WHARF DE COTONOU

Suite

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 août 1892)

Nous avons montré, dans un précédent article, que la Société française du wharf de Cotonou était constituée toute d'apports, avec des éléments d'apports fictifs (sauf en ce qui concerne la concession du wharf) et des apporteurs de complaisance ; nous avons montré les apporteurs s'empressant de vendre, au lendemain même de la constitution, les titres qu'ils s'étaient adjudés à eux-mêmes.

Examinons maintenant l'affaire au point de vue de la quotité de son capital et des espérances de rendement dont l'on chauffe les esprits comme les vendeurs de peau d'ours de la fable, s'adressant à leur voisin fourreur qu'ils fourrèrent dedans.

*

* *

Le fonds social est fixé à fr. 1.000.000

divisé en 2.000 actions de 500 francs. En outre, il a été créé 2.000 parts de fondateur sans valeur nominale, mais il n'en est pas moins vrai que la société aura à les

rémunérer, puisque l'on les offre au public. Eu les estimant comme *on les fait estimer officieusement* par les agents de change, c'est-à-dire à 350 fr., on obtient la somme de 700.000

Enfin, pour couvrir les dépenses faites ou à faire, il a été émis 2.894 bons de délégations remboursables en 30 années à 300 francs, qui chargent présentement la Société d'une dette de 868.200

Le capital total est donc de 2.568.200

Comment, dans la pratique, juge-t-on une société qui se crée toute d'apports, et met en circulation des obligations pour se constituer les ressources nécessaires à son exploitation ? Comme une entreprise dont le capital-actions ne représente *qu'une commission*, dont le chiffre, par rapport aux fonds nécessaires à l'exploitation, déterminera la légitimité. Or, le wharf coûte 868.200 fr. (d'après le chiffre statutaire du moins).

Donc, pour la concession d'un wharf qui doit coûter 868.200 francs, les fondateurs s'adjugent 1 million 700.000 francs de commission. (Encore ne comptons-nous pas la prime de 70 francs que l'on fait faire aux actions, prime qui, sur 2.000 actions, représente 140.000 fr.). En outre, ce n'est pas l'explorateur concessionnaire qui obtient la commission, puisque 1.635 actions d'apport et 1.635 parts de fondateurs sur les 4.000 titres, sont données au banquier.

Nous avons dit que dans 23 mois, la première assemblée donnerait connaissance des résultats de l'exploitation ; il y a lieu d'ajouter que si l'exploitation régulière et continue ne commence qu'à partir du 1^{er} janvier 1894, comme le prévoit le traité passé avec MM. Daydé et Pillé, c'est dans le courant du 1^{er} semestre de 1895 que les actionnaires et porteurs de parts pourront toucher les mirifiques dividendes qu'on leur promet... s'ils sont acquis.

Il y a lieu aussi de faire remarquer que les bons de délégations ne sont pas du tout des bons de délégations. Ce mot, bons de délégations a été employé parce qu'il indique une créance d'une rentrée certaine dont le titre représente en quelque sorte un chèque. Or, en l'espèce, cette créance résulterait d'une garantie de 50 000 francs accordée par le gouvernement de la colonie.

Depuis quand délègue-t-on *sur une garantie* ? Une garantie n'est, il ne faut pas l'oublier, *qu'une dette éventuelle*. Ce sont donc des obligations; ni plus ni moins, que ces soi-disant *bons de délégations* et c'est en vain que la société annonce qu'une *société civile* sera établie pour percevoir l'annuité de 50.000 francs due par la colonie, car la colonie ne doit pas à la Société du wharf une annuité de 50.000 fr. ; il suffit de lire l'article 4 de la convention passée le 7 septembre 1891 entre M. V. Ballot et M. Viard pour s'en convaincre. Cet article 4 porte que la colonie garantit un bénéfice de 50.000 fr. et qu'il sera inscrit éventuellement au budget local du golfe de Bénin une somme annuelle de 50.000 fr. *qui fera retour chaque année audit budget pour la partie non employée*. Donc, le wharf gagnera-t-il 50.000 fr. au plus ? La colonie ne devra rien. Gagnera-t-il moins ? la colonie devra une différence. Ne gagnera-t-il rien du tout ? La colonie devra 50.000 fr. Encore cette garantie ne constituera-t-elle qu'une *avance remboursable par la société avec intérêts simples à 4 % l'an*. (Article 5 de la convention).

Cette garantie de 50.000 fr. est établie en raison de ce que la colonie estime le capital à rémunérer à 1 million ; il est dit, en effet, dans l'article 4 de la convention, que la colonie devra rester étrangère à la garantie de toute somme qui dépasserait ce chiffre. Or, la somme dépasse ce chiffre de la bagatelle de 1.568.200 fr.

*

* *

C'est dans vingt-trois mois et peut-être, comme nous venons de le démontrer, dans 35 mois (30 juin 1895) que les actionnaires et porteurs de parts (que l'on cherche plus particulièrement à écouler) seront fixés sur le résultat du premier exercice. Comment, dès lors, des parts de fondateurs peuvent-elles valoir logiquement 350 fr. environ ? Elles sont exposées à se trouver privées de tout dividende car les administrateurs, MM. Tailhades, Oulif et de Sargos, sont en droit de mettre les bénéfices à un fonds de prévoyance sans que l'assemblée des actionnaires puisse s'y opposer autrement que par un vote comprenant les deux tiers des voix. (Voir l'art. 49 des statuts.)

*
* *

Lors donc que l'on sait : 1° que le capital est formé d'apports ; 2° qu'il est majoré ; 3° que les bons de délégations ne sont pas ce qu'ils disent être et sont ce qu'ils ne disent pas, l'on est amené à se méfier des statistiques mises en avant dont on se sert pour pronostiquer un dividende de 59 francs 13 à l'action, de 29 fr. 13 à la part. L'un de nos confrères ne va-t-il pas jusqu'à évaluer un revenu de 110 fr. à l'action, et de 80 fr. à la part de fondateur ! L'on se demande comment la Société du wharf se considère comme opérant sur les statistiques du *Journal officiel*. La société prend le total officiel des marchandises exportées et importées au Dahomey et bâtit à sa guise le rendement nécessaire à 40.000 tonnes de trafic normal, plus 50.000 tonnes de trafic extraordinaire, ces dernières pour transport de matériel de guerre. Et chacun de répéter : cette évaluation est empruntée au *Journal officiel*.

Nous nous garderons bien de contester les *chiffres officiels*, mais l'on nous permettra de nous méfier des conclusions que l'on en tire. Pourquoi toutes les marchandises ne passeront-elles pas toutes par le wharf ? Pourquoi sur ce chiffre évalue-t-on le trafic à 90.000 tonnes ? Feu M. Boulan, le directeur de l'Assurance Financière avait acheté, nous ne savons à quel famélique inventeur et pour la somme de 500.000 francs, une recette pour la fabrication du « pain artificiel ». Là-dessus, le pauvre homme établissait d'après les *chiffres officiels* de la consommation du pain, le rendement probable des 500.000 francs dont il avait allégé sa bourse. Combien consommait-on de milliers de kilogrammes de pain à Paris dans un jour, dans un mois, dans un an ; il posait la même question... et la résolvait pour la France, pour l'Europe, pour le monde ! Que ne fait-on pas avec des chiffres officiels ! Nous ne sommes pas curieux, mais nous voudrions savoir encore une fois comment de ces chiffres officiels on est arrivé à évaluer normalement les recettes du produit de 90.000 tonnes. Gageons que nous trouverions, dans ce *comment*, la méthode du malheureux M. Boulan.

Mais il est vrai que les statistiques officielles doivent servir à quelque chose. Soit. Dans le cas où l'évaluation serait juste, le capital de la Société du wharf de Cotonou serait alors des plus modestes. S'imagine-t-on les fondateurs de la Société du wharf de Cotonou, que nous venons de voir si outranciers dans leurs procédés, fondant la société à un capital au-dessous du chiffre raisonnable, se les figure-t-on aisément, évaluant un revenu net probable de 286.150 francs au modeste capital de 1 million, ce capital fut-il chargé occultement de 2.000 parts de fondateur ? Les hommes ne se dédoublent pas si facilement ; tels ils se montrent dans une affaire, tels ils y restent. Quand un marchand peu délicat offre un article sur lequel il prouve être en perte, il y a lieu de se méfier.

*
* *

Il est à remarquer — nous l'avons déjà dit en un précédent article — que pour la « campagne » d'écoulement des titres du wharf, c'est la grand'garde des journaux politiques qui a « donné ». Nous ne prétendons nullement en inférer que la presse

financière soit pour cela d'une moralité supérieure ou inférieure à la presse politique, mais il en résulte évidemment que cette dernière (nous parlons tout au moins pour les journaux qui n'ont pas hésité à se compromettre de la sorte) a quelque peu entamé son prétendu vernis d'intégrité. D'ailleurs, les promoteurs d'affaires véreuses comprennent admirablement que la presse politique est parfois plus accommodante que la presse financière, car la responsabilité de la première est en quelque sorte noyée dans la multiplicité de ses objets : questions gouvernementales, questions diplomatiques, littérature, science, arts, modes, sport, etc. Au lecteur, au capitaliste à faire son profit de l'avis, mais est-il besoin d'appuyer sur ce déplorable signe des temps ? Le plus naïf des ingénus parmi les candides a pu faire depuis longtemps cette constatation que ce sont les journaux les plus graves, ceux qui relèguent presque honteusement la finance en quatrième page, au pied du mur. à la place où l'on peut se vendre sans se faire acheter, qui se livrent aux ébats financiers les plus fantastiques, aux déhanchements les plus abracadabrants; telles ces gentes dames au doux visage calme, aux bandeaux à la vierge, qui lorsqu'elles s'y mettent... Mais nous allons montrer les dessous d'Arsinoé.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU WHARF DE COTONOU
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 8 août 1892)

Le bruit a couru en Bourse que les administrateurs du Wharf de Cotonou allaient très prochainement convoquer les actionnaires en assemblée extraordinaire à l'effet de voter l'augmentation du capital social prévue par l'article 8 des statuts et que les apporteurs, quelque peu inquiets sur les vices de forme que nous avons relevés dans la constitution de la société, profiteraient de cette augmentation de capital pour faire approuver par les nouveaux souscripteurs leurs apports constituant le capital initial.

La Société du wharf de Cotonou n'ayant aucun fonds de roulement (tout le capital étant d'apports), cette nouvelle peut avoir quelque vraisemblance. D'après nos renseignements, toutefois, elle n'est pas exacte.

L'expédition dahoméenne
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 août 1892)

.....
L'expédition dahoméenne est poussée activement : la colonne comprenant 1.300 combattants et 2.000 porteurs, qui avait quitté Porto-Novo le 17 août dans la matinée sous le commandement du colonel Dodds, se dirigeant vers Sakélé où devait avoir lieu sa jonction avec 2.000 auxiliaires indigènes, est arrivée à Ouétin, aux deux tiers de la distance qui sépare Porto-Novo de Sakélé. Ouétin se trouve dans le Décamé, territoire d'un vassal du roi Toffa notre allié, à 24 kilomètres seulement, à vol d'oiseau, au nord de Porto-Novo. Après avoir occupé ce village, nos troupes ont bombardé Takou, situé à deux kilomètres plus loin. Nous avons perdu 4 indigènes et les commandants Riou et Lasserre ont été légèrement blessés. La colonne va marcher maintenant vers Aime, en pleine région dahoméenne. Des troupes de renfort sont arrivées par le *Mytho*, et le débarquement s'en est opéré dans de bonnes conditions.

L'on nous apprend que la saison est salubre, que des brises assez fraîches soufflent constamment de l'ouest et que la température se maintient à une moyenne de 25 degrés centigrades. Quoi seulement ? pendant que nous rôtissons ici ? Que ne partons-nous tous pour le Dahomey ? Le moment est venu de fonder devant le wharf qui servirait de jetée, une station balnéaire qui, sous le nom de Kotonou-Plage, n'aurait pas

trop mauvais air. Nous signalons cette idée à MM. Tailhades et Oulif que les émissions exotiques n'effraient pas. En attendant, nos troupes coloniales souffrent moins de la chaleur que nos troupes continentales pendant leurs manœuvres, nous les en félicitons.

LE WHARF DE COTONOU

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 septembre 1892)

La tentative d'écoulement des titres de la Société du wharf de Cotonou a un singulier épilogue (Nous pouvons bien dire épilogue car elle est entrée dans le domaine des faits terminés — après échec absolu). Le journal *Le Temps*, qui avait quelque peu prôné l'affaire, en compagnie de quelques confrères, vient de recevoir des renseignements datés du 19 juillet qui, sans doute, eussent modifié l'opinion du journal en sa partie financière s'il les avait eus alors. Voici ce que publie notre confrère dans son numéro du 4 septembre sous la rubrique : *Lettres du Dahomey* :

« Le wharf est achevé comme longueur ; mais il est loin d'être terminé et il ne faut pas croire qu'on y arrive facilement ; son extrémité est dans la zone de formation de ces grosses lames qui viennent se briser à cent mètres du rivage ; on a adapté tant bien que mal une échelle de bois et une échelle de corde et c'est là que les pirogues viennent accoster ; la houle y étant toujours très forte, on saisit le bon moment, on se cramponne à l'échelle et avec un peu de gymnastique, on arrive sur le pont. Ceux qui ne peuvent pas sont hissés dans un panier et donnent souvent lieu à des scènes comiques, car, avant qu'on ait pu les enlever, ils sont presque toujours sûrs de prendre un bain de siège. Les bagages ne sont pas plus épargnés. C'est ainsi que la compagnie de tirailleurs amenée de Dakar a mis trois jours à débarquer. En temps ordinaire, il faut une demi-journée ou une journée.

« Ce qui montre mieux comment le wharf est encore peu pratique pour les marchandises, c'est qu'on a été obligé, pour aller plus vite, de débarquer la *Ville-de-Pernambuco* sur un navire allemand, le *Tech*, qui porte les marchandises à Porto-Novo en passant par Lagos. C'est de cette manière que l'on a transporté tous ces fameux baraquements destinés aux troupes blanches et dont on parle depuis longtemps. »

LE WHARF DE COTONOU

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 février 1893)

Dans nos numéros des 3 et 5 août 1892, nous avons consacré quelques articles aux actions, bons de délégations et parts de la Société du Wharf de Kotonou, titres qui, sans négociations sincères, étaient l'objet d'accès de hausse journaliers destinés à exciter la curiosité et la cupidité du bon public. De bons journaux austères et qui se piquent de n'être pas financiers, par vertu, mais qui sont entrepreneurs, se mirent à cascader sur le wharf et en vantèrent les titres à qui mieux mieux. *La Cote*, interrogée par ses lecteurs, examina de près l'affaire, trois articles parurent et les trois valeurs disparurent de la cote comme par enchantement.

L'affaire du wharf est revenue hier à la Chambre, à propos de la discussion du budget des colonies. Une somme de 900.000 fr. était demandée à la Chambre, dont 50.000 fr. pour payer les intérêts des fonds qui ont servi à construire le wharf de Kotonou. M. Dumonteil a pris la parole à ce sujet. Il a demandé pourquoi l'on avait fait une concession du wharf à des gens n'ayant pas le premier sou pour construire un appontement et qui, une fois cette concession accordée, l'ont monnayée par émission de bons, d'actions et de parts de fondateurs pour une somme de 2 millions, pourquoi

l'État n'avait pas stipulé que la France pourrait se servir gratuitement du wharf, pourquoi elle s'était engagée à verser à la Compagnie concessionnaire 1.500.000 francs en trente ans.

Le sous-secrétaire d'État aux colonies, M. Delcassé, a répondu qu'un wharf était nécessaire et que M. Viard en avait, en 1888, obtenu la concession sans pouvoir l'exécuter, parce qu'il n'avait aucune garantie d'État et que les capitaux français sont timides. Alors il fallut accorder une garantie, elle n'est nullement absolue mais conditionnelle et prend le caractère d'avance. Le wharf a été construit dès lors très vite et il a rendu de très grands services au corps expéditionnaire du général Dodds. M. Étienne, qui, à l'époque de la signature du contrat de garantie, était sous-secrétaire d'État aux colonies, est monté à la tribune pour répéter à peu près la même chose, sauf toutefois que la concession originale remontait à une époque antérieure à son entrée aux affaires. Maintenant, il avoue qu'il n'a pas connu les statuts de la Société qui s'est substituée au concessionnaire, il déclare qu'il n'a pas exigé la gratuité pour les services publics parce que la garantie n'était qu'éventuelle. M. Marius Martin demande s'il est admissible qu'un ancien sous-secrétaire d'État dise qu'il n'a pas vu les statuts d'une Société alors que cette Société devait être agréée par l'administration. M. Etienne répond : « Je n'ai approuvé que l'émission de 1 million », ce à quoi M. Martin riposte : « On n'approuve pas d'émission, on approuve la Société et pour approuver la Société, il faut prendre connaissance des statuts... »

Cela devenait embarrassant ; alors on a voté le crédit de 900.000 fr.

Ni M. Dumonteil, ni M. Martin n'ont tout dit. Cet affaire a des dessous, car nous affirmons qu'avant que l'administration eût approuvé la Société actuelle, elle avait approuvé une émission d'obligations dites délégations lancée par une Société en participation qui a été obligée de se dissoudre et de se transformer en Société anonyme. La Société en participation, qui n'a pas d'existence juridique en tant que Société, avait été substituée au concessionnaire et agréée par l'administration !

Louis Simon JOUBERT
président

Né le 2 février 1846 à Chaumes (Seine-et-Marne).
Fils de Simon Thomas Joubert, manouvrier.
Une fille : Jeanne, mariée avec le Dr Félix Allard.
Ingénieur de l'École nationale d'arts et métiers de Châlons-sur-Marne(1861-1864).
Ingénieur des Arts et Manufactures Paris (ECP)(promo 1868)
Président de la Société des ingénieurs civils de France.
Administrateur et agent général pour la France de la S.A. des laminoirs à tubes et fonderies d'Haumont (Nord).
de la Société pour la fabrication des tubes à Louvroil (Nord)(1890), dont l'usine fut construite sur ses plans,
de la Société des magasins généraux du Bénin (1894).
président de la Société métallurgique de l'Ariège (1903), après l'éviction d'Oulif.
administrateur du Comptoir des Tubes en fer et en acier (1906),
président de la Société des Charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais(1910), liquidée en 1913,
gérant, avec Lucien Joubert (son fils ?) et Fernand Dreux (Aciéries de Longwy) de la S.A. des Anc. Éts Joubert : négoce de tubes à La Plaine-Saint-Denis, Dijon, Marseille, Nancy et Nantes, absorbée en 1920 par Louvroil.
Président de Louvroil et Recquignies (1920), société qui fusionnera en 1937 avec Montbard pour donner naissance à Vallourec..

Chevalier de la Légion d'honneur du 17 février 1895.
Portrait par Stéphane Carrère dans *La Petite Presse* du 21 octobre 1905 (avec une confusion entre Arts et Métiers et Arts et manufactures-Paris).
Avis d'obsèques à Villemomble : *Le Temps*, 29 mars 1926.

INFORMATIONS

(La Politique coloniale, 17 octobre 1893)

La Société française du Wharf de Kotonou, justement préoccupée d'assurer, dans le plus bref délai possible, le transbordement sur rade du fret destiné à la colonie, vient d'expédier au Dahomey le matériel suivant ; savoir :

10 pirogues de mer, une chaloupe à vapeur, 10 wagonnets, une voie Decauville d'environ deux kilomètres, 2 grues à vapeur de 6 tonnes, un pont bascule, divers appareils de pesage, un certain nombre de bouées et de corps morts, et enfin les matériaux nécessaires à la construction d'un grand magasin public.

Un nouvel et prochain envoi viendra, paraît-il, compléter le matériel de rade indispensable pour assurer, dans les conditions de rapidité voulue, le bon fonctionnement du wharf de Kotonou qui, jusqu'alors, n'avait pu rendre les services qu'on était en droit d'en attendre.

Société française du wharf de Cotonou
Délibération

(La Cote de la Bourse et de la banque, 11 novembre 1893)

D'une délibération de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société française du wharf de Cotonou, ayant son siège à Paris, rue Saint-Lazare, 62, en date du 14 octobre 1893, il appert que ladite assemblée a adopté à l'unanimité :

1° L'installation d'un service de rade et les achats de matériel qui ont été faits dans ce but par le conseil d'administration ;

2° Le principe d'une émission de bons obligataires pour une somme de 250.000 francs, et a donné à une commission composée de MM. de Saint-Léger³, Oulif et Galicier⁴, tous trois actionnaires désignés par l'assemblée, à l'effet de s'entendre avec le conseil d'administration sur les moyens pratiques de réaliser cet emprunt, en conférant au conseil pleins pouvoirs à cet effet pour les avantages à assurer aux souscripteurs, et, le cas échéant, pour céder à une société spéciale les services annexés.

Puis ladite assemblée a approuvé à l'unanimité la nomination de MM. Joubert et Guilmin⁵ comme membres du conseil d'administration.

INFORMATIONS

(La Politique coloniale, 16 octobre 1894)

Le conseil d'administration de la Société française du wharf de Cotonou vient de désigner M. Émile Palazot, l'explorateur connu⁶, pour prendre à Cotonou la direction intérimaire des services de cette société, en remplacement de M. Chevalier, directeur titulaire, rentré en France en congé de convalescence.

LE PORT

(Le Sémaphore de Marseille, 18 octobre 1894)

Sur le *Tibet*, de la Compagnie Fraissinet, s'embarquera, le 25 courant, pour le Dahomey. M. Émile Palazot, l'explorateur connu, nommé par la Société française du wharf de Cotonou, directeur de cette entreprise.

INFORMATIONS

(La Dépêche coloniale, 30 septembre 1896)

M. Émile Palazot, à qui l'on doit l'organisation complète du service du wharf de Cotonou, et qui était venu en France rétablir sa santé, rejoint son poste par le steamer *Guinée* de la Compagnie de navigation mixte* quittant Marseille le 1^{er} octobre.

³ Probablement Pierre de Saint-Léger : Société anglo-française de banque, Caisse hypothécaire sud-américaine, Société française de Banque et de Crédit, Canadian Pacific...

⁴ Albert Galicier (1864-1946), à l'aube d'une grande carrière bancaire. C'est lui qui, en 1913, introduira les Tubes de Louvroil en Bourse.

⁵ Henri Guilmin (1850-1925) : directeur des comptoirs de Mantes frères et Borelli (Marseille) sur la Côte occidentale d'Afrique. Il passe en 1894 au service de la Compagnie de Mossamédès, en Angola. Voir [encadré](#).

⁶ Seul survivant de la mission [Voituret-Papillon](#). Délégué du Dahomey au conseil supérieur des colonies (1897-1900), directeur intérimaire du [wharf de Grand-Bassam](#) (1902), concessionnaire du service fluvial Grand-Bassam–Assinie–Alipé (1902), [concessionnaire minier en Côte d'Ivoire](#)...

BULLETIN MARITIME

Mouvement de paquebots-poste
(*La Dépêche coloniale*, 17 décembre 1896)

.....
La *Taygète*, de la Compagnie Fraissinet*, courrier du Dahomey et du Congo, est arrivé mardi matin à huit heures, avec dix-huit passagers, parmi lesquels MM. ... Émile Palazot, directeur du wharf de Kotonou, rentré malade...

CORRESPONDANCE
(*La Dépêche coloniale*, 19 janvier 1897)

Paris, le 15 janvier 1897.

Monsieur le directeur de la *Dépêche coloniale* Paris.

Votre numéro de ce jour contient une réponse à une note parue dans la *Dépêche coloniale* le 8 janvier courant et dont je n'ai eu connaissance que quarante-huit heures après sa publication.

Bien que son nom ne soit pas prononcé ni dans cette note ni dans cette réponse, la Société française du wharf de Cotonou est suffisamment désignée pour que, comme président du conseil d'administration, j'aie le droit et le devoir d'intervenir dans la discussion soulevée.

En supprimant à partir du 1^{er} janvier 1897 des traitements de faveur provisoirement consentis à deux maisons importantes du Dahomey, et en appliquant à tous les négociants les tarifs du Wharf homologués par l'administration des colonies, notre conseil a pris une mesure des plus justes et qui se défend d'elle-même. Je n'ai donc pas à m'en faire ici l'avocat.

Ce que je tiens à relever seulement, c'est la proposition officieuse contenue dans la réponse précitée et tendant à substituer aux tarifs actuels du wharf de Cotonou ceux qui viennent d'être fixés pour le futur [wharf de Grand-Bassam](#).

Pour permettre la comparaison entre les deux tarifications, il faudrait connaître la convention relative à Grand-Bassam ; celle-ci, que je sais, n'a été publiée nulle part, et moins heureux ou moins favorisé que votre correspondant, j'en ignore les conditions.

Ce que je sais, c'est qu'à Grand-Bassam, la barre est beaucoup plus courte, et que, par conséquent, les travaux projetés seront moins coûteux que ceux qui ont été exécutés à Cotonou ; ce que je sais encore, c'est qu'à Grand-Bassam le recrutement du personnel s'effectuera sur place, tandis que nous devons louer à l'année des hommes pris au Sénégal. Enfin, on m'assure que la Côte d'Ivoire a accordé une subvention importante au concessionnaire du wharf de Grand-Bassam ; or, contrairement à ce qu'a déclaré le rédacteur de la note susvisée du 8 janvier, le Dahomey ne subventionne pas notre société.

Sans doute, en cas d'insuffisance de recettes, la colonie nous a garanti une somme de 50.000 fr., mais cette garantie est une avance, un prêt productif d'intérêts ; elle n'est en aucune façon comparable à la subvention qui peut seule diminuer le prix de revient d'une exploitation. Plus nous recevons de la colonie, plus nos dettes augmentent, et nous succomberions bientôt si nous considérions la garantie comme une ressource régulière.

Traités de façon si différente, les deux wharfs ne peuvent, ce me semble, avoir un tarif uniforme.

En l'état de la convention qui nous lie, il nous faut chercher uniquement dans les produits de notre appontement les moyens de faire face à nos obligations.

C'est là l'explication de la mesure récemment prise ; elle est justifiée par le souci d'assurer l'existence d'une entreprise qui a un caractère d'utilité publique, et de sauvegarder des intérêts légitimes qui sont également ceux de la colonie du Dahomey.

Le président du conseil d'administration.

Signé : Joubert.

Nous nous sommes fait un devoir de publier la lettre qu'on vient de lire. Mais il convient d'ajouter que la construction et l'exploitation du wharf de Grand-Bassam ne feront pas l'objet d'une concession particulière. Nous avons annoncé ici récemment que la commission permanente du conseil supérieur des colonies, saisie de cette affaire par le ministre des colonies, avait décidé la mise en adjudication publique, non seulement des travaux, mais encore de l'exploitation du futur appontement. Si nous sommes bien informés, le cahier des charges imposées aux soumissionnaires est actuellement en préparation, d'où il suit que ce n'est que lorsque ce document sera mis à la disposition du public qu'il sera possible de se rendre compte de la différence qui peut exister entre les tarifs applicables aux deux colonies de la Côte d'Ivoire et du Dahomey. Ce n'est également qu'à ce moment que l'on pourra connaître exactement sous quelle forme le concours financier de la colonie sera offert aux soumissionnaires et apprécier si ce concours comporte l'adoption d'un tarif qui pourrait être appliqué à l'appontement de Cotonou.

Société française du wharf de Cotonou
Dissolution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 janvier 1898)

Aux termes d'une délibération en date du 6 décembre 1897, l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société française du wharf de Cotonou (Guinée Française), société anonyme au capital de un million de francs, dont le siège est à Paris, boulevard de Magenta, 46, a pris les résolutions suivantes :

Première résolution. — Conformément à l'article 52 des statuts, l'assemblée générale a décidé la dissolution de la société. ,

Deuxième résolution. — L'assemblée générale a accepté la démission des membres du conseil d'administration à qui tout *quitus* de gestion a été donné.

Elle a nommé liquidateurs : 1° M. *Louis-Simon* Joubert, ingénieur, demeurant à Paris, boulevard de Magenta, n° 64 ; 2° M. Alfred de Bossoreille, rentier, demeurant à Bellevue (Seine-et-Oise) ; 3° M. *Edmond-Louis-Léopold* Forgemol de Bostquenard ⁷, propriétaire, demeurant à Paris, rue François-1^{er}, n° 16 ; 4° M. Raoul Oulif, demeurant à Paris, avenue Trudaine, 29 ; 5° Et M. *Louis-Joseph* Odent ⁸, propriétaire, demeurant au Val-Profond, commune de Saint-Léonard (Oise).

Troisième résolution. — L'assemblée générale a donné à ses liquidateurs tous pouvoirs, même de faire l'apport à toute société constituée ou à constituer de tout ou partie des biens, droits et actions de la société dissoute, soit contre titres, actions,

⁷ *Edmond* Forgemol de Bostquenard (1851-1923) : propriétaire agricole, sénateur (1900-1909), puis député (1910-1914) de la Seine-et-Marne. Il fut conseiller général du canton de Chaumes, lieu de naissance de Louis Joubert, qui le fera aussi entrer en 1908 au conseil de la Société métallurgique de l'Ariège.

⁸ Joseph Odent : il demande en 1901 un permis de recherches minières en Côte d'Ivoire avec Henri Mollet, de Senlis. Conseiller municipal de Saint-Léonard. Démissionnaire en 1909 pour cause de déménagement à Senlis. Administrateur délégué de la Cie des magasins et appontements du Dahomey et du *Courrier de l'Oise*. Commissaire délégué de l'aéro-club de Senlis. Frère d'Eugène Odent, maire de Senlis fusillé par les Allemands en 1914. Deux filles: M^{me} Marcel Cuel et M^{me} Henri Odent. Avis de décès à Paris et d'obsèques en la cathédrale de Senlis : *L'Écho de Paris*, 6 novembre 1930.

obligations ou autre dénomination, soit contre espèces et aux charges et conditions qu'ils pourront fixer, le tout sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Colonies. — *Petites Affiches*, 4/1/1898.

CONVOICATIONS EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Société civile des bons de délégation de la Société française du wharf de Cotonou
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 janvier 1898)

N'ayant pu avoir lieu le 5 du même mois. — Au siège social, 50, boulevard de Magenta, Paris. — Ordre du jour : Décisions à prendre en vue de la liquidation et de la reconstitution de la Société du wharf de Cotonou, ou d'une fusion avec une autre société ; nominations éventuelles d'administrateurs de la société civile. — *Petites Affiches*, 7.

LES VALEURS DE LA DEUXIÈME PARTIE DE LA COTE OFFICIELLE (partie non permanente)

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 juillet 1899)

Valeurs diverses

Société française du wharf de Cotonou

CONVOICATIONS EN ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 15 avril 1902)

30 avril, 10 h. — Société française du wharf de Cotonou (en liquidation). — À l'hôtel de la Société des Ingénieurs civils de France, 19, rue Blanche, Paris. — *Petites Affiches*, 15.

Société civile des bons de délégation de la Société française du wharf de Cotonou
Avis

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 juin 1902)

Les porteurs de bons de délégation de la Société française du wharf de Cotonou, sont invités à présenter, le plus tôt possible, au siège social à Paris, 6, rue de Châteaudun, de 9 heures 1/2 à 11 heures du matin, leurs titres qui devront recevoir l'estampille suivante : « Amortissement modifié suivant décision de l'assemblée générale des porteurs de bons, du 9 avril 1902. » Cette estampille a pour but de permettre la négociation des bons de délégations dans les conditions régulières. — *Petites Affiches*, 15/6/1902.

DISSOLUTIONS

Société française du wharf de Cotonou (en liquidation)
Clôture des opérations de la liquidation. *Quitus* aux administrateurs

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 août 1910)

Suivant décision de l'assemblée ordinaire du 20 juillet 1910, qui a déclaré closes les opérations de la liquidation, MM. Forgemol de Bostquénard et Oulif, liquidateurs, ont reçu *quitus* de leur gestion. — *Petites Affiches*, 4 août 1910.

Suite :

1902 (juin) : absorption de la Société française du wharf de Cotonou par la Société des magasins généraux du Bénin qui devient [Compagnie des magasins généraux et appontements du Dahomey](#).