L’affaire de l’Ouenza

[[Voir numéros 9, 0 et 11. Note. — Des camarades me demandent de préciser dans quelles conditions plaida Millerand. Il fut l’avocat de MM. Roubaud et Rolland-Chevillon. L’affaire vint le 18 février 1908 devant le tribunal civil de la Seine, qui condamna Pascal à payer 10.000 francs de dommages-intérêts aux clients de Me Millerand et un franc à Carbonel.

L’affaire est revenue le 8 mars 1910, en appel, devant la 1re Chambre, de la Cour à Paris. Me Maurice Colin, plaida pour M. Pascal ; Me Albert Clemenceau, pour la Société des Mines d’Ouenza ; Mes Goutard et Maurice Bernard — remplaçant Millerand — pour Rolland-Chevillon, Roubaud et Carbonel. Le jugement n’est pas encore rendu.]]

Les intérêts algériens

« C’est une belle affaire ; c’est la plus belle affaire que l’Algérie ait connue ; c’est une trop belle affaire. » M. Jonnart s’exprimait ainsi en juin 1907, devant le Conseil supérieur de l’Algérie.

Voyons si la « belle affaire » est bien pour l’Algérie. Ne serait-elle pas plutôt pour le Consortium et aux dépens des intérêts algériens ?

Le Consortium constituant deux Sociétés, l’une pour l’exploitation de la mine, l’autre pour le chemin de fer qui transportera le minerai au port de Bône, il faut examiner séparément ces deux sources de bénéfices.

Le chemin de fer ne sera pas moins productif que la mine. Et cela n’est pas peu dire.

Voyons d’abord la mine.

Dans son étude de la *Revue de Paris*, M. Labordère a fait des calculs que nous n’avons qu’à qu’a reprendre. Mais ces calculs, selon nous, sont faits sur des chiffres minimum ; ils sont fort au-dessous de la réalité. Et cependant, voyez !

M. Labordère a pris pour base un prix de revient de 3 francs par tonne. Celui des minerais suédois est moins élevé.

Il y ajoute 6 fr. 50 pour l'expédition par chemin de fer ; 0 fr. 75 comme frais d’embarquement ; au total : 10 fr 25 par tonne sur bateau dans le port de Bône. À ce total, il ajoute 8 fr. 50 par tonne métrique — moyenne des dix dernières années — pour l’expédition de Bône a Cardiff, soit *un prix total de revient de 18 fr. 75 la tonne*.

Or, la moyenne du prix de vente, depuis dix ans également, des minerais de Bilbao (Espagne) à Cardiff (Angleterre) est de 21 fr. 20 la tonne. Résultat : 2 fr. 45 de bénéfice par tonne pour le Consortium.

Que pèse, en regard de ce premier bénéfice, la redevance moyenne de 0 fr. 75 la tonne, que touchera l’Algérie ?

En supposant une extraction annuelle de 1 million de tonnes, cela fait un bénéfice industriel total de 2.450.000 francs.

Le capital de la Société minière étant de 5 millions, rémunérés à 10 p. 100, ses intérêts représenteraient seulement 500.000 francs. La redevance [[L’Algérie oblige les futurs exploitant à extraire au minimum par an 1 million de tonnes et elle exige d’eux une redevance de 75 centimes par tonne pour les 600.000 premières tonnes, de 50 centimes par tonne pour les 400.000 tonnes suivantes et de 40 centimes par tonne pour tout ce qui sera extrait en plus. Ainsi, plus les bénéfices du Consortium augmenteront, par suite de l’augmentation de l’extraction, moins l’Algérie touchera, la redevance allant en diminuant au lieu d’augmenter. Drôle de façon de défendre les intérêts Algériens !]] de 75 centimes par tonne à payer à

l’Algérie absorberait 650.000 francs. Il resterait donc encore de disponible 1.350.000 francs, c’est-à-dire un dividende supplémentaire de 26 p. 100.

Voilà 5 millions rapportant du 36 p. 100. L’affaire ne serait déjà pas mauvaise pour le Consortium.

Mais il y a mieux. L’extraction dépassera le million de tonnes, elle le doublera ; elle le triplera probablement.

Avec une extraction de 1.500.000 tonnes, l’Algérie touchera une redevance de 850.000 francs ; le capital de 5 millions une rémunération normale (?) de 500.000 francs. Mais les bénéfices industriels de 3.675.000 francs laisseront au Consortium 2.326.000 fr. soit un dividende supplémentaire de 46 p. 100, ce qui fait un dividende total de 56 p. 100.

Avec une extraction de 2 millions de tonnes — et c’est le minimum réel — l’Algérie recevrait 1.050.000 francs sur un bénéfice de 4.900.000 francs ; il resterait pour rémunérer 5 millions de capital la coquette somme de 3.850.000 francs.

Nous laissons à nos lecteurs le soin de poursuivre les calculs, et de rechercher quelle extraction serait nécessaire pour que le capital engagé dans l’Ouenza rapporte du 100 p. 100. Encore faut-il supposer que le prix des minerais spéciaux n’augmentera pas à l’avenir et qu’il restera au chiffre moyen de 21 fr. 20 la tonne.

Ainsi, en concédant aux conditions qu’elle a fait le minerai de fer de l’Ouenza, l’Algérie touchera bien une vingtaine ou une trentaine de millions, mais elle fera cadeau au Consortium de 200 à 300 millions.

N’est-ce pas que l’affaire est bonne ? Oui, mais surtout pour le Consortium. Mais il n’y a plus à y revenir. Les décrets sont signés. La mine et la minière sont bel et bien les propriétés du Consortium. Seulement, ce n’est pas encore tout. Car l’Algérie a bon cœur. M. Jonnart n’est pas regardant

avec les amis de son beau-père. Il leur assure de beaux bénéfices sur le chemin de fer. Ce chemin de fer est le pivot de toute l'affaire. Pour en obtenir la concession, il faut un vote du Parlement, car le projet de loi – déposé par Clemenceau – qui consacrera qu'un simple décret est suffisant pour obtenir la concession d'un chemin de fer d'intérêt général (?) n'est pas encore voté. Voyons donc ce second point.

Le capital de la Société du chemin de fer sera au moins de 10 millions, d'après le projet de loi [[Le 17 novembre 1909, la Commission des Travaux publics était saisie d'un avenant par lequel le Consortium consentait : 1° à supprimer (?) les parts de fondateur ; 2° à porter de 10 à 15 millions le minimum du capital actions pour le chemin de fer ; 3° à préciser les conditions de rachat du chemin de fer ; 4° à appliquer le *tarif spécial*, réservé au transport des minerais de l'Ouenza, à tous les transports de minerais d'autres compagnies, lorsqu'ils seront de trois cents tonnes. C'était une première concession. On verra, plus loin, que le Consortium dut en faire d'autres.]](1). Cette Société n'aura à assurer que l'entretien de la voie, des locomotives et du personnel. La convention annexée au projet de loi indique les tarifs accordés à la Société sœur d'extraction :

Tarif n° 2. – Par wagons complets à grande capacité, du type admis par la compagnie du chemin de fer, et fournis par l'expéditeur, par trains complets, le tonnage sera fixé par M. le Gouverneur général, la compagnie entendue :

Prix à forfait de Ouenza-gare à Bône-gare : 6 francs par tonne, tous frais compris. Chargement et déchargement à la charge de l'expéditeur et du destinataire.

En supposant que la Compagnie de chemin de fer transporte 1.500.000 tonnes par an, à 6 francs la tonne, cela fait une

recette totale de 9 millions de francs, rien que pour le minerai. Avec 2 millions de tonnes, 12 millions de francs.

Les frais d'établissement – qu'on a mille raisons de croire grossis pour les besoins de la cause – sont évalués par les services du Consortium à 45 millions. Par Capital, intérêt, amortissement absorberont au maximum 2 millions par an, pendant les soixante ans de la concession. Ajoutons-y 2 millions par an pour les frais de l'exploitation. Les charges atteindront 4 millions en face de recettes mécaniquement assurées de 9 millions pour le minimum exagéré de 1.500,000 tonnes de minerai. Nous ne tenons pas compte de ce qui pourra être réalisé par le trafic local, et nous trouvons quand même ce bénéfice net annuel de 5 millions sur le chemin de fer.

Les bénéfices du Consortium, M. Marcel Régnier également les a mis lumineusement à jour. Il a calculé – en prenant pour base des exploitations similaires – qu'avec une exploitation de deux millions de tonnes de minerais, la dépense totale annuelle d'exploitation du chemin de fer s'élèverait en chiffres ronds à 4.500.000 francs, laissant 7.500.000 francs de bénéfices. Le député de l'Allier ajoutait :

Si nous passons à 3 millions de tonne, comme M. le gouverneur général en a l'espoir, c'est 6.500.000 francs de dépenses et 11.500.000 francs de bénéfices. Voulez-vous que nous calculions sur ces chiffres ? Examinons le résultat financier de l'affaire.

Nous avons un capital social de 15 millions et 25 millions d'obligations.

Le service de 25 millions d'obligations que je calcule largement, amortissement compris, nécessitera un taux de 4,50 p. 100 – je demande qu'on me rectifie si je suis au-dessous de la vérité – pendant les soixante années de la concession. Ce taux de 4,50 p. 100 nécessite, pour les 25 millions d'obligations, un débours de 1.125.000 francs,

laissant dans le premier cas 6.775.000 francs de bénéfices, soit 40 p. 100, et dans le second cas 10.875.000 francs, soit 72 p. 100[[séance du 18 février 1910.]].

Par conséquent, en supposant que le Consortium exploite le chemin de fer pendant soixante ans avec une moyenne de deux millions de tonnes transportées chaque année, il réalisera 402 millions de bénéfices. Avec 3 millions de tonnes, 632 millions pour la durée de sa concession. À cette formidable somme, viendraient encore s'ajouter les 200 millions représentant le bénéfice minimum – pour trente ans – de la mine.

La, « belle affaire » pour l'Algérie ressemble à la « belle affaire » faite par la Tunisie, il y a dix ans, avec les phosphates de Gafsa, que M. Régnier a rappelés avec raison.

Il y a dix ans, quand la Tunisie accordait la concession à la Société des Phosphates de Gafsa, celle-ci exigea un chemin de fer qu'elle parvint à obtenir. Elle constitua une société au capital de 18 millions, représenté par 36.000 actions de 500 francs et. 14.400 parts de bénéfice.

Les parts valent aujourd'hui 3.975 francs et touchent 85 fr. 75 de bénéfice. Les actions sont cotées 4,910 francs et reçoivent 105 francs de dividende.

Le capital de la Société, de 18 millions il y a dix ans, vaut aujourd'hui 234 millions de francs.

Il peut en être de même, dans dix ans, avec l'Ouenza. Quant à l'Algérie, elle recevra, comme redevance, une vingtaine de millions.

Le gouffre du port de Bône

Mais ces vingt millions ne reviendront même pas à l'Algérie. Elle s'impose de lourdes dépenses pour l'aménagement du port de Bône. La convention prévoit tout d'abord des emplacements pour la construction de quais,

d’estacade, etc., et notamment :

> *Un emplacement, destiné à la construction d’une gare sur les terre-pleins à construire par la colonie à l’embouchure de la Seybouse et dont les limites seront définitivement fixées à la suite d’une instruction spéciale.*

Et le projet ajoute :

Il est entendu d’ailleurs que, avant l’achèvement, du terre-plein de la Seybouse, les fonds seront dragués par les soins de l’administration à une profondeur de neuf mètres, jusqu’à six mètres en arrière de la limite de l’emplacement concédé.

En outre, l’administration devra fermer la passe actuelle du port dans un délai de deux ans, à partir de la date approuvant les présentes.

Ainsi, en deux ans ! avant d’avoir touché un centime de redevance, la colonie devra draguer un fond de 9 mètres, fermer la passe d’un port, dépenser des millions au seul bénéfice du Consortium.

Sait-on aujourd’hui à combien de millions s’élèvera cette dépense.

On a tout prévu, emplacements, gare, etc. ; même le délai pour l’exécution des travaux, mais on s’est prudemment abstenu d’indiquer le montant même approximatif des dépenses.

Pourquoi ? Parce qu’il est impossible de les évaluer. Là-dessus, citons encore M. Labordère.

> *Il s’agit pour la colonie de construire un nouveau port à coups de millions, de pas mal de millions peut-être, cela dans un délai déterminé : — le Consortium ne pouvait pas ne pas stipuler un délai déterminé, car, avec un chemin de fer construit à ses frais, il est légitime qu’il puisse*

embarquer. — Quand on est aux prises avec la mer, surtout dans le delta d'un torrent méditerranéen, on ne sait jamais très bien d'avance à, combien s'élèveront les frais et quels délais seront nécessaires à l'achèvement, des travaux.

C'est-à-dire que non seulement la colonie supportera les frais d'aménagement du port, mais si les travaux ne sont pas terminés dans « le délai de deux ans », le Consortium peut se retourner contre la colonie, et lui réclamer, légalement, des *dommages-intérêts*.

Et quelles sont les redevances qui incomberont sur ce point au Consortium ? Écoutez :

Pendant la durée de la concession, le concessionnaire payera une redevance d'un franc par an pour droit de location ou d'occupation de l'emplacement concédé dans la darse pour son usage…

Un franc par an !… O intérêts supérieurs de l'Algérie !

Le chemin de fer du Consortium est inutile

Nous avons affirmé que le chemin de fer du Djebel-Ouenza-Bône par Aïn-Guettar avait été inventé par M. Jonnart uniquement pour enlever la concession du gisement au groupe Pascal-Portalis. En prouvant cette affirmation, nous ferons éclater cette vérité que seuls les intérêts du Consortium ont préoccupé le gouvernement de l'Algérie et que devant ces intérêts tout a plié[[On nous excusera de ne pas entrer dans le détail de la lutte soutenue par le Consortium pour faire adopter son tracé, et de ne pas rappeler le conflit entre Bizerte et Bône. Nous y sommes contraints, bien à regret, par le cadre même de cette étude, déjà si élargie.]].

S'il n'en était pas ainsi, pourquoi n'aurait-on pas adopté

une des deux lignes existantes ?

La première est celle qui, suivant l'exposé des motifs, page 5, aurait suivi *la vallée inférieure de l'Oued-Mellègue, pour venir rejoindre la grande ligne de Bône à Tunis*… Cette ligne facilitait le trafic.

Mais, sous prétexte que l'Algérie exige que le minerai du Djebel-Ouenza passe sur son territoire, le Consortium repousse ce tracé.

Il restait alors la ligne de Tébessa-Souk-Ahras-Bône, concédée à la Compagnie de Bône-Guelma. Cette ligne est à 30 kilomètres du Djebel-Ouenza. Il aurait été tout naturel d'établir ce tronçon de 30 kilomètres et d'augmenter le trafic de cette ligne.

Mais énergiquement, le Consortium repousse ce tracé. Il déclare qu'il : « … préférerait se retirer plutôt qu'accepter l'emploi de la ligne Tebessa à Bône, *malgré les économies de premier établissement que cette solution lui aurait procurées*. »

Et, ajoute le rapporteur – page 5 du Rapport du 19 juin 1908, – il ne faut pas perdre de vue que l'emprunt du chemin de fer Bône-Guelma aurait nécessité des travaux très importants.

C'est exact. Mais ces travaux importants, malgré l'établissement de la ligne spéciale du Consortium, l'Algérie est obligée de les exécuter. En voici la preuve.

Le 7 novembre 1907, M. Jonnart déposait un projet de loi autorisant l'Algérie à contracter un emprunt de *cent soixante-dix millions trois cent cinquante-quatre mille francs*

Ce projet, la Chambre le votait le 28 février 1908. Dans l'énumération des travaux à exécuter, on peut lire :

Transformation de la ligne de Souk-Ahras à Tebessa, 7

millions.

Ainsi tombe toute l'argumentation en faveur du chemin de fer du Consortium.

L'Algérie doit remettre en état cette ligne ; il lui faut prendre sept millions sur son emprunt de 170 millions. Pourquoi ne ferait-elle pas payer cette dépense au Consortium, plutôt qu'aux contribuables algériens ?

Pourquoi ce dernier, au lieu de dépenser 7 et même au besoin 15 millions, préfère-t-il dépenser 45 millions pour établir son chemin de fer ?

L'exposé des motifs du projet de loi déposé par le gouvernement le 1er juin 1908, nous l'apprend à la page 7, quand il dit :

> *… L'emprunt de la ligne de Tebessa-Souk-Ahras-Bône avait, encore l'inconvénient de mettre l'exécution des transports de minerais aux mains d'une compagnie de chemins de fer sans attache avec la société d'exploitation de la minière.*

Voilà la vérité, voilà l'unique raison : le Consortium *veut être le maître de son chemin de fer*, et il n'hésite pas pour cela à dépenser 45 millions. Mais ces 45 millions – nous l'avons vu – seront vite récupérés.

Pour faire avaler ce chemin de fer, il fallait le parer de toutes les qualités, le présenter comme précieux pour l'Algérie. On n'y a pas manqué.

Ce chemin de fer desservant des localités isolées, développerait toute la région. Effronté mensonge !

Reportons-nous à la page 8 du rapport de M. Germain Périer[[C'est M. Germain Périer, député de la 1ère d'Autun – voisin de circonscription de M. Eug. Schneider représentant de

la 2e d'Autun — qui prit la succession du citoyen Devèze.

D'autres raisons que celles d'un amical voisinage avaient peut-être aidé au choix de M. Germain Périer comme rapporteur du projet définitif de chemin de fer.

Il existe un M. Ferdinand Périer qui jouit de quelque influence dans le monde métallurgique : il est président de la *société Anonyme française d'assurance sur la vie*, dite *compagnie du Soleil-Vie*, de la *Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation à vapeur* où il a, comme collègue, M. Roubaud, banquier, le même qui, après avoir fourni des capitaux à M. Pascal, vendit la concession de ce dernier à M. Carbonel.

M. Ferdinand Périer est encore administrateur de la *Société des Mines de Malfidano* et vice-président des *Chantiers et Ateliers de la Gironde*, dont M. Eug. Schneider est le président.

Cette fois encore le Comité des Forges avait bien pris ses précautions, comme on le voit.]] :

> *Le chemin de fer, dit-il, a une longueur de 193 kilomètres. Partant de Bône, il franchît la Sybouze, suitles dunes au bord de la mer sur 10 kilomètres environ, traverse la plaine basse, comprise entre la mer et le pied des coteaux, et entre ensuite dans la vallée de l'oued el Kébir qu'il remonte jusqu'à son affluent, l'oued bou Hadjar. Puis, il suit ce dernier oued qu'il quitte vers le kilomètre 80, pour se développer à flanc de coteau jusqu'au col situé à la limite des vallées de l'oued el Kébir et de la Madjerda (kilomètre 94), à la cote 748. Un tunnel de 1,450 mètres (du point 94,975 au point 96,425) permet de franchir ce col de Sottara. La ligne descend ensuite dans la vallée de la Madjerda : elle traverse cette rivière et le chemin de fer de Bône à Tunis par un viaduc de 547 mètres de long à la cote 582,50, et à ne hauteur de 127 mètres au-dessus du lit de la Madjerda, puis elle monte au col d'Aïn-Guettar (kilomètre*

153), atteint la cote 748 mètres, redescend jusqu'à la vallée de l'oued Mallègue qu'elle franchit par un viaduc de 25 mètres au-dessus de la rivière, et remonte jusqu'au DjebelOuenza, où elle arrive à la cote 586,50

Où voit-on les villages ? Où sont les populations algériennes qui bénéficieront de ce providentiel chemin de fer ?

Il côtoie la mer, traverse un tunnel, passe sur un viaduc. Mais, à aucun moment, il ne rencontre de villes ou villages ; le pays est désert et tout fait prévoir qu'il le restera.

Sur ce point, tous ceux qui ont examiné la région sont d'accord. M. Marcel Labordère écrit :

Les régions que traverse le tracé soumis au Parlement — Ouenza-Bône par Aïn-Guettar — ne sont peut-être pas les plus susceptibles d'un développement agricole, par suite les plus intéressantes à desservir : 200 kilomètres de montagnes et d'étroits vallons sans une ville[[Revue de Paris, 15 février 1909. Page 808.]].

Non sans ironie, plus loin, il ajoute :

De fait, à vrai dire, ce tracé par Aïn-Guetiar a un air un peu théâtral : il comporte, entre autres un viaduc métallique dont l'arche centrale aura une ouverture 400 mètres et une hauteur de 130 mètres ; ce sera, ajoute l'exposé des motifs du projet de loi, « un des plus grands ouvrages d'art du monde… » Ce viaduc est évidemment destiné à perpétuer, pour les générations futures, le souvenir et la gloire du temps présent.

Des risques même glorieux se paient…

Oui, mais c'est l'Algérie qui les paiera. Si, par extraordinaire, c'était le Consortium, il s'est fait la part

assez belle pour les supporter.

Il a obtenu non seulement de riches gisements de minerai, mais encore ne va-t-il pas, si la Chambre approuve la convention conclue entre lui et M. Jonnart, posséder un chemin de fer qui lui permettra de payer le transport de minerai non pas 6 francs mais 2 francs ou 2 fr. 25, ainsi que l'a établi M. Marcel Régnier, à la tribune de la Chambre, le 18 février dernier.

Par le chemin de fer, on a donné au Consortium un monopole de fait — l'expression est de M. Régnier — sur toute la région de l'Ouenza, « riche en dépôts de minerai, les uns exploités, les autres connus, d'autres encore ignorés ».

Le Consortium ne peut faire d'autres conditions, criaient ses défenseurs. Une première fois il a fait quelques concessions. Une seconde fois, il a accordé à l'Algérie deux trains par jour, dans chaque, sens, au lieu d'un ; le droit de prélever 20 p. 100 des recettes brutes sur les transports autres que le minerai de fer, etc. Enfin, pour la troisième fois, il vient de consentir un nouvel avenant par lequel, sur les recettes d'exploitation, le Consortium prélèvera annuellement : 1° toutes les charges et dépenses d'administration et d'exploitation ; 2° la réserve légale ; 3° la charge ou intérêt — remboursement compris — du capital obligations ; 4° un intérêt égal à 10 p. 100 du capital actions ; 5° *l'excédent des bénéfices sera partagé par moitié entre l'Algérie et le Consortium*.

Voilà quelques concessions arrachées de force qui rendent l'affaire moins mauvaise pour l'Algérie. Mais ce n'est pas vraiment la faute de M. Jonnart.

Il faut conclure

L’Ouenza n’est pas, comme on pourrait le croire, un fait unique en son genre. Il y a vingt ans, le Baron de Nervo, qui devint plus tard président du Comité des Forges, créait la Société des Minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid.

À l’aide des mêmes procédés[[voir la « *Voix du Peuple* » du 14 novembre 1909]] employés dans l’Ouenza, il dépouillait les propriétaires MM. Dupra et de Noirterre – des Minières d’Aïn-Mokta. Jamais ces derniers ne purent se faire rendre justice, leur spoliateur ayant eu l’appui des notabilités algériennes, et trouvé, au sein du Parlement, des protections puissantes, comme il s’en est trouvé pour l’Ouenza.

Il y a vint ans, le Ministre des Travaux Publics s’appelait : de Freycinet. Il était radical.

Aujourd’hui, le Ministre des Travaux Publics est socialiste indépendant ; il s’appelle Millerand. Rien n’est changé. Le pouvoir, l’administration, toutes les forces gouvernementales se mettent à la solde du capitalisme, contre le simple droit des gens et contre la classe ouvrière. Ah ! la classe ouvrière !

Si large avec l’internationale capitaliste, si généreux avec Krupp-Schneider, M. Jonnart n’a pas même songé à sauver la face en imposant quelques garanties en faveur du prolétariat algérien. Nous l’avons dit au début : rien n’a été stipulé dans la convention du 11 avril 1908 en faveur des travailleurs. *Ni minimum de salaires, ni minimum d’heures de travail, ni mesures d’hygiène. Rien ! Rien ! Rien !*