

27 Mars 1935

LE RAIL ET LA ROUTE

Ce problème de la Route et du Rail a quelque chose d'angoissant. Dans tous les pays du monde, il se pose avec une impérieuse acuité, il suscite toute une tragédie, la tragédie du progrès, de l'intelligence et de l'invention.

A leur origine, les chemins de fer étaient un placement de tout repos et le dernier refuge des deniers de la veuve et de l'orphelin. Aujourd'hui, l'automobile les poursuit, les distance, les écrase.

Au Liban et en Syrie, le problème se complique d'une contribution financière – qui pèse lourdement sur le budget des Etats, - à une ligne et à un matériel désuets.

Notre voie ferrée et sa crémaillère datent de 1890. Nous recevons des automobiles fabriquées en 1935 appelées à rouler sur des routes ultra-modernes. La conséquence d'une lutte aussi disproportionnée n'échappe à personne. La voie ferrée doit mourir et tous les budgets des Etats n'empêcheront pas l'inéluctable réalisation de cette loi du progrès.

Quelle est en fait la situation au Liban et en Syrie ?

En droit d'abord. Aux termes d'une convention signée en 1325 – à laquelle les Libanais n'ont participé en aucune manière, - M. Cayla, à ce moment gouverneur du Grand-Liban, a signé un accord, toujours en vigueur, dont le mécanisme met à notre charge aujourd'hui la rémunération d'un capital qui ne rend plus, rémunération qui s'élève, pour l'année actuelle, à près de 19 millions de francs.

Sommes-nous liés par cet accord ?

Le moment n'est pas de discuter sa valeur juridique. Contentons nous de faire remarquer que dans tous les pays du monde, sans exception, (nous ne citerons qu'un exemple, celui des puissances débitrices à l'égard des Etats-Unis, puissance créancière), on a estimé que les nécessités économiques impérieuses, urgentes, vitales, pouvaient entraîner une modification des contrats. Il ne s'agit pas de juger de la valeur morale de cette théorie qui subordonne le contrat aux besoins de l'existence, mais de constater simplement qu'elle est aujourd'hui universelle.

Quelle peut-être, dans ces conditions, la situation des pays de Mandat à l'égard du D.H.P. ? Et y a-t-il une solution possible pour nous tirer du pétrin dans lequel nous nous trouvons ? Parmi les nombreuses solutions proposées, celle du rachat mérite une étude particulière.

Quelle est actuellement la valeur en bourse de toutes les obligations et actions du réseau du D.H.P. ?

A la date du 4 Janvier 1935 elle était de 103 millions de francs papier, s'établissant comme suit :

CAPITAL

30.000 actions à 252		7.560.000
----------------------	--	-----------

OBLIGATIONS :

De 500 à revenue variable :	66523 à 460	30.600.580
De 500 à rev fixe cond	70125 à 161	11.290.125
De 100 à 5% funding	15578 à 99	1.542.222
De 500 à 5%	6319 à 497	3.140.513
De 500 privilégiée 4%	77390 à 179	13.852.810
De 500 jonction Bdad.		
4% 1905	76075 à 168	12.780.600
de 500 4% Homs-Trip. 1909	38874 à 165	6.414.210
de 500 frs. 5% consolidation	24000 à 478	11.472.000
Consolidation : 125	39717 à 118	<u>4.686.606</u>

95.779.666

103.339.666

C'est-à-dire que pour un capital de 103.339.000 francs, nous payons annuellement un déficit de 13 millions de francs pour le D.H.P., sans parler de l'A.B.N.P.

Dans ces conditions, ne croit-on pas que la formule du rachat s'impose ? Qu'au taux actuel du loyer de l'argent et avec un déficit qui ira toujours croissant par la force même des choses, seul le rachat nous permettrait de libérer des Pays de Mandat d'une lourde hypothèque.

On n'est pas encore arrivé à faire revivre artificiellement les morts.