

AG 2.1.14.139

Association Nationale des Porteurs Français de Valeurs Mobilières

Fondée en 1898, sous le Patronage de la Chambre Syndicale des Agents de Change de Paris.

Reconnue d'Utilité Publique, par Décret du 24 Septembre 1919.

5, Rue Gaillon, Paris.

N° 150

COMMUNICATIONS

29 Décembre 1919

NORD DE SAO PAULO (Araraquara)

Les porteurs d'obligations du Nord de Sao Paulo ont été avisés par la voie de la presse, il y a quelques semaines, que le Gouvernement de Sao Paulo avait pris possession de la ligne de l'Araraquara, exploitée, dans les conditions que l'on sait, par la Sao Paulo Northern Railroad Co.

Les journaux brésiliens qui viennent d'arriver en Europe publient le texte du décret gouvernemental qui met fin, — d'une manière, espérons-le, définitive — aux errements suivis par la Sao Paulo Northern Railroad Co. Les considérants dont cette décision est accompagnée, venant après les appréciations sévères du Président de l'Etat Sao Paulo, dans son dernier message lu au Congrès, confirment et renforcent singulièrement nos déclarations antérieures sur la gestion déplorable de la Compagnie.

Voici le texte intégral du décret pris par le Gouvernement de l'Etat de Sao Paulo :

I. — Le Décret de l'Etat de Sao Paulo

« Le Dr. Altino Arantes, Président de l'Etat de Sao Paulo, sur la proposition du Secrétaire d'Etat de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics, considérant que le trafic du chemin de fer appartenant à la Sao Paulo Northern Railroad Co a été suspendu depuis le 1^{er} du mois courant;

« Considérant que cette Compagnie s'efforce de justifier la suspension de son trafic par une grève de son personnel, mais considérant que cette allégation n'est pas valable parce que la Compagnie susvisée n'a pas cherché à résoudre le différend par les moyens à sa portée, en dépit de l'attitude pacifique observée par les grévistes, et qu'elle a laissé se prolonger une situation qui a causé un incalculable préjudice au public;

« Considérant que, au contraire, la Compagnie s'est prévalu de la situation pour chercher à obtenir des avantages du Gouvernement sous forme d'élévation de tarifs, au point que, à la mise en demeure qui lui était adressée de rétablir immédiatement le trafic, elle a répondu catégoriquement qu'elle n'en ferait rien, tant que ne lui seraient pas accordés les avantages qu'elle désirait;

« Considérant que la prétention concernant l'augmentation des tarifs ne peut être accueillie sans que sa nécessité en soit démontrée, ce que la Compagnie n'a pas fait, puisqu'elle a opposé au contraire des difficultés au Gouvernement pour lui faire connaître la situation financière de sa voie ferrée, et a *soustrait systématiquement des éléments qui lui étaient demandés dans ce but* :

Décète :

ARTICLE UNIQUE. — Le Secrétaire d'Etat de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics est autorisé à pourvoir au rétablissement du trafic de la voie ferrée susvisée aux termes de l'article XIX du décret général, n° 7.950, du 29 décembre 1880, combiné avec les articles XXI, XX et XXII, respectivement des contrats des 19 septembre 1895, 30 mai et 8 octobre 1908.

Palais du Gouvernement de l'Etat de Sao Paulo,
31 octobre 1919. Dr. ALTINO ARANTES. »

Il est vrai que dans un factum, en date du 16 octobre dernier, la Sao Paulo Northern Railroad Co

annonçait que « des *negociations* avaient eu lieu ces jours derniers entre le Gouvernement de l'Etat de Sao Paulo et la Sao Paulo Northern Railroad C^o en vue du rachat éventuel de ce chemin de fer par l'Etat. »

II. — Situation actuelle.

Le réseau de l'Araraquara se trouve donc géré en ce moment par l'Etat de Sao Paulo, qui va faire déterminer par experts la valeur de l'actif et en tiendra le montant à la disposition de qui de droit.

L'administration de la ligne a été confiée, à titre de mission provisoire, à l'Ingénieur chef du trafic de la Compagnie Paulista de chemins de fer, dont le Conseil d'administration est présidé, comme l'on sait, par M. Antonio Prado.

Les obligataires se trouvent au moins assurés que leur gage, ainsi soustrait à l'administration de la Sao Paulo Northern Railroad C^o, ne périlitera pas davantage.

Toutefois, le Comité de Défense, en présence de la situation créée par l'intervention gouvernementale, s'est empressé de provoquer les mesures conservatoires nécessaires pour assurer la sauvegarde des intérêts des porteurs et il s'est préoccupé spécialement de la situation qui résulte de la disparition de l'hypothèque constituant, comme il l'a toujours affirmé, la garantie essentielle des obligations.

III. — Sommation aux Trustees

C'est en se basant sur ces faits incontestables, depuis longtemps révélés par le Comité et mettant en cause la responsabilité des Trustees, que le Comité de Défense a, le 6 de ce mois, adressé à MM. L. Behrens et Fils, de Hambourg, Trustees, c'est-à-dire défenseurs légaux des obligataires, reconnus comme tels par la Justice brésilienne, sommation d'avoir à agir au Brésil pour faire restituer à leurs commettants les garanties hypothécaires dont ils ont été frustrés.

L'Acte du 26 mai 1911, constituant MM. L. Behrens et Fils trustees des obligataires de la Compagnie du Nord de Sao Paulo, leur a fait un devoir de « *protéger* les intérêts des possesseurs d'obligations et les garanties respectives qui y sont comprises ». Aucune clause ne confère aux Trustees le pouvoir de renoncer *directement ou indirectement* à l'hypothèque constituée.

Il leur appartient donc, et à eux seuls, de faire restaurer au Brésil, par tous les moyens à leur disposition, les droits hypothécaires des obligataires dont leur représentant a fait l'abandon.

IV. — Démentis formels

Il nous resterait encore, si nous voulions nous attacher à réfuter les allégations contenues dans les factums de la Sao Paulo Northern Railroad C^o, à multiplier ici les démentis. Nous nous bornerons à dire que l'imputation d'après laquelle le Président du Comité de Défense aurait procédé à l'échange de quelques-unes de ses obligations de la Compagnie du Nord de Sao Paulo, contre celles de la Sao Paulo Northern Railroad C^o, est sans fondement. Nous y opposons un démenti formel. D'autres porteurs désignés d'ailleurs dans les factums comme ayant consenti à l'échange nous ont adressé des lettres de protestation contre l'abus fait de leur nom par la Compagnie.

Nous n'insisterons pas davantage sur l'histoire d'un prétendu procès intenté à M. Antonio Prado par un citoyen anglais résidant à Sao Paulo. Les coupures soi-disant extraites du *Messenger de Saint-Paul* sont apocryphes. Le journal mis en cause a repoussé hautement la responsabilité de ces articles calomnieux.

Les porteurs nous excuseront enfin de ne pas insister sur les variations de la Sao Paulo Northern Railroad C^o qui, après avoir proclamé nulles les obligations de la Compagnie du Nord de Sao Paulo, fait annoncer qu'elle ne les rachètera plus, mais continue à les échanger contre les siennes propres et enfin, aux dernières nouvelles, recommence à les « racheter », tout en affirmant que cet échange et ce rachat cesseront *probablement* à la fin de la présente année en raison de la décision du Suprême Tribunal.

L'origine des informations dont nous avons fait ci-dessus état nous dispense, en effet, d'examiner dans de plus amples détails les allégations d'une Compagnie qui, pour soutenir une situation ébranlée, n'hésite pas à recourir à la calomnie et au faux.

Le Président du Comité de Défense :

Jacques COHEN,

Avocat à la Cour d'Appel de Paris.