

# CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN

Comte d'AIGUES-VIVES, président

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
DE  
L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Temps*, 23 février 1877)

SOUSCRIPTION  
À 16.280 OBLIGATIONS  
Rapportant 15 francs d'intérêts  
Payables les 1<sup>er</sup> mars et 1<sup>er</sup> septembre  
Remboursables à 500 francs.

Intérêts et remboursements garantis par le département d'Oran.

Cette garantie résulte d'un revenu net de 400.000 francs, assuré par le département d'Oran ; sur ce revenu, 258.467 francs seulement sont absorbés par le service de l'intérêt et de l'amortissement de ces obligations.

La ligne, presque entièrement achevée, sera livrée à l'exploitation en avril de cette année.

PRIX 265 FRANCS  
(Jouissance du 1<sup>er</sup> mars 1877)

PAYABLES COMME SUIT :  
65 fr. en souscrivant.  
100 fr. le 1<sup>er</sup> avril 1877.  
100 fr. le 1<sup>er</sup> mai 1877.

Les souscripteurs qui se libéreront à la souscription n'auront à verser que 864 francs.

Le placement ressort à plus de 6 %.

La souscription sera ouverte  
le 28 février 1877.

À PARIS, chez MM. L[éopol]d SÉE Fils et Cie, banquiers, 11, rue du Conservatoire ;

À COLMAR, chez MM. Ab[raham] SÉE et fils ;

À MULHOUSE, chez MM. Ab[raham] SÉE et fils ;

À STRASBOURG, à la Banque d'Alsace et de Lorraine, et chez MM. STÆHLING, L VALENTIN et Cie ;

À METZ, à la Banque d'Alsace et de Lorraine, et chez MM. Ch. et E. GOUDCHAUX et Cie ;

À MARSEILLE, à la Société Marseillaise.

---

CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Journal des finances*, 26 mai 1877)

Les actionnaires des chemins de fer de l'Ouest-Algérien se sont réunis, le 18 mai, en assemblée générale.

Le rapport du conseil constate que la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès, formant les concessions actuelles de la compagnie, a été ouverte à la circulation le 1<sup>er</sup> mai dernier. C'est le point de départ d'un réseau qu'on pourra étendre jusqu'au Maroc, et qui, se reliant plus tard aux chemins de l'Est de l'Algérie, mettra en communication Tunis et Tanger.

L'exploitation est encore trop récente pour qu'on puisse en apprécier les résultats définitifs. Le service des marchandises a commencé le 2 mai, et celui des voyageurs ne fonctionnera que le 2 juin prochain.

La garantie d'intérêt accordée par le département d'Oran devant fonctionner trois mois après l'ouverture de la ligne, courra du 1<sup>er</sup> août prochain.

Le conseil établit dans son rapport que l'étude des éléments du trafic local autorise à bien augurer dans l'avenir. Le mouvement des recettes sera surtout susceptible de s'élever si le chemin acquiert une plus grande extension. Des négociations actuellement en bonne voie sont engagées avec le gouverneur général pour prolonger la ligne par Tlemcen vers la frontière du Maroc.

Jusqu'à présent, l'intérêt servi aux actions a été prélevé sur le capital. La période de construction étant close, le conseil croit qu'il convient de renoncer à ce système, afin de ne pas grossir les charges de la Compagnie.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice et renouvelé le mandat de M. le baron de Lassus <sup>1</sup>, commissaire.

---

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
(*Le Temps*, 15 juillet 1878)

La ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès a été ouverte le 2 mai 1877. La Compagnie ayant jugé opportun de charger ses ingénieurs des travaux de parachèvement, une convention a été passée avec l'entrepreneur général, M. Harding, son compte définitif d'apports et de travaux s'élève à 8.880.500 fr., moins une soulte de 523.000 fr. à déduire pour les travaux complémentaires que la Compagnie prend à sa charge.

La Compagnie a passé, le 2 mars dernier, une convention ayant pour objet la concession de la ligne de prolongement de Sidi-Bel-Abbès à Tlemcen, d'une longueur de 82 à 90 kilomètres. Elle s'occupe aussi du prolongement vers le Maroc par Lalla-Maghrnia mais les études en sont peu avancées.

Les travaux des concessions actuelles seront terminés avec les ressources disponibles. Les résultats de première exploitation ne permettent pas une répartition de dividende. La garantie stipulée par le département d'Oran et qui doit assurer à la Compagnie un revenu net de 6 % sur un capital maximum de sept millions ne fonctionne cette année que pour 105.000 francs.

---

<sup>1</sup> Baron Louis de Lassus Saint-Geniès (1815-1886) : sous-préfet de Saint-Gaudens, Étampes, Dieppe, puis préfet des Pyrénées-Orientales, de Seine-et-Marne et de Savoie sous le Second Empire. Reconverti dans les affaires comme nombre de ses collègues. Administrateur d'une Société civile créancière de la Cie anonyme russe pour l'exploitation des richesses minières de la Russie (1876), président des Mines de houille de Provençal (Gard)(1877), administrateur des Gisements d'or de Saint-Élie (Guyane).

En raison des extensions projetées du réseau, on a nommé trois nouveaux administrateurs : MM. de Fourment <sup>2</sup>, Léopold Sée <sup>3</sup> et [Isidore] Salles <sup>4</sup>.

---

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
Assemblée du 29 mai 1879.  
(*Le Capitaliste*, 4 juin 1879)

Les comptes de l'exercice 1878 établissent que, pendant cet exercice il a été dépensé pour construction et parachèvement une somme de 273.779 fr. 78, ce qui porte, au 31 décembre, le compte des frais de premier établissement à 9.622.112 fr. 01.

Pendant la même période, les recettes de l'exploitation se sont élevées à 725.176 fr. 15, soit 13.945 fr. 70 par kilomètre, et les dépenses à 553.433 fr. 38 ou 10.642 fr. 45 par kilomètre.

Le rapport des dépenses aux recettes brutes a donc été de 76 fr. 32 %.

Le rapport, parlant ensuite des difficultés dont la Compagnie espère prochainement le complet aplanissement, annonce que le conseil général d'Oran a bien voulu, au cours de la dernière session d'avril 1879, réclamer des services techniques du département un nouvel examen des questions qui avaient divisé la Compagnie et la commission des comptes.

La ligne de Sidi-bel-Abbès à Tlemcen, paraît devoir être ajournée à la suite de récentes décisions prises par la Chambre des députés.

Le projet de loi relatif au classement du réseau complémentaire des chemins de fer d'intérêt général en Algérie, voté par la Chambre des députés, à la date du 1<sup>er</sup> avril et soumis en ce moment aux délibérations du Sénat, ne comprend pas cette ligne ; mais il en comprend plusieurs autres dans la province d'Oran, et notamment les lignes importantes de Tlemcen à La Sénia, de Mostaganem à Tiaret, de Sidi-bel-Abbès à Magenta, de Tlemcen à Lalla-Marnia. Il admet de plus en principe l'élévation de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès au classement d'intérêt général.

Des démarches sont faites en vue de l'obtention de ces nouvelles lignes.

Des études complémentaires sont faites pour les lignes de Tlemcen à La Sénia, et de Sidi-bel-Abbès à Magenta, afin de les présenter au gouvernement.

L'assemblée a approuvé les comptes et réélu M. [Louis] de Lassus [Saint-Geniès], commissaire pour l'exercice 1879.

---

---

<sup>2</sup> Probablement Auguste-Antoine, baron de Fourment (1820-1891), important industriel textile de la Somme à la suite de son père, éleveur de chevaux, et député (1867-1870). Il se fait élire conseiller général au début de la Troisième République mais tente plusieurs fois en vain de rentrer au Parlement. , Administrateur Société agricole, industrielle et commerciale de la Nouvelle-Calédonie\* (1888).

<sup>3</sup> Banquier établi à Paris, descendant d'Abraham Sée, banquier à Colmar et Mulhouse. Fondateur du [Crédit algérien](#).

<sup>4</sup> Comte Isidore Salles (1821-1900) : sous-commissaire de la République à Dax (1848), directeur de la presse au ministère de l'Intérieur, préfet de l'Aube (1863), puis du Bas-Rhin (1869-1870), censeur de la Banque hypothécaire d'Espagne (dont l'un des administrateurs, Leviez, fut, de 1872 à sa mort, commissaire aux comptes de la Banque de Paris et des Pays-Bas, et dont le sous-directeur, Lucien Villars, devint, en 1892, directeur de la BPPB), administrateur du Bône-Guelma (1877), commissaire aux comptes (1883), puis censeur (1890) de la BPPB, censeur de la Banque internationale de Paris (1889) — établissement qui se fonda en 1902 dans la BFCI —, et, par ricochet, administrateur du Kursk-Charkow-Azow. Poète en langue française et en langue d'oc.

Une fille, Marie, mariée à Fernand. Benedetti (1847-1929), diplomate, puis administrateur de sociétés (Omnium Lyonnais, Tramways algériens...), fils du comte Vincent Benedetti, ambassadeur du Second Empire. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

OUEST-ALGÉRIEN  
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 9 juillet 1879)

L'ajournement par la Chambre des députés de la concession de la ligne de Sidi-bel-Abbès à Tlemcen a motivé la démission collective du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien.

Les actionnaires de cette société, réunis lundi en assemblée générale extraordinaire, ont accepté cette démission, en adressant au conseil leurs remerciements pour sa bonne gestion.

Ont été appelés à constituer le nouveau conseil d'administration MM. Sée et Salle, anciens administrateurs, à qui ont été adjoints MM. Peytel, Ducharme, député ; Villain, député ; Blondel et Goudchaux.

---

*Annuaire de la Compagnie des agents de change* 1880, p. 783-786 :

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien

Conseil d'administration : MM. le comte d'Aigues-Vives, président ; comte de Rohan-Chabot, A. Lebermuth, W.-B. Finlay, Al. Herbert, G.-P. Harding, baron de Fourment, Léop. Sée, J. Sallas.

---

Les Assemblées d'actionnaires  
Ouest-Algérien  
(*Le Capitaliste*, 21 juillet 1880)

La Compagnie de l'Ouest-Algérien a tenu vendredi son assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

Les recettes nettes de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, qui n'avaient été, en 1878, que de 171.453 fr. 32, se sont élevées, en 1879, à 370.533 fr. 49, soit une différence en plus de 199.080 fr. 17.

Les recettes nettes dépassent désormais la somme nécessaire au service et à l'amortissement de tous les emprunts de la Compagnie.

La recette brute kilométrique n'est pas inférieure à 16.174 fr. 64.

L'assemblée générale extraordinaire se réunira de nouveau ultérieurement pour statuer sur un certain nombre de questions dont la solution est préparée par le conseil d'administration.

MM. [Henri] Villain <sup>5</sup>, Villaut [*sic* : *Théodore Villard* <sup>6</sup>] et Allebesc ont été élus membres du conseil d'administration.

M. le baron [Louis] de Lassus Saint-Geniès est réélu commissaire de surveillance.

---

**Léopold SÉE, président**  
président du [Crédit algérien](#)

---

<sup>5</sup> Henri Villain (1819-1886) : député de l'Aisne (1871-1886), administrateur des Tramways-Nord (Paris) et (1880) de La Petite République française (presse) au côté de Paul Bert, Maurice Bixio, Eugène Étienne, etc.

<sup>6</sup> Théodore Villard (1838-1904) : ingénieur civil, attaché à la maison Ernest Goüin, puis à la Société de travaux publics et de constructions (Donon). Président du Bône-Guelma de 1884 à 1886. Voir [encadré](#).



OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Capitaliste*, 7 décembre 1881)

Cette société, dissoute le 3 novembre dernier, vient d'être reconstituée au capital de 8 millions de francs, divisé en 16.000 actions de 500 fr. chacune, dont 9.000 entièrement libérées ont été attribuées à la liquidation de l'ancienne Compagnie.

Le conseil d'administration comprend : MM. Léopold Sée, E. Allelix [sic : Alleux ?], Joanny Peytel, Eudoxe Rey <sup>7</sup>, I[sidore] Salles, P[étrus] Richarme <sup>8</sup>, [Henri] Villain, [Théodore] Villard et [Charles] Goudchaux ; M. Louis-Marie-Césaire, baron [Louis] de Lassus Saint-Geniès, a été nommé commissaire.

---

Crédit algérien  
(*Le Messager de Paris*, 19 juin 1882)

.....  
Dans le but d'affirmer nettement le rôle du Crédit algérien, qui est de favoriser le développement agricole, commercial et industriel en Algérie, il s'est intéressé tout d'abord à l'une des grandes affaires de chemins de fer qui sont en voie de développement de l'autre côté de la Méditerranée. Il s'agit de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, dont nous avons eu, à plusieurs reprises, l'occasion de montrer l'importance et de signaler les progrès.

Le Crédit algérien a, dans des conditions très favorables, acquis l'intérêt que possédaient trois maisons de banque de Paris dans cette affaire. Ces maisons se sont réservé, d'ailleurs, le droit de s'intéresser chacune pour 10 % dans les opérations successives que la Société pourrait traiter avec la Compagnie de l'Ouest-Algérien. Le refus de participation dans une seule opération rend cette clause caduque pour toutes celles qui suivraient. En février 1881, la Compagnie de l'Ouest-Algérien ne possédait qu'une ligne de 52 kilomètres reliant Sidi-Bel-Abbès, centre très prospère du département d'Oran, au Tlelat et par suite à Oran. Elle jouissait d'une garantie départementale de produit net de 420.000 fr. Les recettes nettes du trafic atteignaient déjà 380.000. C'était une situation excellente et qui, dans l'esprit du conseil, devait s'améliorer encore dans de notables proportions ; aussi n'hésitait-il pas à acquérir pour une somme de 3.550.000 fr la totalité des bons provisoires d'obligations émis par cette compagnie en dehors de ses obligations 3 % admises à la cote officielle de la Bourse de Paris, ainsi que 86 % des actions et une rente éventuelle de 60.000 fr.

Peu de temps après, des négociations engagées par la Compagnie avec l'État, en vue de l'extension de son réseau, aboutissaient heureusement. Une loi du 22 août 1881 substituait la garantie de l'État à celle du département, pour la ligne exploitée, et le revenu net garanti était élevé de 420.000 à 468.500 ; une concession nouvelle de 100 kilomètres, également avec garantie de l'État, était accordée à la Compagnie. Enfin le Sénat est, en ce moment, saisi d'un projet de loi déjà voté par la chambre des députés, concernant de nouvelles lignes avec la même garantie.

---

<sup>7</sup> Eudoxe Rey : membre de la Chambre de commerce d'Alger, administrateur du Crédit foncier et agricole d'Algérie (1880), administrateur du Crédit algérien à Alger (1881), puis à Paris (1887). Il entre fin 1889 au conseil des Chemins de fer du Sud de la France. Mais c'est, semble-t-il par confusion avec Albert Rey (Marseillaise de Crédit) qu'il est donné, en décembre 1890, à la Société des aciéries, hauts fourneaux et forges de Trignac, faisant suite aux Mines de fer de l'Anjou et forges de Saint-Nazaire. Il décède en juin 1891 à Alger.

<sup>8</sup> Pétrus Richarme : gérant des Verreries Richarme, de Rive-de-Gier, société en commandite transformée en S.A. en 1893, à la suite de son décès, et absorbées plus tard par Souchon-Neuvesel.

Depuis cette loi du 22 août 1881, la Compagnie de l'Ouest-Algérien s'est reconstituée sur les bases de la garantie fixée par ladite loi. Les bons, rentes et actions, achetés par le Crédit algérien ont été remplacés par 8.682 actions de la Compagnie reconstituée, dont le revenu net résultant de la garantie est de 25 fr. minimum et qui sont remboursables à 600 francs. En outre, il a souscrit dans le nouveau capital 4.884 actions. Celles que la société possédait en portefeuille au 31 décembre, étaient calculées à 500 et il en a été, par la suite, rétrocédé plus de 4.000 à un taux supérieur à ce prix. L'ensemble des actions et obligations de la Compagnie de l'Ouest-Algérien figurent au bilan du Crédit algérien pour 4.958.187. Ces titres figurent à la cote officielle, avec la mention : garantie de l'État, conformément à la loi du 22 août 1881. En effet, le revenu net garanti par l'État, couvre entièrement leur service, intérêts et amortissements.

Le conseil estime que le Crédit algérien ne peut que s'applaudir d'avoir pris un intérêt important dans une entreprise d'utilité publique qui offre toute la sécurité désirable. La Société, justifiant son titre, facilite ainsi le développement d'un des principaux réseaux de chemins de fer en Algérie.

---

#### COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN (*Le Capitaliste*, 8 novembre 1882)

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis le 4 novembre en assemblée générale extraordinaire sous la présidence de M. Léopold Sée, président du conseil d'administration,

MM. de Bussière<sup>9</sup> et Obermayer ont été nommés scrutateurs ; secrétaire, M. Peytel.

Après avoir entendu lecture du rapport du conseil d'administration, et celle des deux conventions passées avec M. le ministre des travaux publics, l'assemblée, à l'unanimité, a voté les résolutions suivantes :

##### Première résolution

L'assemblée générale approuve purement et simplement les conventions conclues avec M. le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, le 10 décembre 1881 et le 6 avril 1882, déjà approuvée par la loi du 5 août 1882,

##### Deuxième résolution

L'assemblée générale décide que le capital social, actuellement de huit millions de francs,

sera augmenté de trois millions, et, par conséquent, porté à onze millions de francs, et que cette augmentation aura lieu au moyen de l'émission de six mille actions nouvelles de 500 fr. chacune, remboursables à 600 fr., comme les premières, et qui seront soumises à toutes les conditions des statuts régissant les actions.

Le conseil d'administration est autorisé à prendre toutes les mesures et dispositions qu'il jugera utiles pour l'émission de ces 6.000 actions et pour assurer et recueillir leur souscription, à faire la déclaration notariée de la souscription et des versements effectués sur les actions et généralement à faire tous les actes qui pourront être nécessaires pour arriver à la réalisation de cette augmentation de capital.

Une assemblée générale de tous les actionnaires sera convoquée après la déclaration de souscription et de versement pour en vérifier la sincérité et constater que l'augmentation de capital est réalisée définitivement.

---

<sup>9</sup> Probablement Edmond Renouard de Bussierre (et non Bussière) : administrateur du Crédit algérien.

### Troisième résolution

L'assemblée générale décide que lorsque l'augmentation du capital sera définitivement réalisée, la rédaction de l'article 8 des statuts de la Société sera remplacée par cette suivante :

Le capital social est de onze millions de francs et divisé en 22.000 actions de 500 fr. chacune. (Capital originaire 8.000.000 de francs et augmentation décidée par rassemblée générale du 4 novembre 1882, 3.000.000 de francs).

Sur les actions, il en a été attribué 9.080 entièrement libérées à la liquidation de l'ancienne Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien en représentation partielle de ses apports à la Société.

Les 13,000 actions complétant le capital social ont été souscrites pour être versées en numéraire.

### Quatrième résolution

L'assemblée générale autorise le conseil d'administration à émettre et placer à l'époque, aux

taux, forme et conditions qu'il jugera convenables, les obligations dont l'émission aura été autorisée par M. le ministre des travaux publics, conformément à la loi du 5 août 1882, pour l'établissement des chemins de fer de La Sénia à Aïn-Témouchent,

### Cinquième résolution

L'assemblée générale autorise le conseil d'administration à accepter, au nom de la Compagnie la mission et le mandat de continuer et mettre à fin la liquidation de l'ancienne Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, Société anonyme au capital de 5 millions de francs, dissoute le 3 novembre 1881, dans le cas où l'assemblée générale des actionnaires conférerait cette mission à la Compagnie.

À exercer tous les pouvoirs qui seront donnés pour continuer et opérer cette liquidation et à faire tous les actes et opérations nécessaires à cet effet, et notamment à recevoir les comptes du liquidateur actuel, ainsi que toutes valeurs de la liquidation et lui donner décharge.

### Sixième résolution

L'assemblée générale décide que quand la réalisation de l'augmentation du capital aura été constatée par une assemblée générale postérieure, la présente délibération et celle de l'assemblée postérieure seront déposées et publiées conformément à la loi.

Tous pouvoirs sont conférés aux porteurs d'une copie ou d'un extrait pour faire ces dépôts et publications lorsqu'il y aura lieu.

---

*Annuaire de la Compagnie des agents de change* 1883, p. 869-874 :

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien

Conseil d'administration : MM. Léopold Sée, président ; Allelix, Peytel, Eud. Rey, Salles, Villain, Th. Villard, Ch. Goudchaux.

---

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
DE

L'OUEST-ALGÉRIEN

(*Le Capitaliste*, 3 janvier 1883)

ÉMISSION de 26.908 obligations 4 %  
Rapportant 20 fr., remboursables à 500 fr.

INTÉRÊTS ET REMBOURSEMENTS SEMESTRIELS  
GARANTIS PAR L'ÉTAT  
Conformément aux lois des 22 août 1881 et 5 août 1882

PREMIER TIRAGE EN AVRIL PROCHAIN

La Compagnie de l'Ouest-Algérien est concessionnaire de 222 kilomètres dans la province d'Oran avec garantie de l'État conformément aux lois sus-mentionnées.

Les 52 kilomètres en exploitation donnent une recette kilométrique brute de 21.303 fr., et nette de 10.000 fr.

Le maximum de produit net garanti est de 1,865,300 fr. pour les 222 kilomètres.  
Le service annuel des obligations, intérêts et amortissement, n'absorbera que les deux tiers du produit net garanti par l'État.

Taux d'émission : 450 francs  
30 fr. en souscrivant.

120 à la répartition, du 1<sup>er</sup> au 15 janvier ;

100 du 1<sup>er</sup> au 10 mai 1883 ;

100 du 1<sup>er</sup> au 10 août 1883 ;

100 du 1<sup>er</sup> au 10 novembre 1883 ;

soit un placement à 4 1/2 % avec garantie de l'État.

Les titres seront délivrés au porteur ou nominatifs, sans frais, au choix des souscripteurs.

Jusqu'à la libération, ils recevront les intérêts à 4 1/2 % sur les sommes versées.

Bonification 4 1/2 % sur versements anticipés.

Intérêts de retard, 6 %.

La réduction, s'il y a lieu, sera proportionnelle : toutefois, un droit de préférence est réservé aux souscripteurs qui déclareront vouloir se libérer à la répartition.

SOUSCRIPTIONS REÇUES  
LES 9 ET 10 JANVIER 1883

À PARIS : Au Crédit algérien, 15, place Vendôme ;

— À la Compagnie algérienne, 13, rue des Capucines ;

— À la Société marseillaise de Crédit industriel et commercial, 50, rue de la Chaussée-d'Antin ;

— Chez MM. L[éopold] Sée fils et C<sup>ie</sup>, 11, rue du Conservatoire ;

— Chez MM. Goudchaux et C<sup>ie</sup>, 16, rue de la Banque ;

À BORDEAUX : À la Société bordelaise de Crédit industriel, commercial et de Dépôts, 2, rue Sèze ;

À NANCY : À la Société nancéienne, 73, place Saint-Georges ;

À MARSEILLE : À la Société marseillaise de Crédit industriel et commercial ;

À LILLE : au Crédit du Nord.

Dans le reste de la France, chez les correspondants des établissements et maisons de banque susindiqués.

EN ALGÉRIE : Au Crédit algérien, à Alger, et dans les diverses succursales de la Compagnie algérienne ;

EN ALSACE-LORRAINE : À Colmar et à Mulhouse, chez MM. Ab. Sée et fils ;

À STRASBOURG : Chez MM. Ch. Stæhling, L. Valentin et Cie ;

— Chez M. C.-E. Ehrmann ;

À METZ : À la Banque de Metz.

Les titres souscrits en Alsace-Lorraine seront délivrés sans frais, munis du timbre allemand.

---

(*Le Figaro*, 5 janvier 1883)

La maison Léopold Sée et C<sup>ie</sup>, avec le concours du Crédit algérien, de la Compagnie algérienne, de la Société marseillaise et de la maison Goudchaux et Cie, offre, en souscription publique, 26.908 obligations de l'Ouest-Algérien. Une garantie spéciale de l'État français est acquise à la Compagnie : c'est tout dire.

Nous reviendrons d'ailleurs, dans notre « Semaine financière » qui paraîtra samedi matin, sur les détails de l'affaire proposée et sur la situation de la Compagnie de l'Ouest-Algérien.

---

Augmentation de capital de la  
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Temps*, 17 juin 1883)

6.000 actions nouvelles de 500 fr. émises au pair.

---

(*L'Écho d'Oran*, 15 mai 1884)

Les travaux de la ligne de Temouchent à Oran seront promptement terminés. Le pont du Rio-Salado, construit par la Compagnie de Fives-Lille\*, est débarqué sur les quais d'Oran. Il sera mis en place vers le milieu du mois de juin, mais le premier tronçon sera livré à la circulation le 31 mai.

---

CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Messager de Paris*, 4 juin 1884)

.....  
Nous avons eu le regret de recevoir la démission de M. Villard, nommé président de la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma, et empêché, par ses nouvelles fonctions, de continuer à prendre part à nos délibérations. Nous vous demandons d'accepter la démission de M. Villard et de lui donner décharge de sa gestion, certains que vous vous associerez aux regrets que nous a inspirés son départ.

Nous avons pourvu provisoirement au remplacement de M. Villard, conformément à l'article 20 des statuts, en appelant à siéger parmi nous, M. Maurice Pouyer. Nous vous prions de confirmer cette nomination, qui assurera à votre administration la continuation d'un concours dont nous avons déjà pu apprécier toute la valeur.

Nous avons la triste obligation de vous faire part de la mort de M. Eugène Allélix. qui était depuis longtemps administrateur de notre Compagnie. Nous sommes persuadés que vous sentirez comme nous l'étendue d'une porte qui nous prive prématurément d'un collaborateur dont le dévouement vous était connu.

Nous vous prions de nous autoriser à remettre à la succession de M. Allélix les actions qui formaient son cautionnement d'administrateur.

Nous ne vous demandons pas de pouvoir, pour le moment, au remplacement de M. Allélix. Mais nous nous réservons de vous proposer d'augmenter le nombre de vos administrateurs, dès que les intérêts de la Compagnie nous paraîtront le comporter.

.....

---

Les coulisses de la finance  
(*Gil Blas*, 7 juin 1884)

Les actionnaires de l'Ouest-Algérien sont moins exigeants encore. Ils n'ont pas trouvé un traître mot à redire au rapport du conseil d'administration, confirmé, ainsi que cela se passe dans les compagnies où règne une bonne discipline, par celui des commissaires.

L'augmentation très faible du trafic, celle, beaucoup plus considérable, des frais de premier établissement de nouvelles lignes et celle, proportionnellement énorme, des dépenses à effectuer pour créer des lignes dont les administrateurs ont obtenu la concession sans avoir, pour cela beaucoup à solliciter, n'ont nullement étonné ces actionnaires de la vieille roche.

Qu'importe que les besoins d'argent aient grandi, se sont-ils dit, puisque les administrateurs ont su en trouver.

Le Crédit algérien, dont M. Léopold Sée est aussi administrateur, de même que MM. [Charles] Goudchaux, [Joanny] Peytel et [Eudoxe] Rey, n'est-il pas là pour garantir le placement intégral des obligations que nous émettons, à tire-larigot, avec ou sans la garantie — d'ailleurs très conditionnelle — de l'État ? Donc, tout va bien. Et quand la rectification de la frontière marocaine nous permettra d'étendre davantage notre réseau, dans une contrée jusqu'ici inexploitée, sauvage, presque déserte, tout marchera mieux encore !

Et c'est d'un cœur léger que, afin d'éviter de se déranger dans quelque temps, ces excellents actionnaires ont renouvelé d'avance, au conseil actuel, ses pouvoirs qui expirent seulement le 10 novembre prochain.

Je crois qu'après celle là, on peut tirer l'échelle !

Ô Werbrouck, voilà des actionnaires comme ton cœur doit en souhaiter !

---

CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Capitaliste*, 18 juin 1884)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien a eu lieu le 3 juin.

Le rapport du conseil et du commissaire des comptes qui ont été lus à l'assemblée fournissent les renseignements les plus satisfaisants sur la situation de la Compagnie. Ils font connaître la réalisation complète des mesures destinées à assurer la construction des diverses lignes, tout en laissant disponibles, sur le revenu net garanti par l'État, des sommes suffisantes pour assurer le service de l'intérêt et de l'amortissement des actions (25 fr. d'intérêts et amortissement à 600 fr.).

L'assemblée, après avoir approuvé les comptes de l'exercice 1883 a nommé M. Maurice Pouyer <sup>10</sup> administrateur, en remplacement de M. [Théodore] Villard, démissionnaire, et réélu le conseil d'administration en exercice, dont les pouvoirs devaient expirer d'ici à peu de temps.

M. le baron [Louis] de Lassus Saint-Geniès a été réélu commissaire des comptes pour l'exercice 1884.

---

(*L'Écho d'Oran*, 25 septembre 1884)

Les agents de la Compagnie Fives Lille\* ont lancé, le 15 septembre, le pont métallique qui doit permettre le passage de la voie ferrée du Rio-Salado.

---

## Guillaume DENIÈRE, président <sup>11</sup>

(*Le Capitaliste*, 5 novembre 1884)

L'Ouest-Algérien, à 500. M. Denière, président du conseil d'administration de la Société générale [1868-1886], vient d'être appelé aux fonctions de président du conseil de cette Compagnie de chemins de fer. Cette nomination fait honneur aussi bien à la Société générale qu'à la Compagnie de l'Ouest-Algérien, qui ne peut manquer de

---

<sup>10</sup> Maurice Pouyer (Paris, 13 avril 1846-Paris VIII<sup>e</sup>, 24 janvier 1928) : fils de Louis Pouyer, lieutenant de vaisseau, et de Brigitte Troyer. Marié à Marie Augustine Yvonne Travot. Dont Madeleine (M<sup>me</sup> Charles Pillivuyt) et Jean (1885-1981), capitaine de corvette, administrateur de sociétés, en particulier la Société d'études marocaines pour le commerce, l'agriculture et les mines. Chevalier de la Légion d'honneur du 16 mai 1871 comme lieutenant de vaisseau. Administrateur de la Société financière de Paris (1884), de la Société de publications économiques, editrice de journal *Le Soir* (avec Villard, de l'Ouest-Algérien, et Édouard de Traz, du Bône-Guelma)(1885), du Dakar-Saint-Louis (1893) et de la Cie générale transaérienne (1909). Nécrologie ci-dessous.

<sup>11</sup> Guillaume Denière (1815-1901). Fils de Jean-François Denière (1775-1866), l'un des deux plus gros fabricants de bronzes d'art de Paris, membre du conseil général des Manufactures, président du conseil des prud'hommes, co-fondateur des Assurances La Fraternelle (1841). Guillaume devient rapidement juge au tribunal de commerce, puis président de celui-ci (1860-1864), ce qui l'oriente vers les affaires. Il est nommé censeur (1856), puis directeur (1858) de la Caisse d'Épargne de Paris. En 1864, il est membre du premier conseil d'administration de la Société générale, en est bientôt vice-président, puis (1868) président. Il représente alors l'établissement dans plusieurs de ses participations (Société générale algérienne, Mokta-el-Hadid, Société générale de transports maritimes à vapeur, Compagnie française d'exportation et d'importation, etc.) ou de ses partenaires (General Credit à Londres, Crédit général ottoman...). Il devient en outre régent de la Banque de France (janvier 1866), président de la Chambre de commerce de Paris (1869-1870) et tente en 1869 d'ajouter à son mandat de conseiller municipal celui de député au Corps législatif. En 1873, il accède à la présidence de la Cie fermière de Vichy, affaire créée par son beau-père, l'entrepreneur de travaux publics Georges Callou. En 1878, le voici aux Houillères de Graigola-Merhyr (Pays-de-Galles), en 1879, à la Banque hypothécaire de France ; en 1880, au premier conseil de l'Urbaine-Accidents (déjà la bancassurance !) et à celui de la Banque des pays autrichiens, en 1882, à la Rio-Tinto, et en 1884, à la Cie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien. On en oublie. Mais son étoile commence à pâlir : en février 1886, il doit quitter la Société générale empêtrée dans ses affaires péruviennes ; en janvier 1888, il est démissionné de la Banque de France ; en 1892, de la Cie fermière de Vichy (*Le Gaulois*, 8 août 1892) ; en mars 1893, il n'est réélu que de peu à la Cie des eaux minérales et des bains de mer (*Gil Blas*, 27 mars 1893) ; en 1896, il est flanqué d'un mandataire judiciaire à la demande de sa fille qui le voit dilapider sa fortune dans des spéculations frénétiques. Il est sorti vers cette époque du conseil de Mokta et en 1897 de celui de Krivoï-Rog. Il est cependant réélu à l'Ouest-Algérien en juin 1896 et au Crédit foncier colonial (en faillite) en juin 1899...

trouver dans ce rapprochement avec le grand établissement de crédit un concours puissant de vulgarisation de ses titres.

---

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES  
CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Capitaliste*, 8 juillet 1885)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien a eu lieu le 29 juin.

Elle a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1884, tels qu'ils lui étaient présentés par le conseil d'administration et approuvé, par suite, la répartition de 25 fr. faite aux actions conformément à l'article 43 des statuts et à la délibération de l'assemblée du 27 juin 1882.

MM. [Maurice] Pouyer, [Isidore] Salles et [Henri] Villain, administrateurs sortants, ont été réélus.

MM. [Louis] de Lassus Saint-Geniès et [Léon] Hiélard<sup>12</sup> ont été nommés commissaires pour l'exercice 1885.

L'assemblée a donné son approbation à la convention conclue le 16 mai dernier, avec le ministre des travaux publics pour la concession à la Compagnie de la ligne de Tabia à Tlemcen. Cette convention déjà votée par la Chambre des députés est, en ce moment, soumise aux délibérations du Sénat.

L'assemblée a en outre autorisé le conseil d'administration à émettre à l'époque, au taux, dans la forme et aux conditions qu'il jugera convenables, les obligations nécessaires en exécution de ladite convention.

---

Algérie.  
Compagnie de l'Ouest-Algérien  
(*Le Messager de Paris*, 2 septembre 1885)

La loi du 18 juillet 1879 a classé dans le réseau complémentaire d'intérêt général, en Algérie, un chemin de fer d'Oran (la Senia), à Tlemcen, par Aïn-Temouchent. La première section, comprise entre la Senia et Aïn-Temouchent, a seule été déclarée d'utilité publique et concédée définitivement à la Compagnie de l'Ouest-Algérien par la loi du 5 août 1882.

Le prolongement sur Tlemcen a donné lieu, de la part de MM. les ingénieurs de l'État, à des études minutieuses qui ont confirmé les prévisions antérieures du conseil général des ponts et chaussées, sur les difficultés que rencontrerait l'établissement de cette ligne par Aïn-Temouchent. Il a été reconnu qu'on serait obligé d'exécuter des déblais et remblais considérables à travers des masses en mouvement et des terres sans cohésion. La dépense de premier établissement atteindrait près de 400.000 fr. par kilom. et l'exploitation se trouverait grevée pendant longtemps de frais de consolidation excessive.

En présence de ces résultats, l'administration a recherché si, conformément à l'avis exprimé par le conseil général des ponts et chaussées, il ne serait pas préférable de revenir à une solution proposée, dès 1878, et qui consiste à relier Tlemcen au réseau

---

<sup>12</sup> Léon Hiélard (1834-1924) : commerçant en plumes pour parures, président de la Chambre de commerce de Paris et l'École des hautes études commerciales. Vice-président de l'Association des porteurs de valeurs étrangères, il tente en vain en 1893 une opération de relèvement de la Cie du canal de Panama.



existant, par une ligne partant du chemin de fer de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mā et passant par Lamoricière.

L'avant-projet suivant cette direction, dressé par la Compagnie de l'Ouest-Algérien, avait été soumis, en 1878, à une enquête d'utilité publique, qui avait donné des résultats entièrement favorables. Il a été révisé par la Compagnie, qui l'a amélioré sur quelques points, de manière à donner satisfaction aux observations formulées lors de l'enquête et aux demandes de la commission d'enquête.

Le tracé se détache, à Tabir, de la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mā, pénètre dans la plaine de Tiffiles, se dirige sur Aïn-Tellout, passe à Lamoricière, traverse l'Isser et l'Oued-Chouly, s'élève jusqu'au col d'Aïn-Fezza, franchit les gorges de la Safsaf et descend à flanc de coteau jusqu'à Tlemcen, où il aboutit après un parcours d'environ 63 kilomètres. L'examen de cet avant-projet par MM. les ingénieurs de l'État lui a permis de constater que le tracé proposé était établi partout sur de bons terrains qui assureraient à la plateforme de la voie une assiette sans avoir besoin de grands travaux de consolidation ultérieurs. Il ne présente quelques difficultés qu'au passage des gorges de la Safsaf.

Au point de vue des conditions techniques d'établissement, la ligne de Tabia à Tlemcen offrirait une grande supériorité sur la ligne d'Aïn-Témouchent à Tlemcen. La distance entre Oran et Tlemcen est, par Tabia, de 169 kilomètres, tandis que, par Aïn-Témouchent, elle ne serait que de 149 kilomètres ; mais cette augmentation de parcours de 20 kilomètres environ se trouve, en grande partie, compensée par l'abaissement des rampes dont le maximum ne sera que de 0 m. 015 sur la ligne de Tabia à Tlemcen, au lieu de 0 m. 018 sur celle d'Aïn-Témouchent à Tlemcen. En outre, la ligne desservira le riche territoire de Tallout et de Lamoricière et enfin tout le pays compris entre Lamoricière et Tlemcen, qui est abondamment pourvu d'eau et d'une remarquable fertilité.

La dépense d'établissement évaluée pour le tracé d'Aïn-Témouchent à Tlemcen à 24 millions de francs, sera seulement de 17 millions de francs, y compris les dépenses à faire ultérieurement. Dans cette situation, l'administration a pensé qu'au point de vue des intérêts financiers de l'État comme au point de vue technique, il convenait, entre les deux lignes pouvant relier Tlemcen au réseau de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, de choisir celle qui aboutit à la Tabia et des pourparlers ont été engagés pour la concession avec la Compagnie de l'Ouest-Algérien. Ils ont abouti à la signature d'une convention dont les dispositions sont presque absolument conformes à celles des conventions du 8 mai et 10 décembre 1881, relatives aux chemins de fer de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mā et de la Senia à Aïn-Témouchent, concédés à la même Compagnie.

Le délai d'exécution est fixé à quatre ans à partir de la loi approuvant la nouvelle convention.

Une garantie d'intérêt est accordée par l'État sur le capital de premier établissement. Cette garantie est calculée au taux de 5 %, amortissement compris, d'après les dépenses réelles de construction, sans qu'elles puissent jamais dépasser un maximum total de 17.600.000 de francs, arrêté sur l'avis conforme du conseil général des ponts et chaussées. Sur cette somme, 600.000 fr. sont réservés pour les agrandissements ou créations ultérieurs de gares et stations, augmentation de matériel et installations complémentaires de toute nature et ne pourront être dépensés que lorsque les projets correspondants auront été au préalable, autorisés par décret délibéré en Conseil d'État.

À la dépense de construction viendront s'ajouter, comme dans les autres conventions, les frais généraux et frais d'administration, ainsi que les intérêts et l'amortissement de capitaux pendant la construction dont le montant a été fixé à forfait après avis d'une commission spéciale d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées.

Le capital garanti comprend en outre un fonds de roulement de 500.000 fr., destiné à assurer le service des titres jusqu'au règlement des comptes de la garantie d'intérêt. Le barème destiné à fixer les frais d'exploitation est celui qui a été sanctionné par la loi

du 5 août 1882 pour la ligne de la Senia à Aïn-Temouchent. En rendant applicable à la ligne nouvelle le cahier des charges des lignes déjà concédées à la Compagnie de l'Ouest-Algérien, le gouvernement a introduit dans ce cahier des charges certaines améliorations qui seront applicables à l'ensemble de la concession.

L'article 36 nouveau stipule qu'à l'expiration de la concession, le matériel roulant, l'outillage, le mobilier et les approvisionnements feront retour à l'État moyennant le paiement, non plus de la valeur totale de ces objets, mais seulement de l'excédent de cette valeur sur la somme pour laquelle ils figurent au compte garanti de premier établissement. Ainsi l'État n'aura plus, comme sous le régime de l'ancien cahier des charges, à payer à la Compagnie un capital déjà amorti par elle.

L'article 37 nouveau rend cette disposition applicable en cas de rachat et règle en outre avec précision le calcul de l'annuité à payer à la Compagnie. Ces clauses nouvelles garantissent à la Compagnie, si son réseau était racheté, le paiement d'une annuité suffisante pour assurer le service des titres. Elles préviennent toute contestation sur ce point ; mais en même temps, elles font disparaître les dispositions de l'ancien cahier des charges grâce auxquelles le rachat pouvait devenir une source de bénéfices pour la Compagnie, en lui permettant de toucher à la fois et l'annuité comprenant l'intérêt et l'amortissement de la valeur du matériel et le prix de ce matériel en capital.

En acceptant l'application de ces nouvelles clauses aux lignes qui lui sont actuellement concédées, la Compagnie faisait le sacrifice éventuel d'un matériel qui, aujourd'hui, devait lui être payé en cas de rachat. En conséquence, il a paru juste au gouvernement que cette clause ne soit pas immédiatement applicable, et une disposition transitoire maintient jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1905 le régime actuellement en vigueur sur ce point.

La convention fait un tout des crédits affectés aux travaux complémentaires des diverses lignes de l'Ouest-Algérien. Il sera ainsi plus facile de faire face, sans augmenter ces crédits, aux besoins, là où l'expérience les révélera. Par le même motif, le fonds de réserve à constituer avec les économies réalisées sur le carême d'exploitation pourra être affecté aux besoins d'une quelconque des lignes.

L'article 3 du projet de loi, reproduisant une clause que le gouvernement a bien voulu introduire dans la convention pour éviter toute équivoque, subordonne les émissions d'obligations à l'autorisation préalable du ministre des travaux publics donnée après avis du ministre des finances.

L'article 4 est relatif à la publication des résultats de l'exploitation.

---

Day (Charles) :

École polytechnique (1881-1883).

École d'application de l'artillerie Fontainebleau (1883-1885).

Secrétaire de la direction (oct. 1885), puis ingénieur adjoint à la direction (1<sup>er</sup> jan. 1897) des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien.

Il entre en 1898 au P.-L.-M. algérien et en devient directeur (1908-1923). Voir [encadré](#).

---

[Nomination]  
(L'Écho d'Oran, 2 octobre 1885)

Nous apprenons que la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien vient de nommer M. Cholet <sup>13</sup>, ingénieur des chemins de fer de l'État, aux fonctions de directeur de la Compagnie, en résidence à Oran.

M. Cholet centralisera les services de la construction et de l'exploitation qui resteront, comme par le passé, le premier sous les ordres de M. Brunie, ingénieur principal des travaux à Oran ; et le second, sous les ordres de M. Maillet, chef de l'exploitation à Sidi-bel-Abbès.

---

BULLETIN  
(Le Courrier de Tlemcen, 28 mai 1886)

Les journaux algériens publient une note empruntée à l'un de nos confrères de la province d'Oran et aux termes de laquelle les travaux de la ligne qui reliera Tlemcen à Sidi-bel-Abbès avancent avec une assez grande rapidité. Nous n'avons pas la compétence technique nécessaire pour contrôler le bien-fondé de ces assertions, mais nous avons tout lieu d'ajouter foi à ces renseignements. Aux alentours d'Aïn-Fezza où devaient se rencontrer les plus sérieuses difficultés, on en sera quitte pour établir des tranchées d'une profondeur qui n'a rien d'anormal.

Une assez forte rampe donnera accès à un premier tunnel sur la rive droite du Méfrouch, et, au sortir de ce tunnel, la voie traversera un pont métallique pour s'enfoncer ensuite dans un autre souterrain. Elle suivra, à la sortie de ce tunnel, les sinuosités de la route aboutissant à Tlemcen et passera sur le versant de la montagne de Boumédine. Il paraît que les ingénieurs se déclarent enchantés des travaux que rien n'est venu, jusqu'à ce jour, contrarier. On y rencontre bien des difficultés, mais elles étaient prévues.

Retenons, cependant, que le tunnel en question ne sera guère terminé qu'en 1887. Les plus optimistes donnent encore deux années avant que la ligne construite soit livrée à l'exploitation. On avouera que c'est là un délai assez honnête et qui ne doit pas tant nous faire jalouser des populations algériennes.

Nos compatriotes de la province d'Oran, déclare l'*Akhbar*, peuvent donc espérer que d'ici deux années, le chemin de fer de Bel-Abbès sera un fait accompli ; puissions-nous, ajoute ce journal, en dire autant pour toutes les lignes qui nous manquent. Voilà un cri de jalousie qui ne s'explique guère. On a assez fait pour la capitale et les grandes villes, du littoral, c'est bien le moins que les régions dans l'intérieur des terres ne soient pas constamment mises à l'écart.

Il y a beau temps qu'une ville de l'importance stratégique et commerciale de Tlemcen ne devrait plus être privée de voie ferrée. Puisse-t-il ne s'écouler que deux ans jusqu'à la construction de la ligne de Sidi-bel-Abbès, mais en tous cas, nous utiliserions d'ici là, tout notre temps à réclamer pour Tlemcen ce qui lui revient de plein droit, dans l'intérêt même de la colonisation et de la sécurité de l'Algérie.

On admettra bien sans peine que la ligne de Bel-Abbès n'est pas le *summum* de nos revendications. Cependant, au ton général de la Presse algérienne, on serait tenté de croire qu'après cela nous n'ayons plus qu'à tirer l'échelle et à rendre grâce aux dieux.

La prétention est singulière.

---

---

<sup>13</sup> Lucien Cholet (Lassay-les-Châteaux, Mayenne, 25 septembre 1840-16 novembre 1925) : fils de Mathieu Cholet, vétérinaire, et de Victorine Champion. Marié à Héloïse Lafut. Dont deux filles (M<sup>mes</sup> Ronneaux et Hugot) et deux fils : Alfred (1873-1939)(ci-dessous) et Georges (1874-1915), médecin, mpf. Ingénieur E.C.P. Chevalier de la Légion d'honneur.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Capitaliste*, 14 juillet 1886)

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien étaient convoqués pour le 26 juin, en assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

L'assemblée ordinaire a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1885, tels qu'ils lui étaient présentés par le conseil d'administration et approuvé, par suite, la répartition de 25 fr. faite aux actions, au cours de cet exercice, conformément à l'article 43 des statuts et à la délibération de l'assemblée du 27 juin 1882.

MM. [Charles] Goudchaux, [Joanny] Peytel et [Eudoxe] Rey, administrateurs sortants, ont été réélus.

MM. [Henri] Aron<sup>14</sup> et [Léon] Hiélard ont été nommés commissaires des comptes.

L'assemblée extraordinaire n'a pu être tenue par suite de l'insuffisance du nombre des actions représentées.

---

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
Assemblée extraordinaire du 4 septembre  
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 septembre 1886)

Présidence de M. Denière, président du conseil d'administration. 20.234 actions sont présentes ou représentées. Les plus forts actionnaires, le Crédit algérien (5.715 actions) et la Caisse Centrale populaire (3.400 actions).

M. le président explique le motif de la réunion. L'assemblée a à ratifier, à consacrer pour ainsi dire, le fait accompli, suivant les résolutions de l'assemblée extraordinaire du 7 août ; en d'autres termes, elle a à constater que le capital social est élevé de 11 à 17 millions et que toutes les formalités nécessaires ont été accomplies.

De plus, comme, depuis le 7 août, de nouveaux actionnaires sont venus se joindre aux anciens, il a paru convenable que la faculté accordée au conseil d'administration d'augmenter le capital, en une ou plusieurs fois, jusqu'à concurrence de 50 millions, quoiqu'elle ait été précédemment accordée, fût de nouveau confirmée par l'assemblée.

Puis, ces explications générales données, lecture est faite, au nom de M<sup>e</sup> Lavoignat, notaire, de l'acte de souscription aux 12.000 actions nouvelles, par 29 personnes qui ont versé chacune 125 fr. par titre.

Un actionnaire, tout en assurant le conseil de ses bonnes intentions, demande pourquoi les actionnaires n'ont pas été appelés à prendre part à cette souscription au pair, alors qu'aujourd'hui, s'ils voulaient souscrire, même de seconde main, ils devraient payer le titre beaucoup plus cher.

M. J. Peytel répond qu'exceptionnellement, eu égard, cette fois à la participation de la Caisse centrale populaire à l'affaire ; — participation sur laquelle le conseil s'est longuement expliqué à l'assemblée du 7 août —, la Compagnie a dû employer ce mode de souscription ; que, d'ailleurs, l'action est payée, non pas 500 fr., mais 520 fr. (soit 8 fr. 75 de plus en raison de l'élévation des cours de la rente, et 11 fr.25 de plus en raison de la différence d'intérêt de placement). Les 12.000 actions sont donc cédées à 520 fr. et elles seront mises en souscription publique à 535.

Après quoi, les deux résolutions à l'ordre du jour sont mises aux voix et adoptées à l'unanimité.

À l'issue de la séance, M. J. Peytel fait connaître aux actionnaires que la mise en vente des 12.000 actions nouvelles aura lieu les 14 et 15 septembre courant, aux

---

<sup>14</sup> Henri Charles Aron (1830-1913) : ancien banquier, adjoint au maire du 2<sup>e</sup> arrondissement de Paris, trésorier de la Société de l'orphelinat de la Seine, délégué de Paris au Consistoire central des israélites de France (1897).

guichets du Crédit algérien et de la Société générale. Un droit de souscription est réservé aux actionnaires, à raison de une action nouvelle pour deux anciennes.

---

LE CHEMIN DE FER  
de Bel-Abbès à Tlemcen  
(*Le Courrier de Tlemcen*, 5 novembre 1886)

Les travaux de la ligne ferrée entre Tabia et Tlemcen sont en bonne voie d'exécution, sur toute l'étendue du premier lot, dont le point de départ s'embranché à la station de Tabia, sur la ligne de Bel-Abbès à Raz-el-Ma, et le point d'aboutissement est située à l'extrémité de la station d'Aïn-Tellout (côté de Tlemcen.)

Ces travaux s'étendent sur une longueur de 23 kilomètres et ont été adjugés aux entrepreneurs A. Marcillet et Cie.

Au point de vue technique, la Compagnie de l'Ouest-Algérien, concessionnaire de la ligne, a divisé le service en deux sections : la première de Tabia à Aïn-Tatfaman (13 kilomètres) ; la deuxième de Tatfaman à Aïn-Tellout (10 kilomètres.)

Sur la première section, la conformation du sol est relativement unie et la construction de la ligne a exigé peu d'ouvrage d'art. Aussi, les travaux de terrassements pour l'exécution de la plate-formé y sont-ils avancés.

De Tatfaman à Aïn-Tellout, le terrain est plus mouvementé et la ligne moins directe.

Les terrassements de la plate-forme ont nécessité d'importantes tranchées dans toutes natures de terrains et des ouvrages d'art nombreux de 0 m. 60, 24 et 6 mètres d'ouverture.

À l'extrémité de cette deuxième section, l'Oued-Tellout sera franchi sur un viaduc en maçonnerie de 100 mètres de longueur et d'environ 17 mètres de hauteur.

Sur cette dernière partie, la voie ferrée traverse une contrée boisée, mamelonnée avec de grandes clairières bien cultivées, renfermant des sources importantes et quelques fermes, encore clairsemées, mais en exploitation. En un mot, un pays agricole appelé à un grand avenir.

Environ mille ouvriers de toutes professions et des nationalités les plus diverses, français, espagnols, italiens, marocains, indigènes, etc., sont employés à ces travaux.

Cette grande agglomération cosmopolite, de moeurs et de caractères si opposés, amène souvent des rixes sanglantes qu'on a de la peine à réprimer.

Des tentatives de débauchage, à main armée, occasionnant des désordres indescriptibles de la part d'une coterie de terrassiers espagnols, sur les autres ouvriers, se sont produites le 10 courant et jours suivants.

On a dû requérir la justice et la gendarmerie pour rétablir l'ordre dans les chantiers.

Les fièvres paludéennes ont sévi avec rigueur pendant tout l'été sur le personnel ouvrier ; on a eu plusieurs décès inopinés à déplorer.

On estime que vers le mois de mai prochain, tout ce premier lot sera terminé comme terrassements, ouvrages d'art et ballast.

\*  
\* \* \*

Le deuxième lot va d'Aïn-Tellout à Lamoricière (environ 10 kilomètres) ; il est adjugé à MM. Amy et Costedoat, d'Oran.

Le terrain est ici montagneux et très mouvementé. Cette partie du tracé nécessitera de nombreux et importants ouvrages d'art très rapprochés.

On procède à l'installation des baraquements pour le personnel de l'entreprise.

\*  
\*   \*

Les troisième et quatrième lots iront de Lamoricière à Aïn-Fezza. On est encore à l'étude des variantes et des rectifications du tracé à l'égard duquel rien n'est encore arrêté.

\*  
\*   \*

Le cinquième lot, d'Aïn-Fezza à Tlemcen, sera le plus important de tous.

On prétend qu'il sera adjugé en décembre prochain, en raison de la difficulté et du temps que son exécution nécessitera.

Le caractère particulièrement difficile du passage des Cascades oblige la Compagnie à attaquer promptement les travaux, afin d'éviter des retards dans l'ensemble.

La cascade d'El-Ourit sera franchie au moyen d'un viaduc métallique d'une grande hauteur et de forme demi-ronde, la courbe étant plus que demi-circulaire avec un rayon de 300 mètres. Deux tunnels souterrains, un de chaque côté du pont, accèderont à ce magnifique ouvrage.

Cette dernière partie de la voie ferrée sera aussi intéressante que pittoresque, la plate-forme se trouvant suspendue en corniche sur les profonds précipices qui bordent cet immense fer à cheval.

Les touristes seront pénétrés de surprise et d'admiration à la vue de ce paysage agreste et majestueux, qui rappellera la corniche de Roquebrune à Monte-Carlo.

Tlémcenien, mes amis, nous ne verrons cela que dans 4 ans... Aussi le temps nous paraît-il bien long !

Aïn-Tellout, 24 octobre.

(Écho)

PHILÉAS FOGG.

Courrier de Tlemcen  
(*L'Écho d'Oran*, 1<sup>er</sup> février 1887)

De notre correspondant <sup>15</sup>.

Le chemin de fer de Tabia-Tlemcen. — Les travaux de la ligne de Tabia (Bel-Abbès) à Tlemcen, dont nous avons déjà entretenu nos lecteurs, concédés à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, par la loi du 16 juillet 1885, sont partout poussés avec une grande activité.

Les deux premiers lots, l'un de Tabia à Tellout, le second de Tellout à Lamoricière et dont la valeur (ensemble) s'élève à deux millions quatre cent mille francs, adjugés en 1886, l'un à M. Marcillet, le second à M. Amy, sont en cours d'exécution et très avancés.

Les chantiers ouverts tout le long de la ligne, sur une longueur de trente deux kilomètres, occupent en ce moment une moyenne de 1.200 ouvriers, entre Tabia et Lamoricière.

La lacune située entre Lamoricière et Aïn-Fezza (20 kilomètres), où le travail sera moins long et plus facile, ne sera adjugée que la dernière.

---

<sup>15</sup> Notre correspondant Philéas Fogg, que des circonstances fortuites avaient empêché momentanément de nous tenir au courant des nouvelles intéressant la région de Tlemcen, se fait un devoir de profiter de la transformation de notre journal pour reprendre l'envoi de ses informations. (N. D. L. R.)

Mais le lot le plus intéressant, le plus important de tous, celui d'Aïn-Fezza à Tlemcen, dont la dépense est évaluée à près de trois millions (2.845.000) vient d'être adjugé le 14 décembre dernier, à Paris, à M. Dollfus <sup>16</sup>, entrepreneur à Oran.

Ce lot comprend des ouvrages d'art d'une certaine importance et notamment cinq tunnels, plus ou moins longs, nécessités par la difficulté du passage à travers tous les contreforts que présente la traversée des gorges et des cascades de la Saf-Saf.

Il comprend en outre, entre deux de ces tunnels, un magnifique viaduc courbe formé de six arches de 10 mètres et destiné à franchir le ravin, à une centaine de mètres au-dessus de la route actuelle.

Déjà les équipages et les ouvriers sont en branle !

Depuis plusieurs jours, on ne voit que des charrettes chargées de matériel et d'outillage sillonnant la route des cascades et la montée d'Aïn-Fezza.

Beaucoup d'ouvriers, la plupart italiens, sont arrivés à Tlemcen, paraissant attendre impatiemment l'implantation des travaux.

La Compagnie O.-A. espère, dit-on, ouvrir à l'exploitation vers le mois de juin prochain une première section, d'une longueur de 23 kilomètres, entre Tabia et Aïn-Tellout.

Percement de rues à Tlemcen. — La ville de Tlemcen, si pittoresque à tous égards, tend de jour en jour à perdre son cachet oriental pour s'haussmanniser, comme on disait autrefois à Paris.

Cela est forcé ; les besoins du commerce actuel, de l'industrie, du transit ; les facilités nécessaires à la circulation publique, ne permettent pas, en effet, de conserver plus longtemps, du moins dans les quartiers commerçants, ces petites ruelles étroites, tortueuses et malpropres si chères aux enfants de l'Islam.

La municipalité, après de louables efforts, a réussi à faire prononcer l'expropriation de certains immeubles, la plupart en ruines, afin de pouvoir effectuer l'ouverture de plusieurs rues.

On va d'abord commencer à percer une voie de dix mètres de large, prolongeant la façade de la mairie à l'angle sud-ouest de la place d'Alger, et allant rejoindre la rue Haëdo, une des plus fréquentées de Tlemcen.

Déjà la pioche des démolisseurs a commencé sa tâche ; il font s'en réjouir, car le côté pittoresque de notre chère cité maghrébiennne doit fatalement s'effacer devant la nécessité et l'utilité publiques.

Philéas FOGG

---

Les travaux du chemin de fer  
(*L'Écho d'Oran*, 11 février 1887)

— Les travaux de l'entreprise Dollfus, entre Aïn-Fezza et Tlemcen, paraissent devoir être menés avec vigueur.

On a pu constater que les terrassements de la voie sont déjà attaqués en deçà de la cascade.

Sur d'autres points, on voit des grandes quantités d'ouvriers porteurs de wagonnets, de rails, système Decauville, et de matériel de toute sorte transporté à dos d'homme à travers les déclivités escarpées de la montagne, pour être monté sur les lieux d'emploi.

---

<sup>16</sup> Jules Dollfus (1842-1919) : administrateur délégué, puis président de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax. Voir [encadré](#).

La Compagnie, de son côté, a envoyé des opérateurs pour étudier le bassin hydrographique du cirque d'El Ourit, et lever de grands profils en travers afin de déterminer définitivement le débouché des petits ouvrages d'art.

---

CHRONIQUE ALGÉRIENNE  
(*Le Courrier de Tlemcen*, 18 mars 1887)

Chemin de fer de Sidi-Bel-Abbès à Tlemcen. — La pose de la voie ferrée sur la section de Tabia à Aïn-Tellout est commencée depuis quelques jours. Il y a lieu d'espérer que ce travail marchera rapidement, tout le matériel étant déposé à la gare de Tabia.

Plusieurs ponts métalliques sont en gare et sont transportés journellement, avec des charrettes, à leur destination respective. C'est la Cie Fives-Lille, qui a l'entreprise de ces divers ponts.

De nombreux ouvriers sont occupés aux divers travaux qui marchent avec rapidité.

---

[Visite ministérielle]  
(*L'Écho d'Oran*, 16 avril 1887)

À Aïn-Temouchent  
(De notre correspondant particulier)

Le train est arrivé à l'heure annoncée, 7 h. 41, en gare d'Aïn-Temouchent. M. le maire et son conseil municipal, M. l'administrateur et son personnel, les fonctionnaires de la localité attendaient le train officiel et ont reçu les visiteurs.

Le cortège s'est rendu à pied au cercle où un petit déjeuner était préparé pour le ministre et la caravane. Après échange de paroles aimables entre le ministre et les autorités locales, pressée par l'heure, la caravane est montée dans les voitures que M. Cholet avait fait venir d'Oran et de Bel-Abbès pour la conduire à Tlemcen.

En traversant les villages d'Aïn Khial, Aïn Tekbalek, le ministre et sa suite ont reçu le plus chaleureux accueil des autorités et des habitants.

La caravane est arrivée vers les onze heures au pont de l'Isser où un déjeuner lui avait été préparé par les soins de la compagnie Ouest-Algérien, sous une tente magnifiquement installée sur la place et décorée avec beaucoup de goût par M. Thieffin chef du bureau technique.

Le Maire a pris place à table auprès de M. le Ministre. Le déjeuner a été fort gai et la conversation dont tout discours officiel a été banni, a roulé sur les besoins de la région. M. Jacques et M. Étienne ont été les chauds avocats de nos compatriotes.

Après le déjeuner, les voyageurs sont remontés en voiture vers une heure et sont arrivés à Négrier, limite de la commune de Tlemcen, à 2 heures du soir.

L. P.

D'Aïn-Temouchent à Tlemcen  
VISITE DES CASCADES  
(De notre correspondant particulier)

Tlemcen, le 15 avril.

Le 14 avril à 2 heures du soir, pendant que les autorités et les goums des communes mixtes attendaient le Ministre des Travaux publics et les membres de la caravane parlementaire sur la fausse piste de Négrier, indiquée comme point d'arrivée, les visiteurs avaient pris la route des Cascades, revenant au premier itinéraire indiqué dès le principe.



À 4 heures, la première voiture du convoi s'arrêtait auprès du pont. Elle renfermait M. Millaud, ministre des Travaux publics, accompagné de M. Dunaigre, préfet du département, de M. l'inspecteur général des Ponts et Chaussées et de M. Genty, ingénieur en chef.

On remarque parmi tous les illustres visiteurs dont les journaux ont déjà les noms, et qui étaient au nombre de 120, l'honorable M. Jacques, doyen de la représentation algérienne ; Étienne député ; Raphaël Manégat, chef du cabinet du Ministre ; MM. Peytel, administrateur de la Compagnie de l'Ouest-Algérien ; Cholet, directeur ; Clerc ingénieur principal.

Au moment où le ministre mettait pied à terre, un feu croisé de coups de mines éclatait de tous côtés à la fois dans ce cirque si pittoresque des cascades d'El Ourit.

La ligne de feu suivait le développement de la voie amorcée en maints endroits à 150 pieds au-dessus de la route sur laquelle se pressaient les visiteurs.

Des centaines de détonations vives, stridentes, se répercutaient dans tous les sens et donnaient à ce spectacle merveilleux le caractère d'un immense bombardement.

Notre sympathique ami M. Dollfus, entrepreneur des travaux du chemin de fer, est présenté aux hôtes officiels. Le ministre des travaux publics le félicite d'avoir l'heureuse fortune d'exécuter des travaux aussi hardis, aussi remarquables en pareil lieu.

MM. Millaud, qui paraît être très au courant des moindres détails du tracé de la voie, indique, avec netteté et précision, à tous ses honorables collègues du Sénat et de la Chambre, l'emplacement du grand viaduc des cascades, ouvrage courbe qui doit se composer de six arches de 10 mètres d'ouverture chacune. Il indique également la position des souterrains qui se succèdent le long de cette corniche aérienne.

Les visiteurs, parmi lesquels se trouvent quelques courageuses et intrépides dames et demoiselles, manifestent leur satisfaction à la vue de ce spectacle inattendu ; de ces eaux tombant de cascades en cascades dans des vasques naturelles taillées par le temps dans la roche vive ; de ces immenses assises de grés formant à perte de vue des murailles à pic.

Tout est merveilleux et enchanteur dans ce site délicieux qui rappelle la Suisse et les Pyrénées.

Cependant on doit s'arracher à la contemplation de cette nature séduisante, on est vivement attendus à Tlemcen. Aussi notre sympathique représentant, M. Étienne, a-t-il de la peine à rallier tout son monde et à reprendre le chemin de la ville où la population et l'armée réservent au Ministre, et à tous ses compagnons de voyage, la plus sympathique des réceptions.

Enfin on se met en route pour visiter Bou-Médine où, à la tombée de la nuit, M. Renoux, administrateur de Remchi, à la tête des goums, a organisé un simulacre d'investissement et de prise d'assaut du Minaret, où sont renfermés les visiteurs.

La lueur des coups de feu au crépuscule, le long de ces vieilles murailles, offre un aspect féerique. À 5 h. 1/2 entrée solennelle à Tlemcen.

.....

---

CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Capitaliste*, 13 juillet 1887)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien a eu lieu le 28 juin 1885.

Elle a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1886 et approuvé, par suite, la répartition de 25 fr. faite aux actions au cours de cet exercice, conformément aux statuts.

MM. [Lucien] Bordet <sup>17</sup>, [Guillaume] Denière et Léopold Sée, administrateurs sortants, ont été réélus.

Les pouvoirs des commissaires, MM. [Henri] Aron et [Léon] Hiéland, ont été renouvelés.

---

CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Journal des finances*, 30 juillet 1887)

L'assemblée générale du 28 juin était convoquée à l'effet de délibérer sur les comptes de l'exercice 1886. Les frais de premier établissement s'élevaient, à la fin de cet exercice, à la somme de 37.830.437 fr. 79, soit une différence en plus, au 31 décembre 1886, de 3.028.631 fr.

Sur ce chiffre, 321.250 fr. s'appliquent à la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma. La ligne entière est livrée à l'exploitation, et les dépenses de premier établissement, pendant l'année 1886, ont principalement consisté dans le règlement des situations définitives des entrepreneurs de travaux.

La ligne de La Senia à Aïn-Témouchent est également livrée à l'exploitation depuis 1885 ; les dépenses de premier établissement, s'élevant à 193.406 fr., ont eu surtout pour objet l'achèvement des ateliers de la gare d'Aïn-Témouchent. Enfin, les frais de premier établissement de la ligne de Tabia à Tlemcen montent à 1.682.661 fr. Cette ligne a été partagée en quatre sections ; les travaux sont presque terminés sur la première et en pleine activité sur deux des autres ; ils ne tarderont pas à être entrepris sur la dernière.

L'État, toujours très favorable à la Compagnie, lui a concédé en 1886 : 1° à titre définitif, le chemin de fer de Blidah à Berrouaghia avec embranchement sur Médéah ;

2° à titre éventuel le chemin de fer de Berrouaghia à Bogari. L'importance de la première de ces lignes est considérable au double point de vue commercial et stratégique, car elle se dirige vers la région du Sud, dépourvue jusqu'à présent de lignes de pénétration ; elle dessert la ville de Médéah et forme la première section du chemin de fer qui reliera un jour à Alger les centres de Bogari, de Djelfa et de Laghouat.

En ce qui concerne l'exploitation, les recettes de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès d'une étendue de 51 kil. 572 m. ont été de 992.151 fr. 08, soit 19.237 francs 94 par kilomètre, inférieures de 94,540 fr. 98 ou 1.833 fr. 18 par kilomètre à celles de 1885. La diminution doit être surtout attribuée à la médiocrité de la récolte de l'année. Le transport des céréales, qui avait produit 241.000 fr. en 1884 et 213.000 fr. en 1885, s'est abaissé à 166.000 francs en 1886. Une baisse due à des causes de cette nature ne saurait être que temporaire. Le développement constant de l'activité coloniale et l'extension donnée à la culture de la vigne permettent de compter sur le relèvement du trafic dans un avenir prochain.

Les dépenses d'exploitation de cette ligne, arrêtées conformément au barème stipulé par l'article 6 de la convention du 8 mai 1881, à 54 % de la recette brute, représentent 535,761 fr. 57, chiffre inférieur d'une somme de 26.306 fr. 82 au montant des dépenses réelles. Cette somme a été portée à la réserve spéciale de l'exploitation. Les recettes nettes ressortent à 406.389 fr. 49, soit 8.849 fr. 56 par kilomètre, et restent inférieures de 65.222 fr. 69, soit 1.264 fr. 69 par kilomètre à celles de l'exercice 1885.

Sur les 100 kilomètres de la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma, les recettes ont été de 677.186 fr. 24, soit 6.771 fr. 86 par kilomètre ; la recette brute kilométrique, calculée d'après la moyenne de kilomètres exploités en 1885, s'élevait à 8.460 fr. 86, soit une différence de 1.689 fr. par kilomètre en faveur de l'exercice 1885. Cette

---

<sup>17</sup> Lucien Bordet : voir plus bas sa notice dans le Qui êtes-vous ? 1924.

diminution s'explique également par la médiocrité des récoltes en 1886. En outre, la section la moins productive de la ligne, celle de Magenta à Ras-el-Ma, dont l'exploitation, pendant une partie seulement de l'exercice 1885, avait déjà suffi pour abaisser la moyenne kilométrique des recettes, a été, en 1886, exploitée pendant toute la durée de l'exercice.

Les dépenses de l'exploitation ont été arrêtées conformément aux conventions précitées à 746.094 fr. Le montant des dépenses réelles, 549.139 fr., est inférieur de 196.954 fr. Cette différence, qui représente une économie sérieuse, a été portée à la réserve spéciale de l'exploitation.

La comparaison des dépenses, arrêtées à forfait avec les recettes brutes, fait ressortir un excédent de dépenses de 68.908 fr.

Pour la ligne d'Oran à Aïn-Témouchent, de 80 kil. 492 m., déduction faite de la part conserver à titre de péage, pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, entre La Sénia et Oran, les recettes ont été de 437.727 fr. 23, soit 5.438 fr. 23 par kilomètre, soit une différence de 465 fr. 18 par kilomètre en faveur de 1886. Les dépenses de l'exploitation, arrêtées dans les mêmes termes que pour les autres lignes à 563.447 fr. 92, présentent avec le chiffre réel un écart de 33.130 fr., dont le montant a été porté à la réserve spéciale de l'exploitation.

La comparaison des dépenses arrêtées à forfait, 563.447 fr. avec les recettes brutes, 437.737 fr., fait ressortir un excédent de dépenses de 125.710 fr.

Les économies réalisées sur les dépenses des trois lignes en exploitation ont porté à 834.749 fr. 76 l'importance de la réserve spéciale de l'exploitation, mais celle-ci a eu à supporter les charges suivantes : augmentation et renouvellement du matériel, accidents, grosses réparations sur la ligne du Tlélat à Sidi-bel-Abbès. Ces charges montant semble à 115.941 fr. 98, le fonds de réserve a donc été arrêté à 718.807 fr. 78.

Le revenu net garanti par l'État sur les dépenses de premier établissement des trois lignes exploitées a été arrêté, d'après les comptes dressés au 31 décembre 1886, à 1.649.860 fr., soit 468.500 fr. pour la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, 751.750 fr. pour la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Me, à 429.610 fr. pour la ligne d'Oran à Aïn-Témouchent. Au chiffre de 1 million 649.860 fr., il faut ajouter le revenu net garanti d'après les mêmes comptes sur les dépenses complémentaires de l'ensemble du réseau, 121.549 fr. Le total du revenu net garanti est, par suite, de 1.771.410 fr.

Les recettes nettes de l'exploitation, déduction faite de l'excédent des dépenses sur les recettes brutes des lignes de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma et d'Oran à Aïn-Témouchent ayant été de 261.770 fr., il en est résulté une différence de 1.509.639 fr., qui a été portée au débit de l'État.

En résumé, la Compagnie a eu à demander à l'État, à titre de garantie d'intérêts pour les exercices 1885 à 1886 inclus, et en tenant compte de diverses rectifications opérées sur les exercices 1883 à 1885, une somme de 3.203.821 fr. 31. Les acomptes payés sur cette somme s'élèvent, au moment actuel, à 2.654.207 fr. 77. Ajoutons que la société a procédé, en 1886, à l'augmentation de son capital-actions, qui se trouve porté de 11 à 17 millions. En outre, elle a émis 53.173 obligations 3 %. Cette émission a eu pour but de réaliser les capitaux nécessaires à la construction de la ligne de Blidah à Berrouaghia. Le rapport ajoute que les annuités au service de l'intérêt, et de l'amortissement restent inférieures au montant de la garantie d'intérêt qui est assurée aux capitaux de la société, conformément aux conventions avec l'État, au fur et à mesure de leur emploi en dépenses de premier établissement.

L'assemblée a donné son approbation aux comptes présentés et a autorisé la distribution de 25 fr. par action. Elle a réélu administrateurs MM. [Lucien] Bordet, [Guillaume] Denière et Léopold Sée, administrateurs sortants, et a également réélu MM. [Henri] Aron et [Léon] Hiélard aux fonctions de commissaires.

---

*L'Écho en voyage*

De Bel-Abbès à Tlemcen par Aïn-Tellout

I  
(*L'Écho d'Oran*, 17 août 1887)

Aïn-Tellout, le 11 août 1887.

Mon cher Directeur,

Ne reculant à *L'Écho* devant aucun sacrifice pour intéresser vos lecteurs, vous m'avez envoyé en excursion sur la nouvelle ligne de Tabia à Aïn-Tellout, dont l'inauguration a eu lieu le 8 courant.

Malgré les précieuses provisions de glace dont vous m'avez muni, j'avais bien peur de fondre en route ; mais le temps est heureusement supportable et je n'ai pas trop à regretter que votre soif d'actualité vous ait fait lancer un de vos collaborateurs presque au centre de l'Afrique, en plein mois d'août.

Parti ce matin d'Oran, me voici à Aïn-Tellout d'où je vais me diriger sur Tlemcen, après avoir mis en ordre les quelques notes que j'ai recueillies.

À Tlemcen, où vous voulez que j'aie aussi, pour y voir l'état d'avancement des travaux, je vous adresserai le résumé de mes observations sur la future ligne de Tellout à Tlemcen.

L'ami auquel vous avez écrit à Bel-Abbès, pour me donner quelques indications, a poussé la complaisance jusqu'à l'extrême ; il m'accompagne, en effet, jusqu'à Tlemcen. C'est un précieux compagnon de voyage, aussi bon colon qu'homme d'affaires consommé ; oubliant ses dossiers et ses plaidoiries, il ne me parle depuis ce matin que de vignes, d'alfas, de céréales, de tout ce qui enchante, en un mot, dans cette belle région de Bel-Abbès.

Il m'a surtout entretenu de la question de l'avoine ergotée, une grosse affaire dans le pays : mon collègue de Bel-Abbès, Amicus, vous a déjà signalé le débat soulevé dans la campagne de cette année ; je suis convaincu qu'il y reviendra, cet ergot étant, paraît-il, le prétexte de spéculations assez scandaleuses parfois. C'est Amicus, d'ailleurs, qui a pris l'initiative de la délibération du Comice agricole de Bel-Abbès, approuvé par la Chambre de commerce de Marseille, dont la compétence fait autorité en la matière.

Mais j'ai hâte de reprendre mon itinéraire que les bavardages de votre ami, enthousiaste de *L'Écho*, me font interrompre à chaque instant.

Un mot encore cependant, car voilà qu'il me fait remarquer des fontes près de la gare de Bel Abbès, en reprenant la très intéressante question des eaux ; pour un peu, il m'en ferait boire pour me prouver que l'eau de Bel-Abbès, provenant d'une nappe infectée, y engendre toutes sortes de maladies.

— Vous êtes bien bon, lui dis-je, car au même moment, il me parle de fièvres dues à cette eau.

Les Légionnaires occupent ces tentes, les casernes ne suffisant pas à les loger, bien que l'hôpital en contienne à ce jour juste cent, atteints de fièvre typhoïde.

Le camp des Légionnaires avait d'abord été installé à la porte de Mascara, où un puits avait été creusé ; on n'a songé à en analyser l'eau que lorsqu'un grand nombre de soldats ont été atteints. L'eau a été reconnue impropre à la consommation et le camp levé immédiatement : il était temps.

Mais n'insistons pas sur les réflexions qu'inspirent ces négligences, et reprenons vite notre chemin pour arriver à Tabia et de là à Aïn-Tellout.

Quel ravissant spectacle s'offre à nos yeux sur toute la ligne : cette région de Bel-Abbès est splendide de ce côté aussi.

Voici le coquet village de Sidi-Lhassen, avec ses belles vignes et ses riches terrains de culture à perte de vue.

Puis c'est Sidi-Khaled, avec ses magnifiques jardins, où nous retrouvons, à côté de nos colons, les rudes travailleurs espagnols qui ont si puissamment contribué au développement de Sidi-bel-Abbès.

Dans le wagon, nous avons la bonne fortune de nous trouver avec deux négociants d'alfa espagnols, à la tête des plus grosses maisons de Bel-Abbès ; devinant quelque correspondant de journal dans votre modeste serviteur, ils font appel à l'*Écho* pour vous prier de reprendre la grosse question des tarifs de la Cie Ouest-Algérien. L'*Écho* rappelant, il y a quelques mois, le vœu du Comice agricole de Bel-Abbès, a fait une campagne pour obtenir la réduction des tarifs de cette Cie pour les transports de l'alfa. Sans cette réduction, c'en est fait bientôt de ce commerce dû à l'initiative des Espagnols de Bel-Abbès, et d'une industrie qui a fait une grande partie de la fortune du pays.

À mon retour, je vous donnerai à cet égard de nombreux renseignements, et vous pourrez reprendre cette utile campagne.

Laissant Lamtar sur la droite, la voie commence à faire un grand détour pour nous conduire jusqu'à Tabia en passant par Boukanéfis.

La gare de Boukanéfis est située à plus d'un kilomètre du village ; toujours les mêmes anomalies.

Boukanéfis est un pays prospère, les terres y sont fort belles ; partout on continue à défricher avec une fiévreuse activité. Depuis Bel-Abbès, d'ailleurs, on n'a pas cessé de planter de la vigne cette année et les années précédentes : le phylloxéra n'effraye pas nos braves colons : de nouveaux terrains sont préparés déjà pour les plantations de l'année prochaine.

Mais la main-d'œuvre fait quelquefois défaut ; on m'entretient à Boukanéfis de la question du pénitencier dont le conseil général s'est maintes fois occupé, pour demander que les détenus y soient maintenus et employés dans les chantiers voisins, tandis qu'ils sont envoyés à Berrouaghia, dans la province d'Alger : je vous causerai plus longuement de cette question, à mon arrivée à Oran.

Nous continuons à faire une très grande courbe jusqu'à Tabia. À partir de cette gare, nous prenons l'embranchement de Tlemcen pendant qu'un autre train monte jusqu'à Raz el Ma.

Quelle vie ces deux lignes donnent à tout ce pays ! Elles y apporteront certainement la richesse. elles y contribueront rapidement au développement de la colonisation, au milieu de terres d'une valeur exceptionnelle.

On nous avait annoncé qu'à partir de Tabia, la voie était encore mal assise ; il n'en est rien, du moins jusqu'à deux ou trois kilomètres avant d'arriver à Tellout.

Les remblais sont au contraire bien tassés, il n'y a pas de cahots ; la Compagnie de l'Ouest a eu l'heureuse idée de planter contre les remblais des tacahouts déjà très beaux qui retiendront fortement les terres.

Laissant Chanzy à gauche, nous traversons les belles terres de Tabia, au milieu desquelles on voit l'ancienne propriété Montader, de magnifiques terres de culture et plus de cent quarante hectares de vigne.

Nous arrivons à la première station de la nouvelle ligne, Tatffaman [Taffman], qu'entoure jusqu'à Tellout une forêt de pins et de chênes-verts.

À Tellout, terminus actuel du chemin de fer, une armée de travailleurs espagnols et d'hommes des travaux publics occupe le pays pour la continuation de la ligne. Ce petit point, composé autrefois de deux maisons, deviendra un centre important. On y est, pour le moment, très confortablement reçu à l'hôtel de la Cascade, tenu par M. Auguste Broissand.

Bonne table, bon gîte que nous recommandons à nos amis et aux voyageurs qui y trouveront désormais l'*Écho d'Oran*,

À Tellout, la Compagnie de l'Ouest est arrêtée par un grand travail d'art, un viaduc dont les dix piliers sont terminés.

Ce viaduc aura plus de cent mètres de longueur sur dix-neuf mètres de hauteur. Nous venons de visiter ce travail qui sera achevé seulement à la fin de l'année.

Je m'arrête, mon cher directeur, pour reprendre ma course jusqu'à Tlemcen d'où je vous enverrai ma deuxième lettre en vous entretenant des travaux de Tellout à Tlemcen.

W. Zed.

---

*L'Écho en voyage*

De Bel-Abbès à Tlemcen par Aïn-Tellout

II

(*L'Écho d'Oran*, 18 août 1887)

Tlemcen, 15 août 1887.

Mon cher Directeur,

Ma première lettre vous a rapporté mes impressions sur le parcours de Bel-Abbès et Tabia à Aïn-Tellout ; me voici à Tlemcen où je mets en ordre les notes recueillies dans le trajet de Tellout à Tlemcen.

C'est un voyage délicieux, une promenade, comme le dit à tout instant votre ami de Bel Abbès, en se prélassant dans le landau que vous avez eu la délicate attention de nous envoyer dès la veille de notre arrivée à Tellout. Peste, mon cher directeur, vous faites bien les choses, et autant pour vos lecteurs que pour votre reporter, vous voulez que tout soit vu de près et commodément.

Nous sommes d'ailleurs servis à souhait ; il fait un temps charmant, la route de Lamoricière à Tlemcen est excellente, pas de poussière, un ciel pur qui permet de voir se dérouler le plus splendide panorama que l'on puisse rêver.

Le site est enchanteur, les chaînes de la vallée supérieure de l'Isser entourent le magnifique territoire des Ouled-Mimoun ; le pays est très accidenté, c'est une suite de mamelons et de cirques bordés du côté Sud par d'énormes escarpements de tuf et au nord par de belles collines bleues qui vont rejoindre le Tessalah. Au second plan se succèdent une série de petites montagnes auxquelles l'ombre des plus hauts contreforts donne un aspect délicieux.

Tout le pays forme ainsi un immense amphithéâtre, très tourmenté, au milieu duquel se déroulent d'admirables vallées où la végétation est luxuriante, toutes les eaux des hauts plateaux venant les féconder.

Vous devinez, mon cher directeur, ce que sera la voie dans cette région si accidentée ; sans exiger de gros travaux d'art, dans l'acception absolue du mot, elle nécessite une série de remblais, de tranchées et de contours pour traverser tous ces mamelons, pour passer de l'une à l'autre de ces petites vallées.

C'est ainsi qu'après Tellout, nous nous engageons insensiblement par la route que la voie suivra d'ailleurs presque tout le temps, sur toutes ces hauteurs ; le chemin de fer passe à droite d'immenses chantiers indiquant là des remblais, là des tranchées et des ponceaux importants, le tout à relier lorsque ces ouvrages, objets d'entreprises séparées, seront terminés. Il y a là, à chaque pas, des nuées de travailleurs. À Aïn-Houallout on voit un milliers de journaliers espagnols et 500 hommes des travaux publics : les tentes de ces derniers, un véritable camp, se dressent à côté de la hutte d'alfa ou de la grotte de ces nouveaux troglodytes. Partout une activité fiévreuse, on a commencé par tous les bouts, on finira vite.

À Aïn-Houallout, le chemin repasse à droite de la route, coupée ainsi suivant les besoins de la voie au fur et à mesure que l'on s'avance. La pierre ne manque pas, c'est une pierre noirâtre que l'on voit à fleur de terre et qui est employée aux remblais en maints endroits. Ils n'en seront que plus solides, mieux assis, mieux étayé en certains points où la hauteur des ravins leur donne l'aspect de véritables barrages, d'une hardiesse quelquefois effrayante.

Enfin, les quelques collines qui nous séparent de Lamoricière vont être gravies, et après un arrêt chez M. Linarès, qui nourrit toute cette armée de travailleurs, nous arrivons au milieu d'une verte oasis dans laquelle se perd le village de Lamoricière.

Nous traversons l'Isser et un splendide territoire riche, bien arrosé, l'antique Altava des Romains qui excellaient à choisir les points de leur domination. L'eau borde la route, coulant dans de larges canaux dans tout le village dont elle a fait un nid de verdure. Les vignes, le maïs, les cultures maraîchères, des arbres de toute beauté, tout enchante la vue et fait oublier que l'on est au mois d'août.

Ah ! c'est bien une promenade en effet ; les touristes et les voyageurs la feront avec plaisir, aujourd'hui que la ligne poussée jusqu'à Tellout, a placé Oran si près de Tlemcen ! La route poussiéreuse de Temouchent à Tlemcen sera peu à peu abandonnée. Jugez donc, au lieu de passer neuf ou dix heures en diligence, on peut, en venant à Tellout, être à Tlemcen en quatre heures au plus, soit dans les voitures de Tlemcen, soit dans de légères diligences qui foisonnent à l'arrivée du train à Tellout.

En partant d'Oran par le train de Bel-Abbès, à six heures et demie du matin, il est possible d'arriver à Tlemcen à trois heures ; cela dépend du temps que l'on consacre à Tellout au déjeuner et à la sieste, car votre ami de Bel-Abbès ne peut pas se passer de sieste, même en voyage, et nous a fait perdre ainsi près de trois heures, si bien que nous n'étions aux Cascades qu'à cinq heures et demie.

Il dormait encore d'ailleurs en voiture, et je n'ai pu l'arracher au sommeil pour contempler le spectacle enchanteur qui se déroule devant les yeux, au fur et à mesure que l'on s'avance de Tlemcen. Je m'en suis régalé pour ma part, car à partir de Lamoricière jusqu'aux Cascades, je n'ai plus à compter les ponceaux, les remblais et les viaducs, le lot des travaux de Lamoricière à Aïn-Fezza ou aux Cascades n'étant pas encore concédé.

Dans cette partie, la route est simplement jalonnée par des poteaux rouges et blancs indiquant que la ligne y chevauchera là aussi de vallées en vallées, de collines en collines jusqu'à ce massif montagneux qui domine du côté du Sud et qui semble prêt à vous écraser lorsque l'on arrive aux Cascades, c'est-à-dire aux grands travaux de la ligne, à l'œuvre d'art gigantesque qui permettra de contourner à flanc de coteau le grand cirque d'El-Ourrit. On entame cette muraille de rochers pour y placer la voie.

Nous sommes aux Cascades et nous visiterons les tunnels pour rentrer à Tlemcen. C'est le lot confié à M. Dollfus, la partie la plus intéressante des travaux.

Notre visite fera l'objet d'une lettre spéciale que je vous adresserai demain, cela en vaut la peine d'abord et puis... mon cher directeur, la fatigue me gagne et je vous demande un peu de repos.

Il faut, d'ailleurs, que je vois vos nombreux amis de Tlemcen ; ils m'ont promis une foule de renseignements que l'*Écho* ne doit pas négliger et qui se rattachent, au surplus, à l'excursion confiée à votre dévoué reporter et affectionné.

W. Zed.

---

*L'Écho en voyage*

De Bel-Abbès à Tlemcen par Aïn-Tellout

---

III  
(L'Écho d'Oran, 19 août 1887)

Tlemcen, 16 août 1887.

Mon cher Directeur,

Je vous ai promis hier quelques observations particulières, en ce qui concerne les Cascades et les grands travaux que l'ouverture du chemin de fer nécessite sur ce point de la ligne.

Cet admirable site des Cascades présente aujourd'hui une animation extraordinaire ; un millier d'ouvriers sont employés aux tunnels et à l'établissement de la voie contre la montagne. Une sorte de village s'est formé autour de l'entreprise Dollfus : c'est plus que jamais la promenade habituelle des Tlemcéniens, qui y viennent le soir surtout. On y trouve maintenant, d'ailleurs, un excellent café restaurant que M. Jérôme Sabatier y a fait installer et où nous venons de dîner très confortablement, voyant d'un côté les Cascades et de l'autre l'admirable plaine qui se déroule au bas de la Saf-Saf.

Il est vrai que la visite des tunnels et l'ascension de la montagne avaient fortement aiguisé notre appétit.

Il faudrait entrer dans de longs détails pour vous décrire cette partie de la ligne.

Je ne puis que résumer à grands traits les nombreux renseignements qui m'ont été donnés, et je me perdrai au milieu de la masse de notes que j'ai prises, si je devais entrer dans des détails absolument techniques.

En avant comme après les Cascades, on travaille activement, afin que tous les autres travaux, en dehors des tunnels et des ponts, soient prêts à être livrés en même temps que ces derniers. Ils le seront avant, si bien que les terres auront le temps de se tasser et recevront les pluies de deux hivers avant la pose de la voie.

Une maison de garde est déjà construite aux Cascades : cette petite maison, perdue au milieu de ces rochers, produit l'effet le plus pittoresque ; elle est au centre de ces curieux chantiers éparpillés sur la montagne, depuis Aïn Fezza jusqu'à un kilomètre de Tlemcen.

Ce lot que nous venons de visiter porte le n° 4 ; c'est, comme nous l'avons dit, celui confié à M. Dollfus.

Il s'agit d'établir une voie contre les montagnes, à travers lesquelles l'action continue des eaux a formé les admirables cascades de Tlemcen. La voie sera à huit cents mètres d'altitude et à cent mètres au-dessus de la route Nationale de Mascara à Tlemcen.

C'est ce passage difficile qu'il faut traverser pour arriver à Tlemcen, à l'aide de cinq tunnels, ensemble de seize cents mètres environ, et d'un grand pont métallique de soixante-dix mètres d'ouverture.

Le plus long de ces tunnels aura environ sept cents mètres ; deux d'entre eux sont percés ; le grand tunnel a environ quatre cents mètres déjà percés. La rencontre des deux galeries d'avancement aura lieu vers le mois de février prochain.

Cette traversée des Cascades, à raison de la raideur des pentes et des talus, a nécessité de la part de M. Clerc, ingénieur de la construction de l'Ouest-Algérien, un très habile système d'assiette des remblais ou de l'entaille faite à la montagne pour la pose de la voie ; ils sont faits avec les roches elles-mêmes provenant des extractions rangées en assises ; les terres sont ainsi fortement retenues par une sorte de muraille enracinée dans la montagne. L'angle sous lequel le remblai va rejoindre le talus de la montagne est ainsi diminué, et nous ne pouvons que féliciter M. Clerc de la hardiesse de cette conception.

La voie aura cinq mètres de large, creusés à flanc de coteau, dans une roche très dure. Celle que l'on rencontre dans les tunnels est très dure également ces souterrains se trouvent dans la ligne de partage des terrains secondaires et tertiaires, c'est-à-dire entre les calcaires et les grès.



On conçoit que l'on ne puisse aller sur ce lot aussi vite que sur ceux où il a suffi, pour ainsi dire, de poser la voie dans quelque plaine bien unie. On travaille sans relâche aux tunnels ; il n'y a pas une seule minute de repos ; les ouvriers y sont répartis en trois équipes qui travaillent chacune huit heures de suite, de sorte que les vingt-quatre heures sont absolument employées.

C'est ainsi, par ce travail de jour et de nuit, que l'on pourra livrer ce tronçon en 1889. Il nous paraît difficile, impossible même, que l'on termine avant, malgré le zèle de chacun. Les intempéries seules pourraient être causes de retards imprévus, mais il n'y en aura point d'imputables à la Compagnie ou à l'entrepreneur, si nous en jugeons par ce qui a été fait déjà et par l'infatigable activité de tous ceux qui concourent à cet extraordinaire travail.

M. Dollfus, l'entrepreneur, a quitté Oran depuis un an et s'est installé au cœur même de son entreprise : des ateliers, des forges, d'immenses magasins sont aménagés presque aux pieds des Cascades ; tout y est placé à la portée de l'ouvrier ; un outillage perfectionné, d'heureuses innovations pour la division et la commodité du travail, tout dénote de la part de M. Dollfus, si avantageusement connu à Oran, une grande compétence en matière de travaux publics, bien nécessaire d'ailleurs pour l'accomplissement de l'œuvre spéciale et délicate qui lui est confiée.

Dans deux ans, nous irons d'Oran à Tlemcen en six heures au plus, mais déjà, comme nous l'avons dit, le voyage est devenu rapide et commode, puisque le chemin de fer conduit à Tellout, c'est-à-dire à 42 kilomètres de Tlemcen.

Au mois de mai prochain, on ouvrira le tronçon de Tellout à Lamoricière distant de Tlemcen d'une trentaine de kilomètres.

On m'apprend, au dernier moment, que la Compagnie mettra en adjudication dans un mois, les travaux de construction de la ligne de Lamoricière à Aïn-Fezza. Si ces travaux sont poussés activement, dans un an environ on arriverait en chemin de fer à 10 kilomètres de Tlemcen. Le reste ne serait qu'une promenade, en attendant l'achèvement des tunnels et du grand pont des Cascades.

W. ZED.

---

CHRONIQUE LOCALE  
(*Le Courrier de Tlemcen*, 25 novembre 1887)

La ligne de Tabia-Tlemcen. — L'ouverture de la ligne jusqu'à Lamoricière aura lieu en juin 1888.

De Lamoricière à Aïn-Fezza, les travaux sont adjugés à MM. Gachet et Pouyet.

Sur le tronçon Aïn-Fezza-Tlemcen, les travaux sont très activement poussés par M. Dollfus, entrepreneur, j

Le quatrième tunnel sur cinq a été percé lundi.

Le dernier tunnel, qui aura environ 700 mètres de longueur, sera percé vers le mois de mars prochain.

L'emplacement de la gare de Tlemcen sera prochainement mis à l'enquête.

---

*Annuaire de la Compagnie des agents de change 1888*, p. 934-946 :  
Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
Conseil d'administration : MM. Denière, président ; Bordet, Goudchaux, Peytel, Pouyer, Eud. Rey, Salles, Léopold Sée.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Journal des finances*, 7 juillet 1888)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien a eu lieu le 23 juin.

Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1887 et, par suite, la répartition de 25 fr. faite aux actions au cours de cet exercice.

MM. [Maurice] Pouyer et [Isidore] Salles, administrateurs sortants, ont été réélus.

Les pouvoirs des commissaires, MM. [Léon] Hiélard et [Henri] Aron, ont été renouvelés.

L'assemblée a, de plus, approuvé les deux traités conclus le 24 mai 1888 avec la Compagnie franco-algérienne, pour l'exploitation par la Compagnie de l'Ouest-Algérien du réseau concédé à la Compagnie franco-algérienne.

---

LÉGION D'HONNEUR  
Ministère des Travaux publics  
(*Journal officiel de la République française*, 13 juillet 1888)

Chevalier

Peytel (Jean), administrateur délégué de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, commissaire de vérification des comptes de la Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma. Titres exceptionnels : a participé à la construction des lignes de La Sénia à Aïn-Temouchent, de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Ras-el-Ma et de Berrouaghia à Blida, et a contribué pour une large part à la prospérité de la province d'Oran.

---

NOTRE CHEMIN DE FER  
(*Le Courrier de Tlemcen*, 24 août 1888)

On mande de Sidi-Bel-Abbès, à la date du 18 août :

La ligne d'Aïn-Tellout à Lamoricière, terminée récemment, est livrée au public depuis la fin du mois dernier. Les habitants de cette région savent que la prospérité d'un pays est intimement liée à une bonne viabilité ; aussi, sont-ils enchantés de l'empressement que la Compagnie de l'Ouest-Algérien a mis à ouvrir ce tronçon au public.

Nous rendons hommage au directeur, M. Maillet, dont l'activité et les connaissances techniques sont si appréciées en haut lieu.

Les travaux du tronçon de Lamoricière à Tlemcen sont poussés si activement que l'on espère atteindre Aïn-Fezza avant un an, et Tlemcen dans dix-huit mois.

Cette ligne sera remarquable par de splendides travaux, et surtout à la Cascade.

Le train roulera à flanc de coteau à une hauteur considérable.

Puisque nous parlons de cette ligne, nous nous faisons l'interprète du public pour réclamer une réforme vivement désirée par tout le monde, et surtout par les habitants de Lamoricière.

Le train arrive à 11 heures et demie du matin, à Lamoricière. Les voyageurs venant d'Oran restés 6 heures en wagons, rien d'étonnant à ce qu'ils éprouvent le besoin de déjeuner ; ils n'en ont pas le temps, car la diligence qui doit les conduire à Tlemcen, les prend immédiatement ; aussi, sont-ils obligé d'attendre trois heures de plus pour réparer le délabrement de leur estomac.

On prétend qu'il serait facile à l'administration des Postes et Télégraphes de remédier à cet état de choses en autorisant le service des messageries oranaises à stationner une demi-heure à Lamoricière. Tout le monde y trouverait son compte.

---

INFORMATIONS FINANCIÈRES  
L'Ouest-Algérien  
(*Paris-Capital*, 26 juin 1889)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien a eu lieu le 10 juin.

Elle a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1888 et approuvé, par suite, la répartition, à titre, de dividende, d'une somme de 25 fr. payée aux actions au cours de cet exercice.

Elle a décidé en même temps de reporter à 1889 le solde du compte de liquidation de 1888, s'élevant à 85.072.

MM. [Charles] Goudchaux, [Joanny] Peytel et [Eudoxe] Rey, administrateurs sortants, ont été réélus.

Les pouvoirs des commissaires, MM. [Léon] Hiélard et [Henri] Aron, ont été renouvelés.

---

COURRIER DE L'EXPOSITION  
(*Le Figaro*, 13 août 1889)

.....  
Après un coup d'œil à diverses expositions particulières, le Président [Carnot] est arrivé à celle d'une de nos plus grandes usines françaises, la Compagnie de Fives-Lille. Il a trouvé là, pour lui faire les honneurs, M. Duval, directeur général de la Compagnie. M. Duval est ingénieur, c'est dire que l'entretien entre le Président et lui a, tout de suite, pris le caractère d'une causerie technique. M. Duval a rappelé à M. Carnot tous les travaux que Fives-Lille a exécutés pour l'Exposition. C'est à cette Compagnie qu'on doit l'initiative de la construction du palais des machines. Elle expose dans huit classes, les classes 50, 52, 54, 55, 61, 63, 65 et 66. .... Dans la classe 63, les modèles en réduction du pont de la Saf-Saf (Algérie), du grand pont tournant d'Arenc, à Marseille, et du Titan du pont de Leixces (Portugal) ; les nouveaux ponts de Rouen et de Lyon, exécutés en acier, etc.

---

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS R  
(*La Gazette française*, 17 août 1889)

Le ministre des travaux publics a autorisé la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest algérien à livrer à l'exploitation, le 12 août courant, la section du Chemin de fer de Tabia à Tlemcen comprise entre Lamoricière et Aïn-Fezza.

Cette section, d'une longueur de 22 kil., ne comprend, indépendamment des stations extrêmes, que la halle de l'Oued Chouly.

---

## CHRONIQUE LOCALE

---

Notre chemin de fer  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 23 avril 1890)

Nous apprenons que MM. Stoeklin, inspecteur général des Ponts-et-Chaussées, contrôleur pour l'État des lignes de l'Ouest-Algérien ; Peytel, administrateur de la Compagnie de l'Ouest-Algérien ; et Chollet, directeur de l'exploitation, sont arrivés ces jours derniers en notre ville dans le but d'examiner les travaux de la ligne en construction entre Aïn-Fezza et Tlemcen. La pose des rails se trouve continuée jusqu'à une faible distance de la gare. Dans celle-ci, la construction des bâtiments et les remblais avancent à vue d'œil.

Nous espérons que la visite de ces hauts fonctionnaires donnera un nouvel élan à cette œuvre, qui, favorisée par les beaux jours, continuera de marcher à pas de géant.

---

## CHRONIQUE LOCALE

---

Notre chemin de fer  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 13 juin 1890)

Nous apprenons que, par suite de la rapidité apportée à l'achèvement des travaux, et de la bonne volonté de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, l'ouverture de la section Aïn-Fezza--Tlemcen est certaine pour la deuxième quinzaine de juillet. Elle se fera dès que les rails seront posés jusqu'à Tlemcen, et sans attendre l'achèvement de la construction des bâtiments de la gare.

On ne peut que féliciter les hauts fonctionnaires de l'Ouest-Algérien à qui on doit l'ouverture de cette ligne depuis si longtemps attendue.

— La Compagnie a l'honneur de porter à la connaissance du public qu'elle vient de proposer à l'administration supérieure d'appliquer à la section d'Aïn-Fezza à Tlemcen, les tarifs généraux et spéciaux de grande et petite vitesse, actuellement applicables sur la totalité de son réseau.

Ces tarifs sont tenus à la disposition du public, dans toutes les gares du réseau.

La nouvelle section comprend la seule gare de Tlemcen, distante de 10 kilomètres d'Aïn-Fezza.

La date d'ouverture du service des voyageurs et des marchandises sera annoncée ultérieurement par voie d'affiches.

---

## CHRONIQUE LOCALE

---

Ouest-Algérien  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 4 juillet 1890)

La Compagnie de l'Ouest-Algérien, toujours désireuse de satisfaire le public, vient de soumettre à l'homologation de l'Administration supérieure, les tarifs ci-après :

1) Un tarif spécial n° 9 (grande vitesse) pour les billets d'aller et retour de Tlemcen au Tlélat et gares intermédiaires ;

2° Un tarif spécial n° 15 (petite vitesse) sur tout son réseau, pour le transport du soufre, à 0 fr. 10 par tonne et par kilomètre avec minimum de perception de 2 fr. par expédition ;

3° Un tarif spécial n° 13 (petite vitesse) pour le transport de Tlemcen au Tlélat, et réciproquement des agneaux, brebis, boucs, chevreaux, chèvres et moutons à raison de 20 fr. par wagon ;

4° La création d'un tarif spécial n° 16 (petite vitesse) pour le transport de diverses marchandises du Tlélat à Tlemcen et réciproquement, à raison de 18 fr. par tonne, frais de gare et manutention compris.

Voir les affiches pour les conditions d'application de ces tarifs.

\*  
\*   \*  
\*

Dans un de nos précédents numéros, nous avons annoncé à nos lecteurs l'ouverture certaine de la section Aïn Fezza–Tlemcen, pour la deuxième quinzaine de ce mois. Aujourd'hui, nous croyons savoir que, le 14 juillet, un train de ballast arrivera jusqu'à la gare de Tlemcen, et que les inspecteurs de la ligne viendront dresser leur rapport qui sera envoyé à Paris vers le 20 du courant. Et, comme il faut au moins huit jours avant que l'autorisation d'ouverture n'arrive, il ne faut pas compter voir s'ouvrir la ligne avant le 28 ou le 30.

---

## CHRONIQUE LOCALE

Chemin de fer  
Pont des Cascades  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 11 juillet 1890)

On a procédé, dimanche dernier, aux épreuves du pont métallique de 68 mètres d'ouverture, jeté avec une hardiesse vraiment remarquable, sur le torrent de l'oued Saf-Saf, pour le passage du chemin de fer de Tabia à Tlemcen.

Une foule nombreuse s'était rendue aux Cascades pour assister à ces opérations réellement intéressantes.

Nous avons pu remarquer M. Clerc, ingénieur de l'Ouest-Algérien ; M. Prat, notre sympathique ingénieur du contrôle ; M. Denise, représentant de la Compagnie Fives-Lille ; MM. Danais et Ducros, conducteurs des ponts et chaussées, et enfin une partie du personnel de l'Ouest-Algérien.

À 5 heures du soir, les nombreux curieux qui stationnaient sur la route et qui attendaient avec anxiété, ont pu apercevoir un train composé de cinq locomotives avec leurs tenders s'avancer majestueusement et faire son entrée sur le pont du côté de Tlemcen.

Ce train, représentant un poids total de 250 tonnes, soit 250.000 kilogr., constituait l'épreuve par poids mort. Il occupait toute l'étendue du tablier du pont et il a séjourné, dans cette position, jusqu'au lendemain lundi, à 6 heures du matin.

Des appareils automatiques, disposés intelligemment sous les arcs, enregistraient fidèlement, sur des tablettes de papier, les différents mouvements du pont.

La flexion maximum centrale, sous le poids considérable que nous avons indiqué plus haut, n'a pas dépassé 21 millimètres, et toutes les autres parties, de l'ouvrage ont également bien résisté à toutes les pressions du train d'épreuve.

Ces résultats font le plus grand honneur à MM. les ingénieurs de l'Ouest-Algérien qui ont conclu cet admirable projet, et à M. Denise, représentant de la Compagnie Fives-Lille, qui a si habilement et si intelligemment dirigé la construction de cet ouvrage important.

Les épreuves au poids mort ont été continuées par deux expériences qui consistaient à faire séjourner le train, tantôt sur la moitié de l'ouvrage du côté de Tlemcen, tantôt sur la moitié de l'ouvrage du côté d'Aïn-Fezza.

Ces deux opérations ont encore donné d'excellents résultats.

Enfin, les épreuves ont été terminées par deux expériences au poids roulant. La première consistait à faire passer le train d'épreuve sur le pont, du côté de Tlemcen et du côté d'Aïn-Fezza, avec une vitesse de 26 kilomètres à l'heure.

La deuxième consistait également à faire passer le train d'épreuve sur le pont, successivement du côté de Tlemcen et du côté d'Aïn-Fezza, mais avec une vitesse de 36 kilomètres à l'heure.

Ces deux expériences ont encore réussi pleinement et ont couronné les épreuves de la stabilité de l'ouvrage.

Tlemcéniens, vous pourrez donc passer sans crainte, en chemin de fer, sur le pont des Cascades !

---

## CHRONIQUE LOCALE

---

Notre Chemin de fer  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 1<sup>er</sup> août 1890)

Mardi dernier, à 11 h. 40 du matin, un train spécial nous amenait les éminents fonctionnaires formant la commission délégué par le Ministre afin de vérifier l'état des travaux de la voie ferrée d'Aïn-Fezza à Tlemcen et d'établir si la voie peut être livrée à la circulation.

Ce sont : MM. Pouyanne, ingénieur en chef des mines à Alger ; Meunier, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Alger ; Leloutre, ingénieur remplissant les fonctions d'ingénieur en chef du département en l'absence de M. Genty, en congé. Ils étaient accompagnés par le haut personnel de la Compagnie de l'OuestAlgérien : MM. Chollet, directeur de la Compagnie ; Day, son secrétaire ; Clerc, ingénieur de la construction ; Maillet, directeur de l'exploitation, et divers agents supérieurs de l'Ouest-Algérien.

Mentionnons aussi spécialement la présence de M. le préfet Dunaigre et celle de M. Garoby, secrétaire général, et, enfin, nombre d'invités qui, tous, ont eu à coeur d'assister à cette cérémonie.

L'entrée du train en gare a été saluée par une foule de deux ou trois cents personnes.

La traversée des Cascades a été l'objet d'un long et minutieux examen de la part de MM. les ingénieurs du Contrôle qui ont manifesté, à diverses reprises, toute leur satisfaction pour la bonne exécution de ces travaux importants.

Selon toutes probabilités, l'ouverture de la voie au public aura lieu dans une huitaine de jours.

All right !

---

Chemins de fer de l'ouest Algérien.  
(*Le Journal des débats*, supplément sur les colonies françaises d'Afrique,  
14 décembre 1890)

[...] Les voies ferrés établies à l'ouest d'Alger ont été concédées à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée [PLM], à la Compagnie l'Ouest-Algérien et à la Compagnie franco-algérienne. Depuis deux ans, la Compagnie de l'Ouest-Algérien a été chargée de

l'exploitation des lignes de la Compagnie franco-algérienne. Elle réunit ainsi 1.072 kilomètres qui, avec les 426 kilomètres de la ligne d'Alger à Oran, exploitée par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée [PLM], forment l'ensemble du réseau de l'Ouest. [...]

---

CHEMINS DE FER DE L'OUEST ALGÉRIEN  
(*Le Journal des finances*, 20 juin 1891)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, qui a eu lieu le 12 juin, a voté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires de vérification des comptes, approuve les comptes et le bilan de l'exercice 1890; tels qu'ils lui ont été présentés. Elle approuve, notamment, la répartition de 25 fr. faite aux actionnaires pour l'exercice 1890, et reporte à L'exercice 1891 le solde du compte de liquidation de l'exercice 1890, s'élevant à 213,675 fr. 36 ;

2° L'assemblée réélit administrateurs, pour une période de trois ans, MM. [Maurice] Pouyer et [Isidore] Salles ;

3° L'assemblée nomme commissaires de vérification des comptes, pour l'exercice 1891, MM. [Henri] Aron et [Gaston] Buron <sup>18</sup>, avec mission de présenter, ensemble ou séparément, le rapport sur les comptes de cet exercice et faculté, pour chacun d'eux, de remplir seul cette mission en cas de démission ou d'empêchement de l'autre.

---

Légion d'honneur  
(*JORF*, 27 avril 1892)

Par décret en date du 22 avril 1892, rendu sur le rapport du ministre des travaux publics et vu la déclaration du conseil de l'ordre de la Légion d'honneur, en date du 20 du même mois, M. Chollet (Lucien-Alfred), directeur des services de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, a été nommé chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur ; 31 ans de services dans les compagnies de chemins de fer.

---

CHEMIN DE FER DE L'OUEST-ALGERIEN  
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 juin 1892)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien qui a eu lieu samedi a voté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires de vérification des comptes, approuve les comptes et le bilan de l'exercice 1891, tels qu'ils lui ont été présentés. Elle approuve notamment la

---

<sup>18</sup> Gaston Buron (1845-1901) : fils d'un conservateur de la bibliothèque Sainte-Geneviève. Sous-directeur (1887), directeur par intérim (1893), directeur général (1894), puis administrateur (1895-1901) de la Société générale. La représentant au conseil d'Escombrera-Bleyberg, Denain-Anzin, Chemins de fer portugais, Société financière d'Orient (créée en 1896 pour racheter des obligations de chemins de fer ottomans), Société générale de l'industrie minière et métallurgique de la Russie, Société russe de l'industrie houillère et métallurgique dans le Donetz (Makeevka)...

Trois fils (Paul, Henri et André) et une fille, Madeleine, mariée à Xavier de Lachouë de La Mettrie, inspecteur à la Société générale.

répartition de 25 francs faite aux actionnaires pour l'exercice 1891, et reporté à l'exercice 1892 le solde du compte de liquidation de l'exercice 1891, s'élevant à 283.844 fr. 45 ;

2° L'assemblée générale réélit administrateurs pour une période de trois ans, MM. Goudchaux et Peytel ;

3° L'assemblée générale nomme commissaires de vérification des comptes, pour l'exercice 1892, MM. Aron et Buron, avec mission de présenter ensemble ou séparément le rapport sur les comptes de cet exercice et faculté, pour chacun d'eux, de remplir seul cette mission en cas de démission ou d'empêchement de l'autre.

---

*Annuaire de la Compagnie des agents de change* 1893, p. 974-985 :

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien

Conseil d'administration : MM. Denière, président ; Bordet, Goudchaux, Hiélard, Peytel, I. Salles.

---

#### AVIS

*(La Dépêche algérienne, 12-16 mars 1893)*

MM. Waligorski <sup>19</sup> et Merlo <sup>20</sup> ayant complètement terminé les travaux de bâtiments, pose de voie et ballastage de Lodi à Berrouaghia, prient tous les fournisseurs qui auraient des factures à présenter concernant les dits travaux, de vouloir bien les leur adresser, 10, rue de Tanger, à Alger, avant le 15 avril prochain.

---

Monument à M. Tirard

*(Le Temps, 17 novembre 1893)*

Trésorier : Charles Goudchaux

Les souscriptions sont reçues chez M. Goudchaux, banquier, 102, rue Richelieu, à Paris, dépositaire des listes de souscription.

---

Chemins de fer de l'Ouest-algérien

*(Le Temps, 10 juin 1894)*

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-algérien, qui a eu lieu hier, a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1893 tels qu'ils lui ont été présentés. Elle a approuvé, notamment, la répartition de 25 francs faite aux actionnaires pour l'exercice 1893 et reporté à l'exercice 1894 le solde du compte de liquidation de l'exercice 1893, s'élevant à 485.381 fr. 74, y compris 356.168 fr. 37 reportés de l'exercice 1892.

L'assemblée a réélu administrateurs, pour une période de trois ans, MM. Pouyer et Salles.

Elle a nommé commissaires de vérification des comptes, pour l'exercice 1894, MM. [Henri] Aron et [Gaston] Buron.

---

<sup>19</sup> [Henri Waligorski](#) (1853-1930) : ancien ingénieur des Batignolles sur le Bône-Guelma. Puis entrepreneur à son compte en Algérie, en Turquie et en Indochine.

<sup>20</sup> [Jean Merlo](#) (1844-1912) : entrepreneur à Alger.



---

## Joanny PEYTEL, président

Président du Crédit algérien. Voir [encadré](#).

Bulletin judiciaire  
Les chantages du directeur de la « Voie ferrée »  
(*Le Journal des débats*, 25 mai 1895)

[...] M. [Joanny] Peytel, administrateur du Crédit algérien\* :

— En octobre dernier, nous avons fait une émission pour le port de Tunis. M. Ferrier s'est présenté, comme tant d'autres, dans nos bureaux : il était porté sur la liste de publicité pour 150 fr. Il parut très mécontent et me parla immédiatement d'une affaire concernant l'Ouest-Algérien qui était pendante au comité consultatif.

Quelques jours après, il parut dans la *Voie ferrée* un article très vif. Je répondis.

Il y eut une nouvelle attaque, une réplique, une troisième attaque, et une dernière réplique du ton le plus sévère.

J'eus le dernier mot. Je rencontrai plus tard M. Ferrier dans la rue, il me salua très bas. Je lui dis alors : « Quand me payerez-vous ma collaboration ? Mais, répondit-il en souriant, vous m'avez assez maltraité pour que je ne vous doive rien ; d'ailleurs, je cesse toute attaque. »

Il a tenu parole.

M. Franck, directeur de l'Ouest-Algérien :

M. Ferrier a dirigé contre notre société des attaques persévérantes et vives. Je n'ai pas chanté et quand les choses ont été poussées trop loin, j'ai fait, contre M. Ferrier, un procès en diffamation. Il a été condamné, bien que la preuve fût permise, dans la personne de ses gérants. [...]

---

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
(*Paris-Capital*, 21 août 1895)

Les actionnaires de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, réunis en assemblée générale le 31 mai dernier, ont approuvé les comptes qui leur étaient soumis par le conseil d'administration et fixé à 25 fr. le dividende de l'exercice 1894.

Les frais de premier établissement des lignes en exploitation s'élèvent à  
78.108.026 20

Les dépenses complémentaires ont atteint le chiffre de 2.644.888 64

Il faut y ajouter, en outre, le solde des approvisionnements de l'exploitation au 31 décembre dernier, soit 899.894 86

Total 81.652.809 70

Or, au 31 décembre 1893, ce compte ne s'élevait qu'à 80.686.404 11

Différence en plus 966.405 59

Les résultats de l'exploitation en 1894 ont permis, après prélèvement du dividende et des réserves, de reporter à nouveau, pour 1895, une somme de 630.287 francs, y compris le reliquat de 1893, qui était de 485.381 francs.

Ces résultats ont été très divers en ce qui concerne les lignes desservies. Les recettes ont été en augmentation de 105.087 francs pour la ligne de Sainte-Barbe du Tlélat à

Sidi-Bel-Abbès, de 115.890 francs pour la ligne de Blidah à Berrouaghia. Mais, en revanche, elles ont été en diminution de 44.637 francs pour la ligne de Sidi-Bel-Abbès à Ras-el-Ma et de 17.706 francs pour celle de Tabia à Tlemcen.

Le revenu net garanti par l'État sur les dépenses de premier établissement et les travaux complémentaires a été arrêté à 3 millions 399.920 francs, ce qui porte les avances faites par l'État à la Compagnie de l'Ouest-Algérien au titre de garantie d'intérêt depuis 1883 à une somme totale de 23.979.106 francs.

Le bénéfice de la conversion des obligations 4 %, opérée en 1893, servira à contrebalancer l'excédent des dépenses de construction de la ligne de Blidah à Berrouaghia.

MM. [Charles] Goudchaux, [Joanny] Peytel et Tirman <sup>21</sup>, administrateurs sortants, ont été réélus. MM. [Henri] Aron et [Gaston] Buron ont été nommés commissaires de vérification des comptes.

L'assemblée a donné pleins pouvoirs au conseil d'administration pour créer une caisse de prévoyance à substituer à la caisse des retraites pour les employés commissionnés à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1895, ou qui, commissionnés avant cette date, renonceront à faire partie de la caisse actuelle des retraites.

---

## EXPOSITIONS DE BORDEAUX ET D'AMSTERDAM

---

### LA COMPAGNIE DE FIVES-LILLE

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 15 septembre 1895, p. 1140-1141)

Pont en arc sur la Saf-Saf  
De 68 mètres d'ouverture (Ouest-Algérien)  
(Modèle en réduction au 1/50)

Le pont de la Saf-Saf, dont la Compagnie de Fives-Lille expose également un modèle au 1/50, a été construit pour le compte de la Compagnie de l'Ouest-Algérien en 1888.

Il franchit la Saf-Saf à l'endroit dit « des Cascades » et donne passage à la ligne de Tabia à Tlemcen.

Ce pont, situé sur une courbe de 300 mètres de rayon et en rampe de 0 m. 011 par mètre, comporte une travée en arc de 68 mètres de corde et de 6 m. 70 de flèche.

Les arcs sont du système à trois articulations, dont deux aux retombées et une à la clef.

Le tablier, tangent au sommet à l'extrados des arcs, repose sur ceux-ci par de simples montants verticaux écartés de 3 m. 20, en sorte que les arcs doivent fournir toute la résistance nécessaire à la stabilité du système, les tympans n'y participant aucunement.

Ce pont est antérieur aux fermes de la grande Galerie des Machines de l'Exposition Universelle, de Paris en 1889, lesquelles comportent aussi trois articulations ; d'ailleurs, longtemps avant qu'il ne fût question de ces fermes, en 1885, la Compagnie de Fives-Lille avait fourni un projet pour la construction d'un grand pont sur la rivière Hawkesbury, en Australie, projet dans lequel on avait prévu, pour des travées à deux voies de 170 mètres de portée, des fermes comportant des arcs à trois articulations du type de ceux de la Saf-Saf. Les dessins de ce projet ont été publiés par les journaux anglais de l'époque, notamment par *The Engineer*.

---

<sup>21</sup> Alfred Louis Tirman (1837-1899) : préfet, gouverneur général de l'Algérie (1881-1891), sénateur des Ardennes (1892-1899), administrateur, puis président (1896) du PLM, administrateur des Docks et entrepôts de Marseille (1892), de la Société marseillaise de crédit (1893), vice-président du syndicat du chemin de fer de la Grande-Ceinture de Paris, membre du syndicat du Conseil du chemin de fer de Ceinture.

Le pont de la Saf-Saf, qui réunit les conditions d'établissement les plus défavorables (courbe et rampe), est un exemple des plus topiques au point de vue des résultats qu'on peut attendre de l'application du système.

Les arcs à trois articulations présentent évidemment des avantages sérieux : les effets de la dilatation qui, sur un arc continu, donnent lieu à un supplément de pression qui peut atteindre 30 % des pressions dues aux chargés réelles, n'ont plus, théoriquement, aucune action dans ce système ; en outre, on a toute liberté pour donner aux deux bracons de l'arc la forme rationnelle qui leur convient et qui est celle d'une bielle.

La difficulté à vaincre pour la réalisation d'un pareil système était, tout en permettant l'articulation dans le sens vertical, d'établir la continuité des arcs et du contreventement dans le sens horizontal.

Cette dernière condition est, en effet, indispensable pour obtenir dans ce sens une résistance suffisante pour équilibrer les efforts dus au vent et à l'action de la force centrifugée.

La Compagnie de Fives-Lille croit avoir réalisé aussi complètement que possible cette condition par les dispositions adoptées, dispositions qui consistent, en principe, à établir la continuité des arcs par des colliers embrassant les coussinets circulaires du pivot de la clef, et à entretoiser les deux arcs par un axe aux extrémités duquel s'attachent les barres des divers réseaux de contreventement.

La Compagnie de Fives-Lille, au moment de l'étude des plans de détails des fermes de la grande galerie de l'Exposition Universelle de Paris de 1889, a proposé une disposition analogue dont on a reconnu, par expérience, l'utilité.

Le pont de la Saf-Saf a été étudié et projeté par la Compagnie de Fives-Lille d'accord avec les ingénieurs de la Compagnie de l'Ouest-Algérien.

---

#### Chemins de fer de l'Ouest-Algérien

(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 4 juillet 1896)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, qui a eu lieu le 26 juin, a voté sans discussion et à l'unanimité les résolutions dont voici le texte :

I. — L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires de vérification des comptes, approuve les comptes et le bilan de l'exercice 1895 tels qu'ils lui ont été présentés. Elle approuve, notamment, la répartition de 25 fr. faite aux actionnaires pour l'exercice 1895 et reporte à l'exercice 18 %, le solde du compte de liquidation de l'exercice 1895 s'élevant à 681.451 fr. 16, y compris 630.287 fr. 45 reportés de l'exercice 1894.

II. — L'assemblée générale réélit administrateurs, pour une période de trois ans, MM. [Lucien] Bordet, [Guillaume] Denière et [Léon] Hiélard.

III. — L'assemblée générale élit administrateur, pour une période de trois ans, M. Henri de Lassus<sup>22</sup>, ancien secrétaire général de la Compagnie.

IV. — L'assemblée générale nomme commissaires de vérification des comptes, pour l'exercice 1896, MM. [Henri] Aron, ancien banquier, et [Gaston] Buron, administrateur de la Société Générale, avec mission de présenter, ensemble ou séparément, le rapport sur les comptes de cet exercice et faculté pour chacun d'eux de remplir seul cette

---

<sup>22</sup> Henri-Joseph-Gaston-Prosper de Lassus Saint-Geniès (1851-1896) : fils de Louis, l'ancien préfet devenu commissaire aux comptes de l'Ouest-Algérien. Musicien. Marié à Alice de Boissonnet, fille du général. Parents d'Étienne, ingénieur ECP, qui fera carrière à la Thomson-Houston. Administrateur de la S.A. de l'immeuble rue Vaugirard n° 96 (1886). Secrétaire général, puis (1895) administrateur des Gisements d'or de Saint-Élie (Guyane).

mission en cas de démission ou d'empêchement de l'autre. Leur rémunération individuelle est fixée, comme précédemment, à 1.500 fr.

---

Compagnie de l'Ouest-Algérien  
(*Le Journal des débats*, 10 juillet 1896)

L'assemblée générale de l'Ouest-Algérien s'est réunie le 23 juin pour examiner les comptes et le bilan de l'exercice 1895. Une répartition de 25 fr. aux actions a été approuvée et le solde du compte de profits et pertes de l'exercice 1895, s'élevant à 681.481 fr., y compris 630.287 fr. reportés de l'exercice 1894, a été reporté à l'exercice 1896.

La Compagnie de l'Ouest-Algérien ne possède pas une garantie d'insuffisance absolue comme les grandes Compagnies françaises. La garantie porte, d'une part, sur un capital d'établissement qui n'a pas été dépassé et, d'autre part, sur des dépenses forfaitaires d'exploitation supérieures aux dépenses réellement effectuées. Dans ces conditions, cette garantie équivaut en fait à celle des grandes Compagnies.

L'assemblée du 23 juin a réélu pour trois ans comme administrateurs MM. [Lucien] Bordet, [Guillaume] Denière et [Léon] Hiélard, et élu pour administrateur pour une même durée M. Henri de Lassus, ancien secrétaire général de la Compagnie.

Elle a nommé pour commissaires des comptes en 1896 MM. [Henri] Aron et [Gaston] Buron.

---

NOMINATION  
(*Journal général de l'Algérie*, 13 juillet 1897)

Par suite du départ pour France en villégiature de M. Sauvaget, directeur de la ligne de Blida-Berrouaghia, M. Day <sup>23</sup>, ingénieur à la même Compagnie, à Oran, est chargé de l'intérim.

---

*Annuaire de la Compagnie des agents de change* 1898, p. 1095-1105 :  
Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
Conseil d'administration : MM. J. Peytel, président ; Bordet, Goudchaux, Hiélard, Peytel, I. Salles, L. Tirman.

---

NOMINATION  
(*Journal général de l'Algérie*, 3 février 1898)

M. Day, ingénieur, ancien élève de l'École polytechnique, secrétaire de la Direction de l'Ouest-Algérien à Oran, est appelé aux hautes fonctions de chef d'exploitation de la Cie P.-L.-M.\* à Alger, en remplacement de M. Bigonnet, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Day jouissait, à Oran, de l'estime générale qu'il avait su s'attirer par son affabilité et la droiture de son caractère.

---

---

<sup>23</sup> Charles Day : directeur de 1908 à 1923. Voir encadré ci-dessous.

## Ouest-Algérien

(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 17 juin 1899)

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, réunis le 9 juin en assemblée générale ordinaire, ont voté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires de vérification des comptes, approuve les comptes et le bilan de l'exercice 1898 tels qu'ils lui ont été présentés. Elle approuve notamment la répartition de 25 fr. faite aux actionnaires pour l'exercice 1898 et reporte à l'exercice 1899 le solde du compte de liquidation de l'exercice 1898, s'élevant à 880.771 fr. 88, y compris 808.546 fr. 53 reportés de l'exercice 1897 ;

2° L'assemblée générale réélit administrateurs, pour une période de trois ans, MM. [Lucien] Bordet et [Léon] Hiélard

3° L'assemblée générale nomme commissaires de vérification des comptes pour l'année 1899 MM. [Henri] Aron, ancien banquier, et le baron [Pierre] de Lassus-Saint-Geniès <sup>24</sup>, administrateur de la Société générale, avec mission de présenter, ensemble ou séparément, le rapport sur les comptes de cet exercice et faculté pour chacun d'eux de remplir seul cette mission, en cas de démission ou d'empêchement de l'autre. Leur rémunération individuelle est fixée, comme précédemment, à 1.500 fr.

4° L'assemblée générale, après avoir entendu les explications du conseil, autorise, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, les membres du conseil d'administration, tant en leur qualité d'administrateurs d'autres sociétés que personnellement, à participer aux traités passés ou à passer, s'il y a lieu, avec la compagnie.

---

## Deuils

Paul Barbier

(*Gil Blas*, 10 novembre 1899)

Mercredi à midi, en l'église Saint-Augustin, a eu lieu le service funèbre de M. Paul Barbier, secrétaire du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien.

Le deuil a été conduit par M. Paul Tripier, ancien préfet, son beau-père ; le baron Barbier, son frère ; MM. Jean Félix et Jacques Tripier, Robert Moreau, Maurice, Honoré et Pierre Gréa, ses beaux-frères.

L'inhumation a eu lieu au cimetière du Père-Lachaise.

---

## Ouest-Algérien

(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 16 juin 1900)

---

<sup>24</sup> Pierre de Lassus-Saint-Geniès (1846-1902) : fils de l'ancien préfet Louis de Saint-Geniès. Marié à la fille du compositeur Charles Gounod. Avocat, responsable du contentieux, administrateur (1892), puis vice-président (janvier 1902) de la Société générale. Administrateur des Gisements d'or de Saint-Élie, en Guyane (1883), de la Société d'Héraclée (charbonnage ottoman)(1896), de la Société nouvelle du canal de Panama (février 1900), des Tramways de l'Ouest-Parisien et de la Banque de l'Indochine.

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, réunis le 6 juin en assemblée annuelle, ont approuvé les comptes de l'exercice 1899, ainsi que la répartition de 25 fr. faite aux actionnaires pour cet exercice.

L'assemblée a réélu administrateurs pour trois ans MM. [Maurice] Pouyer et [Isidore] Salles, administrateurs sortants.

Les pouvoirs des commissaires, MM. [Henri] Aron et le baron [Pierre] de Lassus Saint-Geniès, conseillers sortants, leur ont été renouvelés pour l'exercice en cours.

---

#### Le rachat des chemins algériens (*Paris-Capital*, 23 janvier 1901)

La question du rachat des voies ferrées d'Algérie préoccupe sérieusement l'opinion dans notre colonie. Le Parlement s'en est déjà occupé d'ailleurs aussi et le ministre des travaux publics aurait l'intention de saisir prochainement la Chambre d'un projet de loi tendant au rachat des réseaux dont les concessions sont arrivées à expiration. [...]

Deux autres Compagnies peuvent être rachetées dès maintenant : c'est, d'une part, la fraction algérienne de la Compagnie P.-L.-M.\* (lignes d'Alger à Oran et de Philippeville à Constantine) et, d'autre part, la Compagnie de l'Ouest-Algérien dont tout le réseau se trouve dans le département d'Oran, sauf la ligne de Blidah à Berrouaghia, qui s'étend dans le département d'Alger. [...]

---

*Annuaire de la Compagnie des agents de change* 1903, p. 1121-1132 :  
Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
Conseil d'administration : MM. J. Peytel, président ; Bordet, Dorizon, Goudchaux, Hiélard, Pouyer.  
Commissaires des comptes : MM. Aron, de Lassus-Saint-Geniès.

---

#### Visite du président Loubet en Algérie De Sidi-bel-Abbès à Tlemcen (*Le Journal des débats*, 20 avril 1903)

Avant de partir pour Tlemcen, le Président a déjeuné à la gare, où il était l'hôte de la Compagnie de l'Ouest-Algérien. En réponse au toast de M. [Joanny] Peytel, président de la Compagnie, M. Loubet a dit :

Je vous remercie d'avoir rappelé mon passage au ministère des travaux publics. J'ai regretté une seule fois le pouvoir, c'est le jour où j'en suis sorti. Oui, j'y ai connu et apprécié ce personnel dont l'intégrité et le dévouement sont admirables d'un bout à l'autre de la hiérarchie et dont la probité inaltérable n'est dépassée dans aucun autre pays.

Mais en avouant ma bienveillance pour les compagnies de chemin de fer, je ne vais pas encore me compromettre, et cependant je ne dissimulerai pas que mes sympathies sont toujours allées à ce mode d'exploitation et n'ont jamais changé.

Je lisais récemment l'ouvrage d'un spécialiste militaire, critique et écrivain impartial (il y en a encore dans notre pays) qui, exposant la question des chemins de fer dans les divers pays de l'Europe centrale, faisait connaître que le régime de l'exploitation par l'État venait d'être abandonné par ceux qui l'avaient adopté ; que cette expérience nous éclaire.

Je suis sûr que les Compagnies resteront toujours dignes à tous les degrés du personnel, de notre estime et de notre confiance. Vous désirez, dites-vous, que vos agents restent à l'écart des divisions politiques.

Combien vous avez raison ! Vos agents doivent servir le public, le voyageur et son colis, et par conséquent l'État qui représente l'intérêt du public. Mais quand ce devoir est accompli, laissez-les libres de leurs opinions politiques, philosophiques, économiques et sociales.

---

LE DISCOURS  
DE M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE  
AU BANQUET  
DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE  
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 2 mai 1903)

[...] Au courant même de son voyage actuel, il avait déjà, dans une réponse à l'honorable M. Peytel, président de l'Ouest-Algérien, donné la preuve de la persévérance de ses opinions. [...]

---

Légion d'honneur  
(*JORF*, 15 mai 1903)  
(*Le Figaro*, 15 mai 1903)

M. Jacques Robert, ingénieur des arts et manufactures, ingénieur en chef du matériel et de la traction du réseau algérien de la Compagnie P.-L.-M.\*, et M. Félix Clerc, ingénieur en chef adjoint à la direction de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, sont nommés chevaliers de la Légion d'honneur

---

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien

---

Assemblée générale ordinaire du 11 mars 1904  
(*L'Information financière, économique et politique*, 12 mars 1904)

L'assemblée annuelle de cette Société a eu lieu, aujourd'hui, sous la présidence de M. Peytel.

MM. Favereaux<sup>25</sup>, représentant le Crédit algérien, et Guedelin, remplissent les fonctions d'assesseurs.

Les actions présentes ou représentées sont au nombre de 9.827.

Après la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires des comptes, M. Peytel prend la parole pour expliquer la deuxième résolution qui a trait à l'amortissement des actions.

Les résultats de 1903 ont été très satisfaisants, ceux du commencement de 1904 se présentent sous de moins bons auspices.

---

<sup>25</sup> Georges Favereaux : ancien secrétaire particulier, puis chef de cabinet de Louis Tirman, gouverneur général de l'Algérie. Administrateur à Alger du Crédit algérien (1887), administrateur de la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine (1893-1897), commissaire aux comptes de la Société des raffineries et sucreries Say à partir de 1900, et de la Société nouvelle des Charbonnages des Bouches-du-Rhône.



Les pluies continuelles ont gêné le trafic. Nous ne voulons pas dire que l'année 1904 sera mauvaise, mais il est possible qu'elle soit moins bonne.

Cette situation nous a conduits à vous soumettre la deuxième résolution sur laquelle vous voudrez bien vous prononcer tout à l'heure.

Nous pouvions, cette année, augmenter votre dividende, mais, pour les raisons que nous vous avons données, nous craignons de ne pouvoir maintenir cette augmentation.

Pour parer à cet inconvénient et assurer de la stabilité à notre dividende, nous vous proposons d'amortir, par tirage au sort et à titre exceptionnel, un certain nombre d'actions de capital (1/30) qui seront remplacées par des actions de jouissance.

Une autre considération nous incite à agir ainsi. Vous n'ignorez pas, Messieurs, que la Chambre des députés vient de voter le rachat du réseau algérien et que cette délibération va être soumise au Sénat. Dans cette hypothèse, il nous a paru avantageux pour les actionnaires de diminuer le nombre des ayant droit de façon à augmenter la quote-part de chaque action.

Un actionnaire. — Puisque vous avez les fonds nécessaires, pourquoi ne pas distribuer, dès aujourd'hui, un dividende plus élevé ?

Quels avantages l'actionnaire retirera-t-il de votre combinaison ?

Vous lui rachetez un titre rapportant 5 % garanti par l'État ; où trouvera-t-il un titre aussi rémunérateur et aussi sûr ?

Le président. — Nous tenons, je vous l'ai déjà dit, à donner une certaine fixité à notre dividende.

Si nous distribuons 30 francs cette année et que nous soyons obligés de diminuer cette somme dans les années suivantes, nos actions subiront une dépréciation que nous voulons éviter.

Un autre actionnaire. — Cette dépréciation nous la subirions mais nous serions heureux de voir augmenter tout de suite notre dividende sans recourir au rachat des actions.

Le président. — Messieurs, nous devons aussi songer à l'avenir.

Le même actionnaire. — Dans dix ans, nous ne serons plus là. (Protestations et hilarité.)

Les résolutions sont ensuite mises aux voix et adoptées à l'unanimité, sauf la deuxième qui rencontre quatre opposants possédant 57 actions.

Un actionnaire. — Ceux dont les actions seront remboursées ne seront-ils pas lésés ?

Le président. — Non, car le Crédit algérien, en échange de leur titre, leur en donnera, s'ils le désirent, un autre non remboursable. Enfin, ceux dont les actions seront sorties pourront toujours en racheter, et au cours actuel, de 600 francs environ, ce serait encore pour eux une bonne affaire.

Le même actionnaire. — Est-ce un engagement du Crédit algérien ou simplement une simple conversation, dont le résultat, légal est nul ?

Le président. — Une simple conversation, assurément ; mais comme je suis président du Crédit algérien, vous pourriez toujours me rappeler ma parole.

## RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons réunis cette année à une date plus rapprochée que d'habitude de la clôture de l'exercice, hâtant l'établissement des comptes qui vous ont actuellement soumis, afin de vous éviter une deuxième convocation. Nous étions tenus, en effet, de soumettre à votre approbation, dans un délai de trois mois, la convention passée entre l'État et vos représentants pour la [concession à votre Compagnie de la ligne de Tlemcen à Lalla-Marghnia et à la frontière du Maroc](#), et la loi qui l'a approuvée ayant été promulguée le 29 décembre 1903, le délai qui nous était imparti expirait, par conséquent, le 29 mars courant.



Nous avons donc pensé qu'il serait préférable de vous demander en même temps l'approbation des comptes de l'exercice 1903 et la ratification de la convention précitée.

I. — Compte des Frais de premier établissement. L'ensemble des comptes de premier établissement des lignes en exploitation, qui s'élevait au 31 décembre 1902, à fr.

83.056.301 99

atteint au 31 décembre 1903 83.165.531 87

Soit une différence en plus de fr. 109.229 88

qui se décompose comme suit :

Travaux complémentaires divers dans plusieurs gares, et, notamment, dans les gares de Bel-Abbès, Brédéah, Descartes, Laferrière, construction de ponts métalliques et travaux de protection divers, etc. fr. 119.185 31

À déduire : Diminution du stock des approvisionnements 9.955 43

Total égal. fr. 109.229 88

Nous vous avons fait part, l'année dernière, de la contestation élevée par l'administration supérieure au sujet de l'imputation de diverses dépenses s'élevant à 74.815 fr. 40 au compte des travaux complémentaires de la ligne de Blida à Berrouaghia, l'État réclamant leur inscription au compte de premier établissement si largement dépassé cependant.

Diverses circonstances ont retardé la solution de ce litige, mais nous avons obtenu récemment l'assurance qu'il allait être procédé sans retard à la réception de la ligne, ce qui aura pour effet de clore définitivement le compte de premier établissement.

II. — Compte d'exploitation.

.....

V. — Concession de la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc. — Autorisation d'émettre des obligations.

Vous connaissez le projet de loi soumis aux Chambres et qui doit modifier profondément le régime des chemins de fer en Algérie. L'étude des diverses questions relatives à l'organisation nouvelle demandera, sans nul doute, quelques délais. Devait-on attendre une solution définitive pour exécuter la voie devant relier le réseau existant à la frontière marocaine ? L'État et le Parlement ne l'ont pas pensé : la construction et l'exploitation de la ligne de Tlemcen à Marghnia nous ont été concédées en vertu d'une convention dont nous allons vous donner lecture, et pour laquelle nous sollicitons votre approbation. Vous remarquerez, d'ailleurs, que l'article 9 de la dite convention porte que nous remettrons la ligne, au fur et à mesure de la construction, à l'exploitant du réseau, si, après le rachat de nos lignes et contrairement aux propositions que nous avons été, comme les autres compagnies algériennes, invités à soumettre, l'exploitation n'était pas confiée à nos soins.

Nous vous demandons de voter aussi la résolution spéciale nous autorisant à émettre, à l'époque et aux conditions qui nous paraîtront le plus conformes à vos intérêts. et avec l'approbation de l'État, les obligations nécessaires pour couvrir les dépenses relatives à la dite ligne.

---

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES  
Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
(*Gil Blas*, 12 mars 1904)

Les actionnaires de cette Compagnie, réunis hier en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. [Joanny] Peytel, ont approuvé les résolutions suivantes à l'unanimité :

Première résolution. — L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du Conseil d'administration et celui des commissaires de vérification des comptes, approuve les comptes et le bilan de l'exercice 1903, tels qu'ils lui ont été présentés. Elle approuve, notamment, la répartition de 25 francs faite aux actionnaires pour l'exercice 1903, et reporte à l'exercice 1904 le solde du compte de liquidation de l'exercice 1903, s'élevant à 1.571.357 fr. 81, y compris 1.363.818 fr. 44, reportés de l'exercice 1902.

Deuxième résolution. — L'assemblée générale, après avoir entendu les explications du conseil, décide de porter à la réserve légale 5 % du solde reporté de 1.571.357 fr. 81. Elle autorise le conseil à employer tout ou partie du surplus, et toute autre somme bénéficiaire, à des remboursements supplémentaires ou rachats d'actions, aux époques et dans la forme qu'il jugera utiles.

Troisième résolution. — L'assemblée générale réélit administrateurs, pour une période de trois ans, MM. [Charles] Goudchaux et [Joanny] Peytel.

Quatrième résolution. — L'assemblée générale nomme commissaires de vérification des comptes pour l'exercice 1904, MM. [Henri] Aron, ancien banquier, et le baron [Gaston] de Malaret <sup>26</sup>, avec mission de présenter, ensemble ou séparément, le rapport sur les comptes de cet exercice, et faculté pour chacun d'eux de remplir seul cette mission, en cas de démission ou d'empêchement de l'autre. Leur rémunération individuelle est fixée, comme précédemment, à 1.500 francs.

Cinquième résolution. — L'assemblée générale approuve la convention conclue avec M. le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, le trois (3) décembre mil neuf cent trois (1903), et approuvée aux termes d'une loi en date du 29 décembre 1903.

Sixième résolution. — L'assemblée générale confère tous pouvoirs au Conseil d'administration, à l'effet d'émettre, à l'époque et aux prix, formes et conditions qu'il jugera convenables, les obligations dont l'émission sera autorisée par M. le ministre des travaux publics, pour toutes les dépenses de la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc.

Septième résolution. — L'assemblée générale, après avoir entendu les explications du conseil, autorise, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, les membres du conseil d'administration, tant en leur qualité d'administrateurs d'autres sociétés que personnellement, à participer aux traités passés ou à passer, s'il y a lieu, avec la Compagnie.

---

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
(*Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 20 mai 1905)

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien ont tenu le 12 mai leur assemblée annuelle, sous la présidence de M. [Joanny] Peytel, président du conseil.

Elle a voté les résolutions suivantes :

---

<sup>26</sup> Baron Gaston de Malaret d'Ayguésvives (1863-1937) : petits fils de la comtesse de Ségur, née Sophie Rospotchine. Fils du baron de Malaret, diplomate. Neveu du comte d'Ayguésvives, député et administrateur de sociétés (président des Gisements d'or de Saint-Élie, en Guyane), et de la mère de Pierre Lassus-Saint-Geniès auquel il succède ici. Commissaire aux comptes des Tramways de l'Ouest-Parisien, de la Société générale électrique et industrielle, administrateur de la Société des chemins de fer de la Manche, de la Société française de tramways électriques et chemins de fer, et de la Société des naphthes du Rhrab central, au Maroc (1922).

I. — L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires de vérification des comptes, approuve les comptes et le bilan de l'exercice 1904 tels qu'ils lui ont été présentés. Elle approuve la répartition de 25 francs faite aux actionnaires pour l'exercice 1904, décide de verser à la réserve légale la somme de 59.705 fr. 91 et de reporter à l'exercice 1905 le solde du compte liquidation de l'exercice s'élevant à 227.202 fr. 30.

II. — L'assemblée générale réélit administrateurs pour une période de trois ans MM. [Louis] Dorizon <sup>27</sup> et [Léon] Hiélard.

III. — L'assemblée générale nomme commissaires de vérification des comptes pour l'année 1905, MM. [Henri] Aron, baron [Gaston] de Malaret avec mission de présenter, ensemble ou séparément, le rapport sur les comptes de cet exercice et faculté pour chacun d'eux de remplir seul cette mission en cas de démission d'empêchement de l'autre.

Toutes ces résolutions ont été adoptées sans discussion et à l'unanimité.

---

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 78-79)

J. Peytel, Paris ; pdt ;  
L. Bordet, Paris ; adm. délégué ;  
L. Dorizon, Paris ; adm. ;  
Ch. Gouchaux, Paris ; adm.  
Léon Hiélard, Paris ; adm. ;  
Maurice Pouyer, Paris ; adm. ;  
Schelle <sup>28</sup>, Paris ; adm. ;  
Cholet, Oran ; adm.

---

La Grève  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 2 mars 1906)

Nous donnons ci-dessous la teneur de la protestation adressée au juge de paix par les grévistes des chantiers de construction de la ligne Tlemcen Marnia (entreprise Dollfus et Merlo <sup>29</sup>)

Monsieur le Juge de Paix,

Les ouvriers de la ligne Tlemcen-Marnia, révoltés par l'exploitation dont ils sont l'objet, ont abandonné, dans la journée d'hier, les chantiers de l'entreprise Dollfus et Merlo et ne veulent les reprendre qu'aux conditions ci-dessous : 1° La paye se fera sur les chantiers par quinzaine et non par mois ; 2° Les acomptes seront remis en espèces sonnantes et non avec des jetons en carton de façon à ce que l'ouvrier puisse se

---

<sup>27</sup> Louis Dorizon : entré comme groom à la Société générale en 1874, il en gravit tous les échelons jusqu'à la présidence en 1914. Il s'abandonne alors à une vie dissolue qui lui vaut d'être évincé en décembre 1915.

<sup>28</sup> Gustave Schelle (1845-1927) : directeur au ministère des travaux publics jusqu'en mai 1905, puis administrateur des Chemins de fer de l'Ouest algérien et commissaire aux comptes de la Thomson-Houston, son représentant comme commissaire ou administrateur dans diverses affaires (CGFT, Tramways de Tunis, Cie centrale d'énergie électrique, Compagnie française pour la location de matériel de transports, Société algérienne d'éclairage et de force, Tramways de Saint-Quentin). Économiste. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

<sup>29</sup> Jean Merlo (1844-1912) : entrepreneur à Alger, précédemment associé à Henri Waligorski.

ravitailer où bon lui semblera ; 3° L'huile pour alimenter les lampes ainsi que la lampe sera aux frais de l'entreprise et non à celui de l'ouvrier ; 4° Un salaire proportionné aux bordereaux de la Cie de l'Ouest-Algérien ; 5° Interdiction complète des travaux à la tâche ; 6° Le droit pour tous les ouvriers de s'abriter dans les baraques de l'entreprise sans avoir à payer de location ; 7° Journée de dix heures au lieu de douze ; repos de onze à une heure ; 8° Interdiction pour l'entreprise de percevoir le 8 % sur les cantines (imposition qui retombe sur l'ouvrier) ; 9° Amélioration des services sanitaire et postal et mettre une voiture à la disposition de ces services ; 10° Défense expresse de renvoyer les ouvriers qui ont exposé les revendications de leurs camarades.

Nous espérons, M. le juge de Paix, que vous ferez votre possible pour appuyer nos revendications qui, ainsi que vous pouvez le juger, sont très modérées et ne sont que l'expression de justice. De notre côté, nous garderons une attitude digne et ne troublerons pas la tranquillité publique.

Pour les ouvriers grévistes dans le nombre s'élève à 1.200 :

suivent les signatures

Ajoutons que cette grève, ouverte mercredi, n'a été que partielle ; bon nombre d'ouvriers n'ont pas abandonné les chantiers.

Les deux ou trois cents qui, ce matin encore, parcouraient notre ville, viennent de se rendre à Aïn-Douz pour y réintégrer leurs chantiers.

---

Correspondance régionale  
(De nos correspondants particuliers)

---

Département d'Alger.  
(*La Dépêche algérienne*, 10 mars 1906)

Blida. — Hier soir, ont eu lieu, au milieu d'une affluence considérable, les obsèques de M. Sauvaget, ingénieur en chef de la ligne de Blida à Berrouaghia, décédé subitement à l'âge de 64 ans.

À la levée du corps, un piquet du 1<sup>er</sup> tirailleurs a rendu les honneurs au défunt qui avait été nommé récemment chevalier de la Légion d'honneur.

Le deuil était conduit par M. Cholet, directeur de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, venu spécialement d'Oran, et par M. Cholet fils, directeur de l'exploitation des lignes de cette Compagnie dans la province d'Oran ; Dumas, chef d'exploitation à Bel-Abbès ; Thibaut, banquier à Alger, ami personnel du défunt.

Huit draps suivaient, portés par toutes les notabilités des Compagnies de chemins de fer algériens, par les notabilités blidéennes, tant civiles que militaires.

De superbes couronnes avaient été offertes. Il faut citer celles du personnel de l'Ouest-Algérien, du cercle de Blida, dont M. Sauvaget était président, du comité blidéen de l'Alliance Française, du Blida-Gymnase, etc., etc.

En tête du convoi, marchait la musique des Amis Réunis, jouant la marche funèbre de Chopin.

Parmi les notabilités remarquées dans le cortège, citons : M. Bernard, contrôleur général des chemins de fer ; Day, chef d'exploitation du P.-L.-M. ; Laurent, conseiller général de Perrégaux ; Clerc, ingénieur en chef de l'O.-A., à Oran ; Otten, conseiller général de Blida ; Guerlet ; Prudon, ingénieur de la Société des ponts et travaux en fer\*, un des collaborateurs actifs du défunt dans la construction de la ligne de Blida à Berrouaghia ; Déjouany, inspecteur du P.-L.-M. ; Boisset, maire de Médéa ; le docteur Péan, ancien conseiller général, etc., etc.

Le corps a été conduit à la gare et déposé dans un wagon, le défunt devant reposer dans le cimetière de sa ville natale, à Nézy (Nièvre),

Après l'absoute donnée par le curé, M. Piquemal, cinq discours ont été prononcés, le premier par M. Cholet, directeur de l'O.-A qui, d'une voix brisée par l'émotion, a dit un dernier adieu à son dévoué collaborateur et ami de trente ans ; puis par MM. Legoff, maire, au nom de la ville de Blida ; Ricci, délégué financier, au nom du cercle de Blida dont le défunt était président ; Otten, conseiller général, et Boisset, maire de Médéa, au nom de la ville et de la région médéenne.

La foule s'est écoulée très impressionnée ; les employés de la ligne Blida-Berrouaghia venus au grand complet ont pleuré le chef bienveillant dont ils partageaient l'immense joie, il y a un mois à peine, lors de sa promotion dans la Légion d'honneur.

---

Tlemcen-Marnia  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 1<sup>er</sup> juin 1906)

L'entreprise de MM. Dollfus et Merlo commencera, le 5 juin, les travaux de construction du 1<sup>er</sup> lot de la ligne Tlemcen-Marnia.

Le 1<sup>er</sup> lot s'étend de la gare de Tlemcen à Aïn-Douz.

---

TRIBUNE  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 20 juillet 1906)

Monsieur le directeur de *L'Avenir de Tlemcen*

Monsieur,

Nous vous serions très obligés de vouloir bien insérer dans votre estimable journal la réponse suivante aux différents articles parus, tant dans *l'Écho d'Oran* que dans les journaux de la localité, où il est dit que les chantiers de la construction du chemin de fer de Tlemcen à Marnia étaient contaminés par le typhus et que, si des mesures énergiques n'étaient pas prises, la salubrité publique était menacée.

Nous tenons à affirmer d'une façon formelle que nos chantiers n'ont jamais été une cause de danger pour la population et qu'il résulte, d'une visite faite par Monsieur le docteur de la Compagnie, que l'état sanitaire des chantiers est tout au contraire excellent.

Un cas de typhus s'est produit sur la ligne et l'on a annoncé immédiatement la mort du malheureux ouvrier qui, cependant malgré le faire-part de son décès, travaille à son ancien chantier et ne réclame qu'une chose : qu'on lui rembourse le prix des effets que l'administration lui a fait brûler.

Nous croyons, monsieur le directeur, que cette rectification nécessaire suffira à faire disparaître les dires tendancieux de ces jours derniers.

Veillez agréer, Monsieur le directeur, l'assurance de notre considération très distinguée.

DOLLFUS ET MERLO.

---

CHRONIQUE LOCALE

---

En l'honneur de la Sainte-Barbe

(*L'Avenir de Tlemcen*, 7 décembre 1906)

Mardi matin, un banquet présidé par M. Martin, chef de section de la Cie O A, et M. Merlo, entrepreneur, réunissait, à l'hôtel de France, le personnel de la Compagnie de l'Ouest-Algérien (Service de la construction), le personnel de l'entreprise de MM. Dollfus et Merlo et leurs invités.

Beaucoup d'animation et d'entrain, de gaieté communicative et de verve méridionale.

Repas excellent, arrosé des meilleurs crus.

Après avoir choqué les coupes, les chansonnistes et monologues se succèdent pour se donner libre train dans un double répertoire où chaque diseur ou chanteur fait éclater, à tout instant, un fou rire parmi les convives.

Ce n'est qu'un peu avant 4 heures, que l'on se retire de cette charmante réunion.

---

TLEMCCEN.

(*L'Écho d'Oran*, 17 février 1907)

Hier soir, vers 7 heures, le nommé Trandero (?) Joseph, chef de chantier à l'entreprise Merlo, se trouvait avec sa famille, dans une chambre qu'il a louée à la ferme de l'Agha, route de Marnia, lorsque la toiture a cédé sous le poids de la neige et s'est effondrée. Trandero, sa femme, son fils et son neveu ont été blessés. Transportés immédiatement à Tlemcen, ils ont été visités et soignés par le docteur Tabet, qui a déclaré que les blessures ne présentaient aucun caractère de gravité.

M. Pons, commissaire de police, s'est rendu sur les lieux de l'accident pour procéder à une enquête.

---

CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir de Tlemcen*, 22 février 1907)

Remerciements

MM. Dollfus et Merlo, entrepreneurs de la ligne ferrée Tlemcen-Marnia, ont fait distribuer des secours en nature et en argent aux ouvriers employés à la construction de cette ligne, que le mauvais temps de ces jours derniers obligeait à chômer.

Nous félicitons sincèrement ces Messieurs de l'acte humanitaire qu'ils viennent d'accomplir et, au nom des ouvriers, nous les en remercions.

---

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES

Ouest-Algérien

(*Gil Blas*, 5 mai 1907)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest-Algérien a eu lieu, le 3 mai, sous la présidence de M. [Joanny] Peytel, président du conseil.

Elle a adopté, à l'unanimité, les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires de vérification des comptes, approuve les comptes et le bilan de l'exercice 1906, tels qu'ils lui ont été présentés. Elle approuve la répartition de 25 fr.

faite aux actionnaires pour l'exercice 1906, décide de verser à la réserve légale la somme de 11.779 fr. 56 et de prélever sur le solde du compte liquidation de l'exercice s'élevant à 711.189 fr. 46, y compris 487.377 fr. 66, reportés de l'exercice 1905, une somme représentant 3 fr. 75 par action de capital en cours, pour compléter à 28 fr. 75 le dividende de l'exercice 1900 : ce dividende complémentaire serait payé contre le coupon au 1<sup>er</sup> juillet prochain avec l'acompte de 12 fr. 50 sur l'exercice 1907, ce coupon étant ainsi porté à 16 fr. 25.

2° L'assemblée générale réélit administrateurs, pour une période de 3 ans, MM. [Charles] Goudchaux et [Joanny] Peytel.

3° L'assemblée générale nomme commissaires de vérification des comptes, pour l'année 1907, MM. [Henri] Aron et le baron [Gaston] de Malaret, avec mission de présenter ensemble ou séparément, le rapport sur les comptes de cet exercice et faculté, pour chacun d'eux, de remplir seul cette mission en cas de démission ou d'empêchement de l'autre. Leur rémunération individuelle est fixée, comme précédemment, à 1.500 francs.

4° L'assemblée générale, après avoir entendu les explications du conseil, autorise, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, les membres du conseil d'administration, tant en leur qualité d'administrateurs d'autres sociétés, que personnellement, à participer aux traités passés ou à passer, s'il y a lieu, avec la Compagnie.

---

## Chemins de fer de l'Ouest-Algérien

Assemblée générale ordinaire du 3 mai 1907

(*L'Information financière, économique et politique*, 18 mai 1907)

### COMPTE-RENDU STÉNOGRAPHIQUE

Les actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien se sont réunis le 3 mai 1907, en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Peytel, président du conseil d'administration, assisté de MM. le représentant du Crédit algérien et Houssaye, scrutateurs.

Plus de 9.000 actions étaient présentes ou représentées.

M. Bordet donne lecture du rapport du conseil d'administration dont voici le texte :

### RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Conformément aux articles 30 et 37 des statuts, nous soumettons à votre approbation les comptes des opérations de la Société pendant l'exercice 1906.

I — Compte des frais de premier établissement

(A). — Lignes en exploitation

L'ensemble des comptes de premier établissement des lignes en exploitation, qui s'élevait au 31 décembre 1905 à 83.337.131 39

atteint au 31 décembre 1906 83.493.626 37.

Soit une différence en plus de 155.894 98

qui se décompose comme suit :

Acquisition de wagons à marchandises, travaux complémentaires divers dans plusieurs gares, et, notamment, dans les gares de Tlemcen, Témouchent, travaux de protection divers, suite des travaux de bornage de la ligne de Blida, etc. 2 1 6 . 3 4 9  
13

À déduire : Diminution du stock des approvisionnements 60.454 15



Différence égale 155.894 98

(B). — Dépenses de construction de la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc.  
Les frais de premier établissement se sont élevés de 1.206.575 36  
à 4.479.522 34  
Soit en plus 3.272.946 98

Les travaux de la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc sont en cours d'exécution dans la partie comprise entre Tlemcen et Turenne, sur une longueur de 30 kilomètres environ.

L'ouverture de cette section à l'exploitation aura, sans doute, lieu vers le mois de juillet prochain.

La partie du tracé comprise entre Turenne et la station de Sidi-Medjahed, sur une longueur de 16 kilomètres, a été approuvée par l'administration supérieure, et l'on va procéder à l'adjudication de ces travaux.

De Sidi-Medjahed à la frontière du Maroc, sur 26 kilomètres environ, les études du tracé sont terminées, et le projet définitif sera incessamment soumis à l'approbation.

Les nombreuses études faites pour améliorer le tracé de la ligne qui ne comportera que des rampes et pentes de 0,016 au lieu de 0,020 prévus lors de la concession, une grève de courte durée dans le personnel de l'entreprise [Dollfus et Merlo], les graves intempéries de l'hiver dernier et diverses autres causes ont entraîné quelques retards dans l'exécution des travaux.

Nous comptons sur le dévouement de notre directeur des services, de nos ingénieurs et du personnel pour hâter la construction de cette ligne dont nous sollicitons l'exécution depuis plus de quinze années avec l'ambition de la conduire à Oudjda et au delà, dès que les Marocains comprendront mieux le bénéfice qu'ils en retireront.

---

#### TLEMCCEN-MARNIA

---

L'état d'avancement des travaux. — L'ouverture de la section Tlemcen-Turenne  
(*L'Écho d'Oran*, 22 mai 1907)

Bel-Abbès, 21 mai.

Nous avons eu l'occasion de parcourir les chantiers des entrepreneurs Dollfus et Merlo, adjudicataires de la Compagnie de l'Ouest-Algérien pour les travaux de construction de la ligne Tlemcen-Marnia. et de nous rendre compte de l'état d'avancement des travaux.

On sait que ce chemin de fer a été déclaré d'utilité publique par une loi du 29 décembre 1903 qui a fixé un délai de quatre années pour l'établissement et la mise en exploitation de la ligne.

La Compagnie de l'Ouest s'est mise immédiatement à l'œuvre avec le désir d'achever et d'ouvrir à l'exploitation le plus rapidement possible le tronçon Tlemcen-Turenne sur une longueur de 29 kilomètres 600.

Aujourd'hui, la plate-forme est ouverte sur presque toute sa longueur entre Tlemcen et Turenne, sauf en quelques endroits où les difficultés soulevées par les propriétaires ont retardé les travaux, notamment aux abords de Tlemcen.

Les ouvrages d'art prévus, passages intérieurs, supérieurs, ponceaux de 3, 2 ou 1 mètre, aqueducs et buses sont terminées pour la plupart et en bonne voie d'achèvement pour ceux déjà commencés ; on monte les parties métalliques aux abords de certains passages. La magnifique travée du pont de l'Oued Afais vient d'être lancée



par les procédés les plus modernes et la plus grosse difficulté de ce tronçon est ainsi résolue.

Les travaux de déviation des routes, chemins, sentiers ainsi que ceux des irrigations sont terminés presque partout.

Les grandes et importantes tranchées, nécessitées par le tracé de la ligne en pays montagneux, sont en voie d'achèvement ; on procède à l'élargissement de la plateforme et au remplacement des terres découvertes par les tassements.

Les souterrains seront complètement terminés dans le courant du mois ; les numéros 2 et 3 le sont déjà ; on termine en ce moment le n<sup>o</sup> 1 — le premier au départ de Tlemcen — et on procède à l'enlèvement du stross <sup>30</sup> n<sup>o</sup> 4 pour permettre d'exécuter les maçonneries des piédroits. La voûte de ce dernier souterrain est terminée depuis quelques mois.

En certains points, les tranchées sont complètement terminées, mises à largeur, drainées et talutées et sur les remblais déjà tassés, une première couche de ballast a été posée.

Les terrassements pour l'emplacement des stations d'Aïn Douz et d'Azelhoun sont terminés et les bâtiments des voyageurs déjà construits.

On mène avec activité les travaux à l'emplacement de la station de Mansourah.

En résumé, l'ouverture en terrassements et ouvrages d'art de la section comprise entre Tlemcen et Turenne sur 30 kilomètres est très avancée et n'étaient les retards apportés en quelques points par le service des acquisitions de terrains, ce serait chose faite en ce moment.

D'importants chantiers de terrassements et de maçonnerie sont ouverts tout le long de la ligne et tout fait présumer que cette section pourra être ouverte à la fin du premier semestre 1907.

Le ballast se trouve en grande partie sur place, la fourniture est déjà presque entièrement faite.

D'autre part, la pose de la voie se fera très rapidement car on procède dès maintenant au piquetage et au remplacement de l'axe, de la voie aussitôt qu'une tranchée ou un remblai sont terminés.

Ces derniers travaux pouvant marcher de pair avec ceux de parachèvement des tranchées et remblais, l'époque fixée ci-dessus semble ne pas devoir être dépassée.

En ce qui concerne le tronçon Turenne-Marnia, le projet de terrassements a été soumis à l'approbation et une variante du tracé a été demandée à la Compagnie pour éviter un passage dans les argiles.

On commencera incessamment les travaux de terrassements au-delà de Turenne, sur les cinq premiers kilomètres.

De Marnia, la compagnie de l'Ouest-Algérien compte continuer la pose des rails. Sur un terrain sans accidents, jusqu'à la frontière, soit sur 10 (?) kilomètres. La ligne s'arrêtera là ... momentanément, sans un bâtiment, sans aucun abri, jusqu'au jour ou les événements lui permettront de suivre jusqu'à Tanger, les belles voies naturelles, qui s'ouvrent après Oudjda, par les vallées des affluents des Oued Moulouya et Sebou. vers Fez et Tanger, pour former enfin le grand transafricain.

---

Tlemcen-Turenne  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 31 mai 1907)

---

<sup>30</sup> Partie inférieure d'une galerie souterraine creusée par demi-section.

L'entreprise Dollfus et Merlo commençait, mardi, la pose de la voie Tlemcen-Turenne. Elle sera activement menée, nous assure-t-on, et dans quelques mois, le tronçon Tlemcen-Turenne sera livré à l'exploitation.

---

(*L'Écho d'Oran*, 9 juin 1907)

TLEMCEN, 8 juin. — Les personnes qui ont des propriétés sur le parcours de la ligne en construction Tlemcen-Marnia, seraient reconnaissantes à M. Merlo de faire surveiller ses ouvriers pendant les heures de repos et au moment où ils quittent leurs chantiers.

La plupart d'entre eux dévalisent les arbres fruitiers et vont même quelquefois jusqu'à casser les branches.

---

Dans le département  
(*L'Écho d'Oran*, 10 juin 1907)

Hier, l'entreprise Merlo a commencé jusqu'à 4 kilomètres environ de Tlemcen, les travaux à la machine ballastage et pose.

Sur la machine, qui, pour la première fois, a fait ce parcours, avaient pris place MM. Merlo père et fils, entrepreneurs de la ligne, et M. Perlo (?), conducteur de la voie. Le mécanicien Weller qui pilotait le train, a, une fois de plus, donné des preuves de ses réelles qualités.

Dans la soirée, M. Dollfus, accompagné de M. Cholet fils <sup>31</sup>, ont examiné le nouveau fonctionnement et se sont montrés très satisfaits.

Nous pensons que si les chinoiseries administratives ne viennent pas mettre d'obstacles aux travaux en cours, le chemin de fer fonctionnera dans trois mois entre Tlemcen et Turenne.

---

Tlemcen-Marnia  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 14 juin 1907)

Jamais pareille activité n'a été déployée sur des chantiers des chemins de fer ; la locomotive transporte le matériel de voie le matin et des déblais dans la journée. — La pose est à Mansourah. Les travaux de terrassements touchent à leur fin et, dans le courant de juillet, la locomotive sifflera en gare de Turenne.

Nos compliments à M. Merlo.

---

Tlemcen-Marnia  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 28 juin 1907)

La pose de la voie se poursuit activement ; elle est complètement terminée dans la gare de Mansourah. Les bâtiments des stations sont très avancés ; M. Merlo continue à

---

<sup>31</sup> Alfred Cholet (Paris III<sup>e</sup>, 14 avril 1872-Lassay-les-Châteaux, Mayenne, 14 jan. 1939) : fils de Lucien Cholet (ci-dessus). Marié à Tadjena (Algérie), le 12 janvier 1912, avec Marie Martin. Engagé volontaire pour 4 ans dans l'artillerie le 6 novembre 1893. Chevalier de la Légion d'honneur du 4 oct. 1918 : lieutenant territorial d'artillerie à l'état-major d'une division territoriale.

déployer la plus grande activité, nous lui adressons nos félicitations les plus sincères, et nous souhaitons de le voir bientôt commencer les travaux Turenne-Marnia, car nous croyons savoir que le 15 juillet, les travaux de cette partie seront adjugés.

M. Rodriguez, adjudicataire des travaux d'alimentation en eau, tiendra certainement à honneur de terminer au plus tôt cette partie essentielle de l'exploitation.

À bientôt l'ouverture de Tlemcen-Turenne.

Nous pouvons ajouter que les études Marnia-Oudjda sont très avancées.

---

### Clément Denis SCAL, directeur

Né le 19 septembre 1849 à Meaux (Seine-et-Marne).  
Fils de Denis Benoni Scal, inspecteur des Chemins de fer de l'Est, et de Clémence Coupry.

Polytechnique 1868-1870.

Lieutenant du génie : attaché au général Coffinières de Nordeck, gouverneur militaire de Metz, pour les relations avec le Chemin de fer de l'Est (1870).

Construction de la ligne stratégique Orléans-Châlons (1871-1876).

Études, pour la Compagnie de l'Est, des lignes de Château-Thierry à Montmirail et Esternay et de la ligne de Château-Thierry à La Ferté-Millon par la vallée de l'Oucq (1876-1878).

Ingénieur des Ponts et Chaussées (cadre auxiliaire) : chargé du 2<sup>e</sup> arr. des lignes de Bretagne (Carhaix-Guingamp, Carhaix-Loudéac et La Brohinière, Ploërmel-Pontivy) (1878-1880).

Ingénieur en chef du service central de l'exploitation de la [Compagnie franco-algérienne](#) (insurrection du Sud-Oranais, prolongement dans le Sud de la ligne Arzew-Saïda)(1880-1881).

Ingénieur en chef de la Société égyptienne de travaux publics au Caire. Dir. : Barrois, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (1882).

Ingénieur adjoint au directeur du [Bône-Guelma](#) jusqu'à l'achèvement des lignes de Bône à Tunis et de l'embranchement sur Tebessa (1885-1887).

Ingénieur en chef à l'exploitation (1888), puis (début 1891) adjoint au directeur de l'[Est-Algérien](#). Représentant de la Compagnie en Algérie.

Officier de la Légion d'honneur du 25 août 1913 (min. Guerre) : directeur de la Cie du chemin de fer de l'Ouest-Algérien.

Décédé en novembre 1936 (voir remerciements ci-dessous).

### EXTENSION DU SERVICE DES COLIS POSTAUX

(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 11 juillet 1907)

En vue d'étendre le service des colis postaux aux localités non pourvues d'une gare de chemins de fer, le gouverneur général de l'Algérie a provoqué la réunion d'une commission chargée d'étudier les moyens propres à faire bénéficier de ce service les populations qui en sont actuellement privées.

Cette commission, comprenant des représentants des services ou administrations intéressées, était ainsi composée :

M. Willot, inspecteur général des Postes et des Télégraphes de l'Algérie, président ;

M. Bernard, contrôleur général de l'exploitation commerciale des chemins de fer ;

M. Treuille, inspecteur des Postes et des Télégraphes, adjoint à l'inspecteur général, secrétaire ;

M. Rouzaud, représentant l'Administration des Chemins de fer de l'État ;

MM. Day, délégué de la Compagnie P.L.M. ;

Hirsch, de l'E.A. ;

[Scal, de l'Ouest-Algérien](#) ;

Bellot, du Bône-Guelma ;

Fauré, du Bône-Mokta-Saint-Charles ;

Lecler, des C.F. R. A. ;

Doux, du Bône-la-Calle.

Réunie le 2 juillet, la conférence a établi un projet de convention entre toutes les administrations, compagnies et sociétés intéressés. Si, comme il y a tout lieu de l'espérer, ce projet est ratifié, il sera possible de donner, à bref délai, satisfaction aux habitants des localités éloignées d'une gare de chemins de fer et qui ne peuvent, en l'état actuel, bénéficier de réorganisation du service des colis postaux.

---

Dans le département  
(*L'Écho d'Oran*, 7 octobre 1907)

Aujourd'hui, s'est réunie la Commission des essais du pont de l'Oued Hafir (ligne en construction Tlemcen-Marnia). Le train d'essai était composé de deux machines, d'un wagon-salon dans lequel avaient pris place M. Platel, ingénieur des Ponts-et-Chaussées à Tlemcen ; M. Cholet, ingénieur de la voie, et M. Merlo, entrepreneur, et de quinze wagons chargés à dix tonnes chacun ; les expériences qui ont commencé par un stationnement sur le pont, ont continué par des marches à 10, 20, 30 et 40 kilomètres à l'heure et ont été très satisfaisants. Le train était piloté par les mécaniciens Weiler et Trichet.

Dans quelques jours, la Commission de réception se réunira.

---

LIGNE TLEMCCEN-TURENNE  
(*Le Courrier de Tlemcen*, 11 octobre 1907)

Dimanche dernier ont eu lieu les essais du pont de l'Oued Hafir en vue de la réception définitive du tronçon Tlemcen-Turenne, dont MM. Dollfus et Merlo sont les entrepreneurs.

Le surlendemain mardi, un train spécial dans lequel avait pris place la commission du contrôle est parti à 7 heures du matin de Tlemcen, et a visité attentivement la voie nouvelle et les différents travaux. Tous les membres -de la commission, à la tête de laquelle se trouvaient MM. Leloutre, directeur de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, et l'ingénieur en chef se sont montrés très satisfaits et n'ont eu à faire aucune objection. De retour à Tlemcen, ces Messieurs ont pris part à un déjeuner de 15 couverts préparé par notre vatel tlemccénien, M. Charles Taillade. Une indiscretion nous permet d'annoncer que l'ouverture définitive si longtemps attendue aura lieu le 15 courant.

Nous sommes heureux, à cette occasion, d'adresser à M. Merlo, le sympathique entrepreneur, toutes nos félicitations pour l'activité et la compétence avec laquelle il a su mener à bien ces travaux, où de nombreuses difficultés étaient à surmonter.

---

(*L'Écho d'Oran*, 20 octobre 1907)

TLEMCCEN, 19 octobre. — De nombreux vols d'outils, de sacs et d'objets divers ont été commis au préjudice de MM. Merlo et Dollfus, sur la ligne en construction Tlemccen-Marnia.

---

Brelan de fêtes  
(*L'Avenir de Tlemccen*, 6 décembre 1907)

Cette semaine, les musiciens, les ouvriers du fer, les cheminots et les mineurs ont été tour à tour en fête.

En l'honneur de la Sainte-Cécile, l'Harmonie offrait samedi, en la salle du théâtre, un brillant concert à ses sociétaires et, le lendemain, le comité, les invités et les exécutants banquetèrent joyeusement chez Charles.

Lundi, serruriers, maréchaux-ferrants, forgerons, en des agapes fraternelles, fêtaient la Saint Éloi et parcouraient la ville en chantant de joyeux refrains.

Enfin, mercredi, la Sainte-Barbe, patronne des mineurs, n'était pas oubliée.

Notre concitoyen, M. Merlo, directeur de l'entreprise du Chemin de fer de Tlemcen-Turenne, avait convié à un excellent déjeuner, M. Martin, chef de section de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, les agents de la brigade d'étude et de l'entreprise et quelques notabilités.

Au cours de ce festin, où la cuisine de Charles et les meilleurs crus se partageaient les honneurs, la vieille gaîté gauloise avait pris place et c'est joyeusement que les cheminots ont porté un toast à leur vieille et vénérée patronne sainte Barbe.

---

(*L'Écho d'Oran*, 7 décembre 1907)

TLEMCEM. — 6 décembre. — À l'occasion de la Sainte-Barbe, M. Merlo, entrepreneur de la ligne en construction Tlemcen-Marnia, avait convié son personnel à un grand banquet.

La plus franche gaîté n'a cessé de régner tout le temps de cette fête de famille.

Au champagne, de nombreux toasts ont été portés et tous les convives se sont retirés enchantés.

---

*Annuaire de la Compagnie des agents de change* 1908, p. 978-985 :  
Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
Conseil d'administration : MM. J. Peytel, président ; Bordet, Dorizon, Goudchaux, Hiélard, Pouyer, Schelle.  
Commissaires des comptes : MM. Aron, baron de Malaret.

---

#### Chemins de fer de l'Ouest-Algérien

Assemblée générale ordinaire du 22 mai 1908  
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 et 26 mai 1908)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette Compagnie s'est tenue ce matin sous la présidence de M. Peytel, président du conseil d'administration, assisté de M. le représentant du Crédit algérien, et de M. Houssaye, scrutateurs, et de M. Bordet, secrétaire.

#### RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Conformément aux articles 30 et 37 des statuts, nous soumettons à votre approbation les comptes des opérations de la Société pendant l'exercice 1907.

I. — Compte des frais de premier établissement

(A) Lignes entièrement en exploitation

L'ensemble des comptes de premier établissement des lignes entièrement en exploitation, qui s'élevait au 31 décembre 1906, à 83.493.026 37  
atteint au 31 décembre 1907 83.653.105 07  
Soit une différence en plus de 160.078 70  
qui se décompose comme suit :  
Travaux complémentaires divers dans plusieurs gares et notamment dans les gares du Tlélat, de Bel-Abbès, de Rio-Salado, travaux de protection divers, etc. 227.744 33  
A déduire : diminution du stock des approvisionnements 67.665 63  
Différence égale 160.078 70

(B) Dépenses de construction de la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc.

Les frais de premier établissement se sont élevés de 4.479.522 34  
à 9.087.708 28  
Soit en plus .4.608.185 94

La première section de Tlemcen à Turenne, longue de 29 kil. 574, a été livrée à l'exploitation le 19 octobre 1907.

Les travaux compris entre Turenne et le kilomètre 55, sont en cours d'exécution.

En ce qui concerne les travaux au delà du kilomètre 50, ils seront adjugés et entrepris prochainement, l'administration supérieure nous ayant notifié tout récemment sa décision relative à l'emplacement de la gare de Marnia et au tracé entre cette dernière localité et la frontière du Maroc.

Les efforts persistants et dévoués de nos ingénieurs et de la direction de nos services nous ont permis d'améliorer considérablement le profil de la ligne. Prévue avec des rampes de 0,025 et des courbes de 200 mètres, elle ne comprend plus de rampes ou pentes supérieures à 0,016, Quant aux courbes de 200 mètres de rayon, leur nombre a été très réduit, et il n'existe plus sur toute la longueur de la ligne que quelques courbes de ce rayon.

II. — Comptes d'exploitation.

.....  
\_\_\_\_\_

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES

Ouest-Algérien

(*Gil Blas*, 24 mai 1908)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien a eu lieu vendredi, 22 mai, sous la présidence de M. Peytel, président du conseil Ouest-Algérien

Elle a adopté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires de vérification des comptes, approuve les comptes et le bilan de l'exercice 1907 tels qu'ils lui ont été présentés. Elle approuve la répartition de 25 fr. faite aux actionnaires pour l'exercice 1907, décide de verser à la réserve légale la somme de 12.212 fr. 77 et de prélever sur le solde du compte liquidation de l'exercice, s'élevant à 835.461 fr. 03, y compris 603.418 fr. 21 reportés nets de l'exercice 1906, une somme représentant 3 fr. 75 par action de capital en cours, pour compléter à 28 fr. 75 le dividende de l'exercice 1907 ; ce dividende complémentaire serait payé contre le coupon au 1<sup>er</sup> juillet prochain avec l'acompte de 12 fr. 50 sur l'exercice 1908, ce coupon étant ainsi porté à 16 fr. 25.

2° L'assemblée générale réélit administrateurs pour une période de trois ans MM. [Louis] Dorizon et [Léon] Hiéland.

3° L'assemblée générale nomme commissaires de vérification des comptes pour l'année 1908, MM. [Henri] Aron et le baron [Gaston] de Malaret, avec mission le présenter ensemble ou séparément le rapport sur les comptes de cet exercice et faculté pour chacun d'eux de remplir seul cette mission en cas de démission ou d'empêchement de l'autre. Leur rémunération individuelle est fixée, comme précédemment à 1.500 francs.

4° L'assemblée générale, après avoir entendu les explications du conseil, autorise, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, les membres du conseil d'administration, tant en leur qualité d'administrateurs d'autres sociétés que personnellement, à participer aux traités passés ou à passer, s'il y a lieu avec la compagnie.

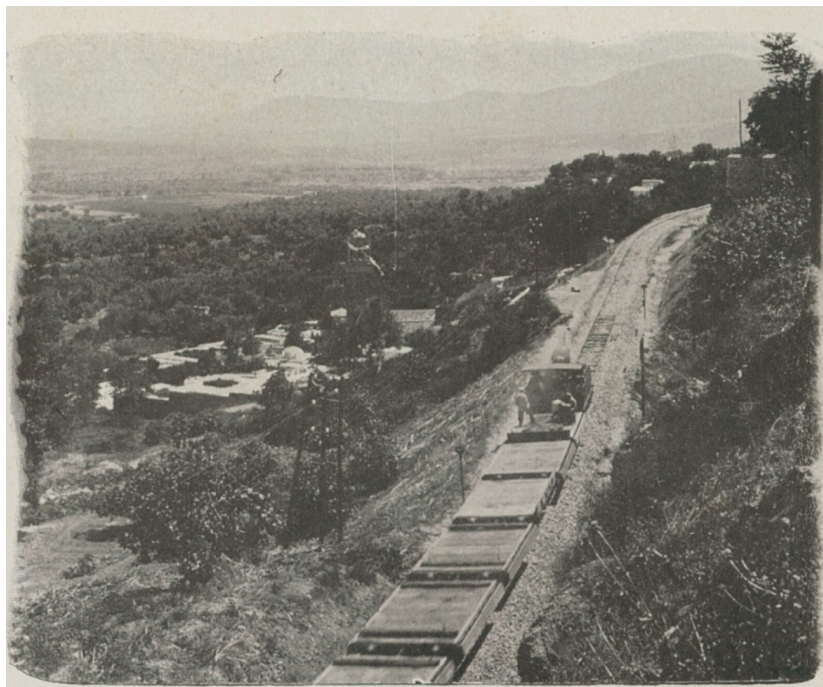
---



De Tlemcen au Maroc  
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 octobre 1908)  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 7 juillet 1909)



Le grand viaduc de l'oued Afai



La ligne ferrée au nord de Tlemcen  
Village arabe de Sidi-Halloui.



L'oued Ksob. — Gourbis de travailleurs espagnols et marocains

Tous ceux qui ont souci de nos intérêts économiques et politiques au Maroc, considèrent, non sans raison, la ligne ferrée de Tlemcen à la frontière marocaine, actuellement en construction, comme le principal facteur de notre pénétration dans le pays des sultans.

On a longtemps ajourné le prolongement de cette ligne déclarée d'utilité, publique. La France a compromis ses intérêts en ne dotant pas plus tôt l'Ouest Oranais d'une voie de communication rapide assurant les transactions commerciales et permettant de transporter rapidement sur nos avant-postes les effectifs que les incidents de frontière commandaient.

La Compagnie de l'Ouest-Algérien a à surmonter de grandes difficultés pour établir son ruban de fer dans ces contrées sauvages, au milieu de rocs abrupts, de montagnes arides et de ravins profonds.

Cette ligne a été divisée en plusieurs sections, la première, Tlemcen-Turenne, était, le 19 octobre dernier, livrée au service de l'exploitation — elle est des plus pittoresques.

Nous ne nous étendons pas sur la description de Tlemcen, depuis 1885 tête de ligne du réseau ferré de l'Ouest-Algérien vers le Maroc. Par sa situation unique, Tlemcen, perdue au milieu de la luxuriante végétation, de ses oliviers centenaires, de ses magnifiques orangeries, séduit le touriste dès son arrivée.

Tlemcen, n'a d'ailleurs rien perdu, sous la domination française, de son cachet musulman. L'antique Pomaria des Romains, a conservé ses quartiers populeux aux ruelles tortueuses, où grouille une population cosmopolite et bigarrée, ses fondoucks, ses souks ; ses quarante minarets dressent encore majestueusement, vers le ciel d'azur, leur élégante silhouette couronnée de nids de cigognes.

Et, tout comme autrefois, les muezzin appellent les fidèles à l'heure de la prière, du haut de ces minarets.

La ligne se déroule d'abord dans l'admirable vallée, au nord de Tlemcen, vaste jardin potager de la ville, où l'abondance d'eau fait produire au sol jusqu'à cinq récoltes dans l'année.

Elle traverse ensuite les ruines de Mansourah, derniers vestiges de l'ancienne enceinte fortifiée, élevée par les Arabes, au XVI<sup>e</sup> siècle, qui en avaient fait un vaste

camp retranché, d'où ils assiégèrent Tlemcen pendant trente années. La tour géante, qui leur servait de mirador, s'élève encore à gauche de la ligne.

Ici, la première station, la gare de Mansourah, léger bâtiment faisant contraste avec les murs puissants de l'enceinte séculaire.

Quelques kilomètres plus loin commence la conquête de la montagne par deux tunnels dans le calcaire dur, d'une longueur de 200 mètres chacun. Et nous arrivons à la halte d'Aïn-Douz, halte établie pour desservir un petit village arabe du même nom, perché sur le flanc de la montagne et abritant une centaine de feux.

De nombreux aqueducs et ponts construits sous les remblais énormes assurent l'écoulement des eaux des oued (ravins) qui, à sec pendant l'été, deviennent aux mois pluvieux de véritables torrents. Les tranchées, percées également dans le calcaire le plus dur, s'intercalent parmi les remblais et nous font parvenir à la station de Zelboun, troisième arrêt de la ligne. Toute cette partie domine la route nationale et l'admirable vallée des Béni-Adester, qui, malgré sa culture à la façon arabe, n'en présente pas moins une étonnante fertilité.

Vient le troisième tunnel suivi bientôt de remblais établis sur l'oued Harda et l'oued Tlet, ravins profonds dont la réunion forme l'oued Zitoun, traversant la route nationale de Relizane au Maroc.

Ici de sérieux tassements se sont produits ; le terrain de nature argileuse a occasionné des glissements, on a dû murailles les tranchées et l'une d'elles est constamment surveillée, les trains sont pilotés. La Compagnie étudie un nouveau tracé qui, sur un kilomètre, modifie sensiblement le premier.

Nous arrivons ensuite au quatrième tunnel du tronçon et au magnifique pont lancé sur l'oued Afair par la [Compagnie des ponts en fer](#) et dont nos lecteurs pourront apprécier l'importance et la légèreté par les clichés que nous donnons.

Ces nombreux et difficiles travaux ont été exécutés sous la haute direction de MM. Clerc et A. Cholet, ingénieurs de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, par l'entreprise Dollfus et Merlo.

Le long ruban ferré quittant enfin la pittoresque région montagneuse, atteint le centre de Turenne, créé sous le nom d'Aïn-Sabra (source des Aloès) pour rester dans la couleur locale.

Ce village, sans aucune importance, il y a quelques années, est aujourd'hui en pleine prospérité. C'est là que s'embarquent les troupeaux descendant des hauts plateaux d'El Arieha, de Berguent et autres points de l'Est Marocain, à destination d'Oran.

Le deuxième tronçon Turenne-Marnia, comporte aussi de nombreux ouvrages d'arts courants, des ponts et des viaducs. La partie la plus accidentée est la région de Sidi-Medjaed. Ces travaux sont activement menés par l'entreprise Colomiès et Lacchio.

En quittant Turenne, la ligne se tient au sud de la route nationale, franchit l'oued Ksob, sur un immense viaduc et traversera un peu plus loin, sur un pont de 180 mètres, la Tafna à Sidi-Medjaed, tout près de la Smalah. Après la station du même nom et celle de Tralimet, la ligne atteint le cercle de Lalla Maghrnia. Marnia fut longtemps le grand marché de la frontière orano-marocaine ; son trafic diminue sensiblement depuis que nous occupons Oudjda qui est vite devenu le centre d'approvisionnements de toutes les tribus de la frontière, des Beni-Snassen et des bords de la Moulaya.

Marnia ne sera pas tête de ligne, la voie ferrée continue à courir à travers la plaine et atteint la station frontière de Zoudj-el-Beral.

Les travaux de ce dernier tronçon, Marnia à la frontière, viennent d'être adjugés à M. Lorenzo.

L'importance de cette ligne et son intérêt stratégique n'ont pas échappé à nos lecteurs. Appelée à gagner les villes, marocaines de Taza et Fez et à relier, dans quelques années, Tunis aux côtes de l'Atlantique, cette voie ouvrira à la civilisation et au progrès cet empire d'occident qui, jusqu'à nos jours, est resté si obstinément fermé.



Cette voie nous permettra de mettre en valeur les riches plaines de Augads et des Triffas et l'exploitation de gîtes miniers très importants.

« L'Afrique est un paon et le Maroc en est la queue », écrivait un historien arabe.

A. ELLEUR.



Gare bastionnée de Tralimet



Gare de Sidi-Medjaed



Passerelle jetée sur la Tafna.

DEUILS  
(*L'Avenir de Tlemcen*, 15 janvier 1909)

Mercredi ont eu lieu les obsèques de M. Pinchon, conducteur de travaux, attaché à l'entreprise Colomiès, Lacchio et Norza.

Le deuil était conduit par le frère du défunt, les chefs d'entreprises de la construction du chemin de fer et nombre de ses amis.

De jolies couronnes ont été offertes par les entreprises Colomiès Lacchio et Norza ; Dollfus et Merlo ; Lorenzo. Nous prions M. Pinchon, conducteur de travaux à la Compagnie de l'Ouest-Algérien, d'agréer nos sincères condoléances.

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien

Assemblée générale ordinaire du 28 mai 1909  
(*L'Information financière, économique et politique*, 3 juin 1909)

L'assemblée est ouverte à 10 heures, sous la présidence de M. Peytel, président du conseil d'administration, qui constate que 10.747 actions sont présentes ou représentées, et qui appelle au bureau, en qualité de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents : MM. Houssaye et Faverot [Favereaux].

M. Aublet [Bordet] remplit le fonctions de secrétaire et donne lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Conformément aux articles 30 et 87 des statuts, nous soumettons à votre approbation les comptes des opérations de la Société pendant l'exercice 1908.

1. — Compte des frais de premier établissement.

(A) Lignes entièrement en exploitation.

L'ensemble des comptes de premier établissement des lignes entièrement en exploitation, qui s'élevait au 31 décembre 1907 à 83.653.105 07

Atteint au 31 décembre 1908 83.917.232 55

Soit une différence en plus de Fr. 264.127 48

qui se décompose comme il suit :

1° Exécution de travaux complémentaires s'appliquant :

Sur la ligne du Tlélat à Crampel, à la construction de ponts métalliques, à la construction d'un bâtiment à voyageurs à Saint-Lucien, etc. 81.719 73

Sur la ligne de Tabia à Tlemcen à divers travaux de protection 3.889 40

Sur la ligne de la Senia à Témouchent, à des travaux en gare de Rio-Salado  
1.069 48

Sur la ligne de Blida à Berrouaghia, à des travaux divers 104.805 64

Total 191.484 20

2° Augmentation du stock des approvisionnements 100.388 65

Ensemble 291.872 85

A déduire: Matériel de construction livré aux services de l'exploitation 27.745 37

Différence égale 264.127 48

Nous assistons à un mouvement qui préoccupe à juste titre les compagnies de chemins de fer. Les exigences du public pour l'amélioration des installations, le confort des véhicules, la rapidité des transports, etc., semblent se développer plus rapidement que ne le font les recettes ; il en est de même des satisfactions réclamées par le personnel. En ce qui touche les dépenses de construction et d'amélioration des installations, les ressources réservées aux travaux complémentaires s'épuisent rapidement. Si l'autorité supérieure désire que satisfaction soit donnée à de nouvelles aspirations, elle devra, naturellement, créer les ressources pour y faire face en accroissant les sommes destinées à cette nature de travaux.

Nous avons saisi le gouvernement général de cette question.

(B) Dépenses de construction de la liane de Tlemcen à la frontière du Maroc  
Les dépenses de premier établissement, qui s'élevaient à la fin de 1907 à 9.087.708  
28  
figurent au 31 décembre dernier pour 13.530.440 89  
Soit une augmentation de 4.442.732 61

Vous savez que la section de Tlemcen à Turenne, longue de 29 kil. 574 m., a été livrée à l'exploitation le 19 octobre 1907.

Depuis cette date, nous avons poursuivi nos efforts pour l'amélioration du tracé, même au prix d'accroissement de dépenses, et nous aurons la satisfaction de livrer dans peu de mois, avec des rampes maxima de 0,016, une ligne difficile qui nous avait été concédée avec des rampes de 0,025, le nombre de courbes minima étant, en outre, réduit.

Les derniers projets d'exécution sont soumis à l'administration supérieure, et, pour la plupart, approuvés : l'approbation des autres ne saurait tarder, et si les circonstances ne nous sont pas contraires, nous espérons ouvrir la ligne entière, c'est-à-dire jusqu'à la frontière, avant la fin de l'année.

II. — Comptes d'exploitation.

.....

---

Ouest-Algérien  
(*Les Annales coloniales*, 3 juin 1909)

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien a été tenue le 28 mai, sous la présidence de M. J[oanny] Peytel, président du conseil d'administration.

La réunion, après approbation des comptes de l'exercice écoulé, a, en outre, approuvé une première répartition de 25 fr. faite aux actionnaires pour l'exercice 1908.

Elle a décidé de verser à la réserve légale la somme de 12.450 fr. et de prélever le solde du compte liquidation de l'exercice, s'élevait à 364.568 fr., une somme représentant 3 fr. 75 par action de capital en cours, pour compléter à 28 fr. 75 le dividende de l'ex. 1908 ; ce dividende complémentaire sera payé contre le coupon au 1<sup>er</sup> juillet prochain, avec l'acompte de 12 fr. 50 sur l'exercice 1909, ce coupon étant ainsi porté à 16 fr. 25.

MM. [Lucien] Bordet, [Maurice] Pouyer et [Gustave] Schelle, administrateurs sortants, ont été réélus.

MM. [Henri] Aron et le baron [Gaston] de Malaret ont été nommés commissaires des comptes pour l'exercice en cours.

---

NÉCROLOGIE  
Léopold Sée  
(*Le Journal des débats*, 14 janvier 1910)

Ce matin, à dix heures et demie, au domicile mortuaire, 22, avenue de Neuilly, à Neuilly, avaient lieu les obsèques de M. Léopold Sée, ancien banquier, chevalier de la Légion d'honneur, père de notre confrère, M<sup>lle</sup> Mathilde Sée.

M. le rabbin Debray est venu dire les dernières prières de la religion israélite.

Le deuil a été conduit par M. Henri Sée, fils du défunt.

Les honneurs militaires ont été rendus par une députation de trois officiers des 88<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> d'infanterie.

L'inhumation a eu lieu au cimetière ancien de Neuilly.

---

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien

---

Assemblée générale ordinaire du 28 mai 1909  
(*L'Information financière, économique et politique*, 21 et 25 mai 1910)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette Compagnie s'est tenue ce matin, sous la présidence de M. Peytel, président du conseil d'administration, assisté de MM. Houssaye et A. Peytel (Crédit algérien), scrutateurs, et de M. Cheuret, secrétaire.

9.234 actions étaient présentes ou représentées.

I. — Compte des frais de premier établissement

(A) Lignes entièrement exploitées au 31 décembre 1909 (408 km. 802).

L'ensemble des comptes de Premier établissement des lignes entièrement exploitées qui s'élevait au 31 décembre 1908 à 83.917.232 55

atteint au 31 décembre 1909 84.114.184 71.

Soit une différence en plus de 196.952 16

qui se décompose comme suit :

Les comptes de premier établissement ont été réduits, notamment pour matériel de voie livré au service de l'exploitation, de 31.396 fr. 90 c.

Mais ils ont été accrus de 139.117 fr. 55 c. pour diverses dépenses de travaux complémentaires sur :

1° Les lignes du réseau d'Oran pour agrandissement d'installations dans les gares de Bel-Abbès, Saint-Lucien, Magenta, Les Trembles, Rio-Salado, la Sénia, etc. 83.849 03

2° La ligne de Blida à Berrouaghia, à divers travaux d'infrastructure 55.268 52

Total 139.117 55

En outre, le stock des approvisionnements a été relevé de 89.231 51

Ensemble 228.349 06 f

Soit un accroissement définitif de 196.952 16

(B) Dépenses en construction de la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc (70 kil.).

En exploitation : Tlemcen-Turenne (29 kilom. 574)

En construction : Turenne-frontière (40 km)

Ces dépenses, qui s'élevaient, à la fin de 1908 à 13.530.440 89

figurent au 31 décembre dernier pour 17.580.479 51

Soit une augmentation de 4.050.038 62

La section de Tlemcen à Turenne fut livrée à l'exploitation le 19 octobre 1907. Celle de Tlemcen à Marnia a été ouverte le 9 avril 1910 ; la voie jusqu'à la frontière a été mise en service quelques jours après cette date, le 21 avril.

Nous vous rappelons que des difficultés assez sérieuses ont été rencontrées dans l'exécution de cette ligne, mais nous avons la très grande satisfaction d'avoir réussi, après des études minutieuses, non seulement, à ne pas atteindre le maximum de 0,025 fixé par le cahier des charges pour les pentes et rampes, mais encore d'abaisser ce maximum capital d'établissement prévu ne sera pas dépassé, nous croyons en avoir maintenant la certitude.

## II. — Comptes d'exploitation

---

### CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN (*Les Annales coloniales*, 26 mai 1910)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, s'est tenue le 20 mai, sous la présidence de M. [Joanny] Peytel, président du conseil d'administration.

Elle a voté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires de vérification des comptes, approuve les comptes et le bilan de l'exercice 1909, tels qu'ils lui ont été présentés. Elle approuve la répartition de 25 francs faite aux actionnaires pour l'exercice 1909, décide de verser à la réserve légale la somme de 13.476 fr. 67, de porter au compte de liquidation des exercices le produit net de l'année, soit 256.056 fr. 77 et de prélever sur ce compte une somme représentant 3 fr. 75 par action de capital en cours, pour compléter à 28 fr. 75 le dividende de l'exercice 1909 : ce dividende complémentaire serait payé contre le coupon au 1<sup>er</sup> juillet prochain avec l'acompte de 12 fr. 50 sur l'exercice 1910, ce coupon étant ainsi porté à 16 fr. 25.

2° L'assemblée générale réélit administrateurs pour une période de trois ans MM. [Charles] Goudchaux et [Joanny] Peytel.

3° L'assemblée générale donne décharge de la gestion de M. [Louis] Dorizon, administrateur démissionnaire, et autorise que remise lui soit faite des actions formant son cautionnement d'administrateur.

4° Est confirmée, à titre définitif, la décision du conseil par laquelle, en conformité de l'article 20 des statuts, ont été nommés administrateurs MM. Favereaux et [Jean] Le Bourdais des Touches, ce dernier en remplacement de M. Dorizon, démissionnaire.

5° L'assemblée générale nomme commissaires de vérification des comptes pour l'année 1910 MM. [Henri] Aron et [le baron Gaston] de Malaret avec mission de présenter ensemble ou séparément le rapport sur les comptes de cet exercice et faculté pour chacun d'eux de remplir seul cette mission en cas de démission ou d'empêchement de l'autre. Leur rémunération individuelle est fixée, comme précédemment, à 1.500 francs.

6° L'assemblée générale approuve la Convention conclue avec M. le gouverneur général de l'Algérie, agissant au nom de l'Algérie, le 27 novembre 1909. et approuvée aux termes d'une loi, en date du 26 février 1910.

7° L'assemblée générale, après avoir entendu les explications du conseil, autorise, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, les membres du conseil d'administration, tant en leur qualité d'administrateurs d'autres sociétés que personnellement, à participer aux traités passés ou à passer, s'il y a lieu, avec la Compagnie.



---

Délégués français au Congrès des ch. de fer de Berne  
(*Le Journal des transports — Revue internationale des chemins de fer*,  
25 juin 1910)

OUEST ALGÉRIEN  
(COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'), 400 km.  
Peytel, président du conseil d'administration.  
Bordet, administrateur délégué.  
Cholet, directeur des services de la compagnie.

---

*Annuaire Desfossés* 1912, p. 323-324 :  
Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
Conseil d'administration : MM. J. Peytel, Bordet, M. Le Bourdais des Touches, G.  
Favereaux, Ch. Goudchaux, L. Hiélard, M. Pouyer, J. Schelle.

---

#### Chemins de fer de l'Ouest-Algérien

---

Assemblée générale ordinaire du 26 mai 1911  
(*L'Information financière, économique et politique*, 1 août 1911)

##### I. — Compte des frais de premier établissement

La deuxième section de la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc a été ouverte à l'exploitation le 9 avril 1910 pour la partie comprise entre Turenne et Marnia, et le 21 avril 1910 pour la dernière portion entre Marnia et la frontière du Maroc.

L'ensemble des comptes de premier établissement des lignes du réseau (448 kilomètres 410 m.) qui s'élevait au 31 décembre 1909 à 104.288.625 87

était au 31 décembre 1910 de 101.694.664 22

Soit une différence en plus de 2.93.961 65

qui se décompose comme suit :

1° Dépenses afférentes à la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc 2.132.087  
91

2° Réductions sur les autres lignes du réseau, notamment pour matériel de voie livré aux approvisionnements de l'exploitation 37.698 93

Reste 2.094.388 98

3° Les travaux complémentaires ont nécessité une dépense de 571.073 68

s'appliquant pour la majeure partie, 450.000 francs, à la contribution, en capital, de notre Compagnie pour l'usage de la gare d'Oran représentée jusqu'ici par une redevance annuelle, cette gare étant, en partie, commune entre la Compagnie P.L.M. et la nôtre ; le surplus, 121.073 fr. 68 représente des dépenses d'agrandissement de gares, telles que Détrie, Magenta, Les Trembles, des travaux d'infrastructure sur la ligne de Blida, etc. 2.665.162 66

4° Par contre, le stock des approvisionnements a subi une diminution de 71.501 01

Différence égale 2.593.961 65

---

CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Sémaphore algérien*, 21 février 1912)

Par décret publié au *Journal officiel* cette compagnie est autorisée à imputer, sur le compte des 5.000.000 de fr., ouvert conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès à Ras-el-Ma, La Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia, à Tlemcen, les dépenses qui résulteront de l'exécution des travaux du projet susvisé du 26 avril 1911 jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte, après avis de la Commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer, sans pouvoir excéder la somme de 6.900 fr. en principal.

---

LÉGION D'HONNEUR  
Ministère du commerce et de l'industrie  
(*Journal officiel de la République française*, 30 janvier 1912)

Commandeur

M. Peytel (Jean-Benoit), président du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, président du conseil d'administration de la Raffinerie Say à Paris (la raffinerie Say a obtenu un grand prix à l'exposition de Bruxelles). Officier du 20 juillet 1900.

---

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien

---

Assemblée générale ordinaire du 25 mai 1912  
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 mai 1912)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue ce matin sous la présidence de M. Peytel, président du conseil d'administration, assisté de MM. Houssaye et le représentant du Crédit algérien, scrutateurs, et de M. Clerc, en qualité de secrétaire.

Plus de 9.000 actions étaient présentes ou représentées.

Il est donné lecture du rapport du conseil d'administration et du rapport des commissaires ces comptes ; nous en publierons le texte dans un prochain numéro.

ALLOCUTION DE M. LE PRÉSIDENT

Messieurs,

L'année 1910-1911 a été pour l'Algérie une année prospère : nous sommes parvenus à ce résultat que notre réseau est arrivé à se suffire à lui-même et à payer l'intérêt de ses dépenses, sauf pour deux lignes : la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc et celle de Blidah à Berrouaghia.

Le déficit de ces deux lignes représente à peu près les deux millions que nous demandons à l'Etat.

Nous avons tout lieu d'être satisfaits, car la liquidation de l'exercice se traduit par 298.000 fr. et par une augmentation des réserves de 186.000 francs.

Toutefois, il y a encore un point noir à l'horizon : c'est l'insuffisance de nos réserves. Le développement de notre réseau est tel que la réduction du prix de transport ne nous laisse plus la somme suffisante pour couvrir toutes les dépenses, non pas seulement

celles d'exploitation proprement dite, mais celles qu'entraîne notre exploitation, c'est-à-dire l'augmentation de nos installations et de notre matériel.

Nous avons transmis une demande à ce sujet au ministère ; nous sommes d'autant plus fondés à le faire que le droit de révision de nos barèmes était inscrit dans nos conventions.

Nous avons rencontré quelques résistances et cependant, notre cause apparaît aujourd'hui tout à fait juste : une commission a été nommée pour étudier la question ; je pense que nous obtiendrons satisfaction.

Si cette démarche réussit, nous n'aurons qu'à nous féliciter d'une situation qui se traduira par la distribution d'un dividende convenable et par l'accroissement de nos ressources.

En ce qui concerne ce dernier point, je tiens à présenter une observation : la Compagnie de l'Est-Algérien a eu son réseau racheté ; les conditions de ce rachat n'étaient pas aussi bien indiquées qu'elles le seraient pour nous. Il en est résulté des contestations. La Compagnie a manifesté des prétentions qui, pourtant, étaient absolument justifiées, ont été contestées par l'État. Le conseil de préfecture de Constantine vient de prendre une décision qui ne laissera pas de préoccuper les Compagnies de chemins de fer : il a décidé que la Compagnie restait débitrice envers l'État des sommes avancées pour la garantie, et que l'État pouvait exiger ce remboursement sur des choses appartenant à la Compagnie, même en domaine privé.

Il résulterait de cette manière de faire que des économies faites avec sagesse pourraient, à un moment donné, être absorbées par l'État. Nous ne voulons pas « rester en panne », si vous voulez me permettre cette expression, et il y a là un point très préoccupant dont la solution va être portée devant le Conseil d'Etat.

M. Millerand, lorsqu'il était ministre des travaux publics, a fait ressortir que l'Ouest-État pouvait disposer des réserves qu'il avait. On a réservé ce chapitre lorsque la Compagnie a été rachetée. Donc, cette prétention, très légitime des Compagnies, de conserver leurs réserves, sera sanctionnée d'une façon définitive.

Cela vous prouve que tout n'est pas rose dans notre métier, et que nous avons à nous défendre constamment contre les empiètements qui sont tentés contre nous.

Ceci dit, il n'y a pas beaucoup de situations qui se présentent mieux que la nôtre, car nous avons 170.000 francs d'accroissement de ressources.

Permettez-moi un dernier mot sur la question du Maroc : nous avons toujours prêté notre concours aux études qui ont été poursuivies de ce côté. Nous avons prêté notre concours aux transports militaires, ce qui n'était que notre devoir, et nous nous sommes même occupés de choses accessoires.

Jouerons-nous un rôle dans le nouveau réseau marocain ? Ceci est très difficile à dire. Tout en mettant nos services à la disposition de l'État, nous ne pensons pas qu'il nous soit possible d'émettre la prétention d'avoir un droit spécial. La question des chemins de fer au Maroc est très difficile à régler, elle doit l'être uniquement au point de vue de l'État et tout en nous mettant au service de ce dernier, nous ne pouvons avoir de prétentions spéciales. Dans le public, on parle beaucoup du rôle que nous avons à jouer, mais il y a des intérêts supérieurs qui domineront les nôtres.

## LES RÉOLUTIONS

À l'unanimité, l'assemblée adopte ensuite les résolutions suivantes :

1. L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires de vérification des comptes, approuve les comptes et le bilan de l'exercice 1911, tels qu'ils lui ont été présentés. Elle approuve la répartition de 25 francs déjà faite aux actionnaires pour l'exercice 1911, décide de verser à la Réserve égale la somme de 15.714 fr. 9 et de prélever sur le solde du compte de liquidation des exercices, s'élevant à 848.218 fr. 10, une somme représentant 3 fr .75 par action de

capital en cours, pour compléter à 28 fr. 75 le dividende de l'exercice 1911 ; ce dividende complémentaire serait payé contre le coupon au 1<sup>er</sup> juillet prochain avec l'acompte de 12 fr. 50 sur l'exercice 19/2, ce coupon étant ainsi porté à 16 fr. 25.

2. L'assemblée générale réélit administrateurs pour une période de trois ans MM. Bordet, Favereaux, Pouyer et Schelle.

3. Est confirmée, à titre définitif, la décision du conseil par laquelle, en conformité de l'article 20 des statuts, M. Cholet a été nommé administrateur.

4. L'assemblée générale nomme commissaires de vérification des comptes pour l'année 1912, MM. Aron et de Malaret, avec mission de présenter ensemble ou séparément le rapport sur les comptes de cet exercice et faculté pour chacun d'eux de remplir seul cette mission en cas de démission ou d'empêchement de l'autre. Leur rémunération individuelle est fixée comme précédemment à 1.500 francs.

5. L'assemblée générale après avoir entendu les explications du conseil, autorise, conformément à l'article 40 de la loi du 21 juillet 1867, les membres du conseil] d'administration, tant en leur qualité d'administrateurs d'autres sociétés que personnellement, à participer aux traités passés ou à passer, s'il y a lieu, avec la Compagnie.

---

#### OUEST-ALGÉRIEN

*(La Cote de la Bourse et de la banque, 11 juin 1912)*

.....  
L'assemblée, après avoir approuvé les comptes ci-dessus, a procédé à la réélection de MM. Bordet, Favereaux, Pouyer et Schelle, administrateurs sortants. Elle a également ratifié la nomination faite de M. Cholet comme membre du conseil d'administration.

---

#### NÉCROLOGIE

M. Henri Aron

*(Le Temps, 7 mars 1913)*

On annonce la mort de M. Henri Aron, maire honoraire du 2<sup>e</sup> arrondissement de Paris, officier de la Légion d'honneur, décédé dans sa quatre-vingt-quatrième année, en son domicile, rue Auber, 10. Les obsèques auront lieu le vendredi 7 du courant. Réunion à la porte principale du cimetière Montparnasse, à trois heures. Ni fleurs ni couronnes. Il ne sera pas envoyé de lettres d'invitation, le présent avis en tenant lieu. De la part des familles Halphen et Blin.

---

#### LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN ORANIE

*(L'Écho d'Alger, 8 avril 1913)*

(DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL),

.....  
En gare de Sainte-Barbe du Tlélat, M. Scal, directeur de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, attend le Gouverneur dont le wagon-salon est immédiatement attelé au train qui va se diriger vers Sidi-bel-Abbès.

En outre, M. Scal met très aimablement un salon de l'Ouest-Algérien à la disposition des personnes qui accompagnent le gouverneur.

M. Renoux sous-préfet de Bel-Abbès, est monté dans le train.

Nous avons le plaisir de trouver en lui un fonctionnaire républicain plein de zèle pour sa tâche, connaissant et aimant le pays qu'il administre depuis de longues années.

Sur le parcours, toutes les gares sont décorées. Partout la population rurale massée acclame le gouverneur, partout des fillettes offrent des bouquets.

Comme nous remarquons une gare entourée de très jolis jardins, M. Scal nous explique que la compagnie a créé un concours de gare fleuries avec des prix qui excitent l'émulation du personnel ; partout des roses et des plantes grimpantes donnent un joli aspect aux gares.

---

COMPAGNIE  
DES  
CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN <sup>32</sup>  
Siège social : à Paris, 1, rue de la Tour-des-Dames  
Assemblée générale ordinaire du 20 juin 1913  
(*Le Recueil des assemblées générales*, 21 août 1913)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. J[oaanny] Peytel, président ; L[ucien] Bordet, M. [Jean] Le Bourdais des Touches, L. Cholet, G[eorges] Favereaux, Ch[arles] Goudchaux, L[éon] Hiéland, H. [*sic : Maurice*] Pouyer, J. [*sic : Gustave*] Schelle.

Commissaires : MM. le baron [Gaston] de Malaret et Gérente <sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> Société anonyme constituée en 1881 pour une durée de 94 années.

Capital : 17 millions de francs, représenté par 34.000 actions de 500 francs, entièrement libérées, remboursables à 600 francs.

Les actions remboursées (actuellement 7.840), sont remplacées par des actions de jouissance, qui participent à la répartition des bénéfices avec les actions de capital, après que ces dernières ont reçu 5 fr. à titre de dividende, en plus de l'intérêt à 5 %, soit 30 fr. chacune (25 + 5).

Les obligations de 500 francs 3 % en cours actuellement au nombre de 223.253 représentent un capital de 81.536.371 fr. 06. Elles sont remboursables au pair en quatre-vingt-dix-huit ans, de 1877 à 1975, et comprennent diverses émissions.

Les actions et les obligations sont inscrites à la Cote officielle. Elles se négocient au comptant et à terme.

Cours du 30 septembre 1913 (en fr.) :

Actions 632 00

Obligations 3 % (jouissance septembre) 402 00

Répartition des bénéfices : Sur les sommes provenant des revenus nets annuels garantis par l'État au capital d'établissement des lignes, pour chaque exercice, il est prélevé :

1° La somme nécessaire pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations dues par la société, ainsi que pour faire face aux autres charges sociales imputables sur lesdits revenus garantis ;

2° Et la somme nécessaire pour le fonds d'amortissement des actions, et qui sera calculée de telle sorte qu'en prenant pour base un revenu annuel de 25 francs, le remboursement de toutes les actions soit fait à 600 francs pendant le cours de la Société.

Ensuite, il est distribué entre les actions non amorties, à titre d'intérêt, 25 francs par action et par an.

Ce qui restera desdits revenus garantis et les autres produits nets de la Société formeront le bénéfice proprement dit et seront employés de la manière suivante :

Il sera affecté 5 % pour la réserve légale; ce prélèvement pouvant être réduit ou suspendu quand ce fonds de réserve aura atteint le dixième du capital social.

Ensuite, il sera fait un prélèvement de 5 francs par action pour les actions non amorties, comme premier dividende, de manière à leur compléter, avec l'intérêt qu'elles auront reçu sur les garanties de l'État, une somme de 30 francs par an.

Et le reste réparti à titre de second dividende, entre toutes les actions non amorties et amorties.

<sup>33</sup> Probablement Henri Gérente (1897-1970), ingénieur au PLM (1921-1936), député de Savoie (1936-1942).

## RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

MESSIEURS,

Conformément aux articles 30 et 37 des statuts, nous soumettons à votre approbation les comptes des opérations de la société pendant l'exercice 1912.

I. — Compte des frais de Premier Établissement

L'ensemble des comptes de premier établissement des lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélât à Crampel, de Tabia à Tlemcen et à la frontière du Maroc, de La Sénia à Aïn-Témouchent et de Blida à Berrouaghia, d'une longueur totale de 448 kil. 410 m. qui s'élevait au 31 décembre 1911 à fr. 405.791.441 37

atteint au 31 décembre 1912 105.926.465 67

Soit une différence en plus de 434.724 30

qui se décompose comme suit :

1° Dépenses afférentes à la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc 88.799 04

2° Réductions sur les autres lignes du réseau, notamment pour matériel de voie livré aux approvisionnements de l'exploitation 14.799 60

Reste 73.999 44

3° Les travaux complémentaires ont nécessité une dépense de 138.954 72

s'appliquant à des travaux d'agrandissement des gares de Taffaman, Slissen, des Lauriers-Roses ainsi qu'à des travaux d'infrastructure sur la ligne de Blida, de renforcements de ponts métalliques, etc.

4° Enfin, le stock des approvisionnements au 31 décembre 1912 était inférieur à celui de fin 1911, de 78.229 86

Différence égale 434.724 30

Vous savez que nos Conventions de concession ont prévu, pour faire face aux travaux complémentaires de notre réseau oranais, un fonds global de 5.100.000 francs augmenté des économies réalisées sur les dépenses de construction proprement dites de la ligne de Tabia à Tlemcen, soit environ 600.000 francs.

Sur ce chiffre total de 5.700.000 francs, nous avons dû prélever antérieurement, d'après nos Conventions de concession, les sommes nécessaires à la transformation en ligne d'intérêt général de la section du Tlélât à Bel-Abbès et à la constitution pour la même section d'un fonds de roulement et d'un stock d'approvisionnements, soit un total de 1.865.000 francs.

Il restait donc 3.835.000 francs et c'est dans cette somme que nous avons dû puiser les fonds à verser à la Compagnie P.-L.-M., pour l'arrivée à Oran des trains de notre ligne de Témouchent, en vertu d'une convention récemment renouvelée pour une période finissant en 1918 et pouvant être prolongée.

Grâce à une économie rigoureuse, nous avons pu, avec ces modestes ressources, satisfaire pendant trente années d'exploitation aux travaux complémentaires nécessaires sur des lignes dont le trafic se développait régulièrement.

Mais la somme affectée à ces travaux complémentaires est sur le point d'être épuisée et la question de son renouvellement présentant un caractère d'urgence, nous en avons saisi le Gouvernement général de l'Algérie. M. le gouverneur général, pour en faciliter l'examen, a bien voulu nous demander — ce que nous nous sommes empressés de faire — de lui soumettre un texte précis et complet des dispositions que notre Compagnie serait d'avis d'insérer dans un projet d'avenant à nos Conventions de concession. Une commission spéciale vient d'être constituée par l'Administration supérieure pour examiner cette question.

Les nouveaux fonds qui nous seront alloués pour travaux complémentaires nous permettront, tout en donnant plus de commodités au public, de procéder au complément d'outillage et aux agrandissements de toute nature, ainsi qu'aux

accroissements de matériel roulant qui pourraient être nécessités par le développement économique toujours grandissant des régions desservies par nos lignes.

## II. — Comptes d'exploitation

Les recettes de nos lignes pendant l'année 1912 ont été très satisfaisantes grâce au développement des relations entre l'Algérie et le Maroc. Mais la récolte des vins a été sensiblement inférieure à celle de 1911 ; les recettes du dernier trimestre de l'année dont nous vous rendons compte s'en sont fortement ressenties. Les premiers mois de l'année 1913 en ont souffert davantage encore, notamment sur la ligne d'Aïn-Témouchent.

Néanmoins, l'ensemble des recettes de 1912 est en progrès sérieux, ainsi que vous le constaterez par les chiffres suivants :

### Ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Ras-el-Ma-Crampel

Sur la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Ras-el-Ma-Crampel (151 kil. 585 m.), pendant l'exercice 1912, elles ont été de :

1° Grande vitesse 4.053.600 17  
2° Petite vitesse 2.405.585 33  
3° Produits accessoires 47.720 23  
Total 3.506.905 73

soit 23.134 fr. 87 par kilomètre.

Les recettes réalisées en 1911 s'étaient élevées au chiffre de 3.317.545 91

Différence en faveur de l'année 1912 189.359 82

soit 1.249 fr. 20 par kilomètre.

Les dépenses d'exploitation ont été arrêtées, conformément au barème stipulé par l'article 6 de la Convention du 8 mai 1881, à 52 % de la recette brute 1.823.590 97

Le montant des dépenses réelles 1.801.080 00

s'étant trouvé inférieur, la différence 22.510 97

a été portée, conformément au même article de la même Convention, à la Réserve spéciale de l'exploitation.

Les recettes nettes, différence entre les recettes brutes et les dépenses à forfait, ont été de 1.683.314 76

soit 11.104 fr. 74 par kilomètre.

Elles s'étaient élevées en 1911 à 1.592.422 04

Différence en faveur de l'année 1912 90.892 72

soit 599 fr. 61 par kilomètre.

Les recettes nettes de cette ligne couvrent la garantie d'établissement et de travaux complémentaires et laissent un excédent de 308.307 fr. 64 en atténuation des avances de l'État au titre de la garantie.

L'augmentation des recettes de cette ligne est imputable, pour partie, aux transports G. V., et aussi, dans le premier semestre, aux transports des vins en augmentation de 5.000 tonnes ; les pailles et fourrages sont en augmentation de 8.500 tonnes, et enfin les matériaux de construction et les métaux ont progressé de 14.000 tonnes, pour une bonne partie à destination du Maroc.

Par contre, les transports des céréales ont subi une diminution de 42.000 tonnes et ceux des alfas de 5.000 tonnes.

### Ligne de Tabia à Tlemcen

Les recettes de la ligne de Tabia à Tlemcen (63 kil. 777) pendant l'exercice 1912, ont été les suivantes :

1° Grande vitesse 550.825 91  
2° Petite vitesse 654.308 92  
3° Produits accessoires 14.005 67  
Total 1.219.140 50

soit 19.115 fr. 67 par kilomètre.

Les recettes correspondantes de l'année 1911 s'étaient élevées au chiffre de 1.042.258 10

Différence en faveur de l'année 1912 176.882 40  
soit 2.773 fr. 45 par kilomètre.

Les dépenses de l'exploitation ont été arrêtées, conformément au barème stipulé par l'article 8 de la Convention du 16 mai 1885, à 54 % de la recette brute, soit 658.335 87

Le montant des dépenses réelles 690.452 60  
s'étant trouvé supérieur, la différence 32.116 73  
a été prélevée, conformément au même article de la même Convention, sur la Réserve spéciale de l'exploitation.

La comparaison des dépenses arrêtées à forfait 658.335 87  
avec les recettes brutes 1.219.140 50  
fait ressortir un excédent, de recettes de 560.804 63  
soit 8.793 fr. 24 par kilomètre et par an.

L'augmentation des recettes de la ligne de Tabia à Tlemcen porte principalement, sur les transports de voyageurs, sur ceux des vins qui progressent de 5.000 tonnes et enfin sur les matériaux de construction et les métaux qui sont en augmentation de 11.000 tonnes, pour la majeure partie à destination du Maroc.

Nous vous entretiendrons plus loin de la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc.

#### Ligne d'Oran à Aïn-Témouchent

Les recettes de la ligne d'Oran à Aïn-Témouchent (80 kil. 492), déduction faite de la part conservée à titre de péage par la Compagnie P.-L.-M. entre La Sénia et Oran, ont, été les suivantes :

1° Grande vitesse 494.506 56  
2° Petite vitesse 961.149 54  
3° Produits accessoires 6.164 52  
Total 1.461.790 62

soit 48.160 fr. 56 par kilomètre.

Les recettes correspondantes de l'année 1911 s'étaient élevées au chiffre de 1.475.086 70

Différence en faveur de l'année 1911 13.296 08  
soit 165 fr. 19 par kilomètre.

Les dépenses de l'exploitation ont été arrêtées, conformément à l'article 7 de la Convention du 10 décembre 1881, à 24 % de la recette brute, soit 789.366 93

Le montant des dépenses réelles 740.311 73 ;  
s'étant trouvé inférieur, la différence 79.055 20  
a été portée, conformément au même article de la même Convention, à la réserve spéciale de l'exploitation.

La comparaison des dépenses arrêtées à forfait 789.366 93  
avec les recettes brutes 1.461.790 62  
fait, ressortir un excédent de recettes de 672.423 69  
soit 8.353 fr. 86 par kilomètre et par an.

Les recettes nettes de cette ligne couvrent la garantie d'établissement et de travaux complémentaires et laissent un excédent, de 37 % en sus, soit 182.249 fr. 90, qui viennent en atténuation des avances antérieures de l'État au titre de la garantie.



Les augmentations de trafic sur la G. V. ainsi que sur les matériaux de construction et les métaux, en progression de 8.000 tonnes, n'ont pu compenser les diminutions qui se sont produites, notamment dans le second semestre, sur les transports des céréales et des vins, diminutions qui se chiffrent respectivement par 9.500 tonnes et 11.700 tonnes.

#### Ligne de Blida à Berrouaghia

Les recettes de la ligne de Blida à Berrouaghia (83 kil. 375) pendant l'année 1912, ont été les suivantes :

1° Grande vitesse 352.829 39  
2° Petite vitesse 583.484 60  
3° Produits accessoires 4.615 72  
Total 940.929 71

soit 11.285 fr. 51 par kilomètre.

Les recettes correspondantes de l'année 1911 s'étaient élevées au chiffre de 743.115 51

Différence en faveur de l'année 1912 197.814 20  
soit. 2.372 fr. 59 par kilomètre.

L'ouverture à l'exploitation, par nos soins, mais pour le compte de l'État, le 10 août 1912, de la ligne de Berrouaghia à Boghari, a contribué pour une part importante à cette augmentation de recettes qui porte principalement sur les transports G. V. ainsi que sur les transports de céréales en progression de 16.000 tonnes ; les transports de vins sont également en accroissement de 5.000 tonnes.

Les dépenses d'exploitation de cette ligne ont été arrêtées, conformément à la décision ministérielle du 27 novembre 1902, à 3.300 + 2R/3 par kilomètre, soit 902.423 97

Le montant des dépenses réelles 787.752 07

s'étant trouvé inférieur, la différence de 114.671 90

a été portée à la Réserve spéciale de l'exploitation, conformément à l'article 6 de la Convention du 16 avril 1886.

La comparaison des dépenses d'exploitation arrêtées à forfait à 902.423 97

avec les recettes brutes 940.929 71

fait ressortir un excédent de recettes de 38.505 74

soit 461 fr. 84 par kilomètre et par an.

Ainsi les produits nets des lignes du Tlélat à Crampel et de La Sénia à Aïn-Témouchent (ensemble 231 kilomètres) couvrent l'intérêt et l'amortissement des comptes de Premier établissement et laissent un excédent de produit net.

La ligne de Tabia à Tlemcen (63 kilomètres) n'est pas encore arrivée à ce résultat : elle a, du reste, un coût d'établissement plus élevé. La ligne de Blida à Berrouaghia, plus coûteuse encore, bien qu'en progrès, couvre une minime partie de l'intérêt et de l'amortissement de ses dépenses de construction.

#### Fonds d'assurance.

Ce fonds s'élevait, au 31 décembre 1911, à 201.077 19

Il a été augmenté, au cours de l'exercice, des intérêts des capitaux, des bonifications obtenues à l'occasion de la passation de nouvelles polices d'assurances, ainsi que du prélèvement annuel sur les dépenses d'exploitation 18.472 38

Il atteint, donc, au 31 décembre 1912, 219.549 57

Réserve spéciale de l'exploitation des lignes du Tlélat à Crampel, de Tabia à Tlemcen, de La Sénia à Aïn-Témouchent et de Blida à Berrouaghia

La réserve spéciale de l'exploitation s'élevait, au 31 décembre 1911, à 1.346.912

Au cours de l'exercice 1912, les dépenses d'exploitation ont été inférieures aux allocations des barèmes pour les lignes du Tlélat a Crampel, d'Oran à Aïn-Témouchent et de Blida à Berrouaghia, dont les apports à la réserve s'élèvent à un total de 216.238 fr. 07 c. La ligne de Tabia à Tlemcen a, au contraire, présenté un excédent de dépenses s'élevant à 32.116 fr. 73.

Balance faite des économies, d'une part, et, d'autre part, de l'insuffisance, ainsi que du montant des intérêts des approvisionnements de la ligne de La Sénia, l'apport au Fonds de réserve est, de 179.668 09  
1.526.580 21

Mais, d'autre part, il a été prélevé sur la réserve :

1° Pour paiements d'acomptes sur acquisitions de 7 voitures à voyageurs et de 50 wagons à marchandises : 260.987 32

2° Dépenses occasionnées par suite d'accidents, etc. : 11.470 41  
272.457 73

La réserve se trouve donc ramenée, au 31 décembre 1912, à 1.254.122 48

Sur ce chiffre, nous aurons à prélever en 1913 une somme de 12.700 francs pour solder l'acquisition des 7 voitures à voyageurs ainsi que 32.000 francs pour solder l'acquisition des 50 nouveaux wagons à marchandises qui sont entrés en service dans le courant de l'année 1912 ; en outre, nous avons récemment commandé 5 locomotives qui coûteront environ 480.000 francs.

Vous voyez, à nouveau, que l'apport à la réserve par les économies d'exploitation, est moins considérable que les prélèvements que nous faisons pour l'accroissement du matériel roulant.

Cette situation va se trouver heureusement modifiée dans les exercices ultérieurs : vous savez que, conformément à la lettre de nos conventions avec l'État, et plus encore à l'équité, nous avons demandé la modification de nos barèmes d'exploitation.

Cette juste demande vient d'être accueillie, après avis d'une commission spécialement constituée pour l'examen de la question, par M. le gouverneur général qui a bien voulu nous adresser deux lettres en date des 13 décembre 1912 et 14 janvier 1913, dont il vous sera donné lecture.

Nos barèmes d'exploitation pour les lignes du Tlélat à Crampel, de Tabia à Tlemcen, d'Oran à Aïn-Témouchent et de Blida à Berrouaghia, sont relevés dans l'ensemble d'une somme de 758.000 francs représentée par un accroissement de 2.000 francs par kilomètre pour chacune de ces lignes (379 kilomètres).

Nous devons d'ailleurs rappeler que nous n'avons d'autre but, en demandant la révision des barèmes, que d'assurer la couverture de nos dépenses d'exploitation et de reconstituer notre réserve permanente d'exploitation.

Vous n'oubliez pas que nos conventions de concession nous attribuaient, en toute propriété le tiers dans le partage des excédents du fonds de réserve de l'exploitation au-delà de 2.600.000 francs.

Afin de démontrer à l'Administration supérieure que les sommes dont nous demandions que nos barèmes fussent relevés devaient uniquement trouver leur emploi à faire face aux exigences croissantes de notre exploitation, nous avons déclaré renoncer — d'accord avec l'État — au droit de partage de ces excédents.

Nous vous proposons par une résolution spéciale d'approuver l'entente ainsi conclue entre la compagnie et le gouvernement général de l'Algérie.

Le relèvement de nos barèmes, en fournissant des apports plus importants au fonds de réserve, nous permettra, en attendant la constitution d'un fonds nouveau pour travaux complémentaires, de réaliser quelques accroissements de matériel roulant. C'est ainsi que nous avons pu procéder à la commande des 5 locomotives mentionnées plus haut.

Le relèvement des barèmes nous permet également d'étudier diverses modifications en faveur de notre personnel et de consolider les avantages que nous lui avons accordés

antérieurement, en particulier l'allocation d'une indemnité pour cherté de vivres qui se chiffre, pour l'ensemble des agents, à 150.000 francs par an.

Afin de donner immédiatement à notre personnel une nouvelle preuve de notre sollicitude à son égard, nous avons, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1913, accordé des relèvements de traitements qui accroîtront nos charges annuelles.

Les modifications, à l'étude, de nos institutions de prévoyance entraîneront aussi des dépenses supplémentaires.

Dans un autre sens, constatons, avec regret, que nos dépenses d'exploitation se trouvent considérablement accrues par l'augmentation du prix du combustible. Nous estimons, de ce chef, qu'une charge supplémentaire de 140.000 francs nous incombera pour l'année 1913.

Vous voyez, Messieurs, que le relèvement des barèmes qui nous a été accordé a pour contrepartie de nombreux éléments de dépenses nouvelles. Vous ne serez donc pas étonnés que, placés entre deux réseaux, celui de l'État et celui du P.-L.-M., exploités non avec barèmes mais aux dépenses réelles, nous maintenions notre demande d'être traités de même, sinon il nous sera interdit d'accueillir les abaissements de tarifs qui nous seraient demandés et qui rendraient les allocations des barèmes insuffisantes pour couvrir les frais d'exploitation.

#### Ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc

La loi qui déterminera la contribution de l'Algérie aux charges de garantie de la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc n'est pas encore votée. Nous devons donc vous rendre compte encore séparément de cette exploitation.

Les recettes de cette ligne (69 km. 182), pendant l'exercice 1912, ont été les suivants :

1° Grande vitesse 406.906 57  
2° Petite vitesse 333.199 99  
3° Produits accessoires 26.430 14  
Total 766.536 70  
soit 11.079 fr. 96 par kilomètre.

Les recettes correspondantes de l'année 1911 s'étaient élevées au chiffre de 648.401 66

Différence en faveur de l'année 1912 118.135 04  
soit 1.707 fr. 59 par kilomètre.

L'augmentation des recettes est due, pour partie, au trafic de la G. V., notamment aux transports militaires. Les matériaux de construction et les métaux progressent de 10.000 tonnes.

Nous vous avons signalé l'année dernière que les transports des minerais, à peu près nuls jusqu'alors, sur les lignes de notre réseau oranais, avaient pris sur la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc un commencement de développement se chiffrant par 3.669 tonnes. Nous avons été très satisfaits de constater cette année un accroissement considérable de cette branche du trafic. Les transports se sont élevés de 3.669 à 6.935 tonnes. De plus, ces minerais, étant à destination d'Oran, parcourent sur notre réseau 208 kilomètres.

La mise en valeur des gisements miniers de la frontière algéro-marocaine apportera donc un nouvel élément de prospérité à notre réseau oranais.

Les dépenses d'exploitation de la ligne ont été arrêtées conformément, à l'article 7 de la Convention du 3 décembre 1903, à 7.920 francs par kilomètre, soit 5 4 7 . 9 2 3 10

Le montant des dépenses réelles 540.736 57  
s'étant trouvé inférieur, la différence 7.186 53

a été portée, conformément au même article de la même Convention, à la réserve spéciale de la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc.

Cette réserve spéciale s'élevait au 31 décembre 1911 à 22.327 02

En y ajoutant l'apport de l'exercice 1912 7.186 53

on obtient un total de 29.513 55

Mais il y a lieu d'en déduire les dépenses faites en 1912 pour accidents, travaux effectués à la suite d'éboulements, etc. 12.846 39

Reste net au 31 décembre 1912 46.667 16

La comparaison des dépenses arrêtées à forfait 547.923 10

avec les recettes brutes 766.536 70

fait ressortir un excédent de recettes de 218.613 60

soit 3.159 fr. 96 par kilomètre.

Il est presque inutile d'ajouter ici que l'autorité militaire dans les confins algéro-marocains nous trouve toujours prêts à lui donner notre plus entier concours, en toutes circonstances.

#### Ligne de Berrouaghia à Boghari

Dans votre réunion du 20 mai 1910, vous avez approuvé la Convention conclue le 27 novembre 1909 avec M. le gouverneur général de l'Algérie pour l'exploitation, par notre compagnie, de la ligne de Berrouaghia à Boghari, construite par la Colonie.

Nous vous rappelons que cette Convention repose sur ce principe que notre compagnie ne doit faire ni perte ni bénéfice, dans l'exploitation de la dite ligne : c'est un concours dévoué que nous apportons volontiers à l'Algérie.

Nous vous rappelons que nous nous chargeons pour son compte de certains travaux et de commandes de matériel roulant dont elle nous rembourse le montant ; nous lui prêtons le même concours pour le prolongement sur Djelfa.

L'ouverture à l'exploitation de la ligne de Berrouaghia à Boghari (40 kil. 808) a eu lieu le 40 août 1912.

1 Les recettes, pour la période du 10 août au 31 décembre 1912, ont été les suivantes :

1° Grande vitesse 46.288 14

2° Petite vitesse 61.809 85

3° Produits accessoires 5.661 54

Total 113.759 53

chiffre qui, eu égard à la moyenne kilométrique exploitée pendant l'exercice (46 kil. 055), équivaldrait à 7.085 fr. 24 par kilomètre et par an.

Ce résultat devrait être considéré comme extrêmement favorable s'il n'était pas en partie dû aux recettes résultant des transports de personnes et de matériel nécessités par la construction du prolongement de la ligne vers Djelfa.

Parmi les branches du trafic, les plus intéressantes ont été les céréales dont le transport a atteint 9.200 tonnes et celui des alfas 1.500 tonnes.

Le compte d'exploitation, pour la période considérée, s'établit comme suit :

Au chiffre des recettes 113.759 fr. 53, on ajoutera le montant des intérêts produits par les fonds libres de l'exploitation, soit 134 fr. 95, ce qui donne un total de 113.894 48

Au chiffre des dépenses d'exploitation proprement dites 110.794 fr. 12, il y a lieu d'ajouter, conformément à l'article 11 de la convention précitée et à la décision du 15 novembre 1912 de M. le gouverneur général, une somme de 500 francs par kilomètre et par an, pour constituer un fonds de réserve spécial à la ligne considérée. Pour la période du 10 août au 31 décembre 1912, la somme à porter au Fonds de réserve s'élève ainsi à 8.027 fr. 91, ce qui donne pour les charges du compte d'exploitation un total de 118.822 03

Il en résulte un déficit d'exploitation de 4.927 55

qui doit nous être reversé par le gouvernement général.

Le Fonds de réserve de la ligne de Berrouaghia à Boghari, constitué comme il vient d'être dit, a été accru, pendant l'exercice, des intérêts produits et a eu, par contre, à supporter les dépenses résultant d'accidents survenus au cours de l'exploitation.

Balance faite des débits et des crédits, ce compte s'élève au 31 décembre 1912, à 7.974 32

Les sommes qui resteraient disponibles sur ce fonds de réserve appartiendraient, en toute propriété, à la colonie.

### III. — Compte de la garantie d'Intérêts

Les sommes à recevoir de l'État en vertu de la garantie, sur les dépenses de premier établissement et les travaux complémentaires, ont, été arrêtées pour l'exercice 1912 ainsi qu'il suit :

Ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès	468.500 00
Ligne de Sidi-Bel-Abbès à Ras-el-Ma-Crampel	747.339 03
Ligne d'Oran à Aïn-Témouchent	420.308 90
Ligne de Tabia à Tlemcen	970.658 50
Ligne de Blida à Berrouaghia	1.242.500 00
Ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc	870.665 63
Travaux complémentaires	263.930 70
Total du revenu net garanti	4.953.902 76

Les recettes nettes de l'exploitation ayant été de 3.173.662 42

Il en résulte une différence de 1.780.240 34

d'où il y a lieu de déduire :

La part revenant à l'État dans les intérêts de la réserve de l'exploitation des lignes du Tlélat à Crampel, de Tabia à Tlemcen, de La Sénia à Témouchent et de Blida à Berrouaghia 23.365 15

4.756.875 19

Par contre, il convient d'ajouter la somme de 33.749 65

représentant la différence dans le total de la garantie d'intérêts, à la suite du règlement par l'inspection des finances, des exercices 1908 et 1909 pour la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc et des exercices 1908, 1909 et 1910 pour les autres lignes de notre réseau.

Reste dû 1.790.624 84

somme qui a été portée au débit de l'État.

Par suite, le montant des avances dues par l'État au titre de la garantie d'intérêts, qui était de 71.753.664 fr. 17 au 31 décembre 1911, s'élève au 31 décembre 1912, à 73 millions 544.289 fr. 01.

Sur cette somme, l'État nous avait versé, au 31 décembre 1912, 72.043.829 fr. 50.

Nous portons, pour ordre, à l'Actif et au Passif du Bilan, les intérêts à 4 %, afin que les sommes figurant au Passif représentent l'intégralité de la créance de l'État.

Notre dette n'a, vous le savez, qu'un caractère conditionnel, puisqu'elle n'est remboursable que sur les excédents annuels de recettes nettes au-delà des revenus nets garantis.

### Études pour l'extension du réseau

Nous avons fait une première étude en vue de la construction éventuelle d'une ligne entre Bedeau et Berguent, cette ligne nous paraissait devoir présenter un grand intérêt pour la sécurité de nos relations avec le Maroc.

Nous avons, à cet égard, soumis nos vues à l'Administration supérieure qui nous trouvera toujours prêts, le cas échéant, à lui donner notre concours le plus absolu pour l'exécution et l'exploitation de cette ligne, et cela dans les conditions les plus économiques, comme nous l'avons fait jusqu'à ce jour chaque fois que notre compagnie a été appelée à seconder les vues de l'État dans un but d'intérêt public.

IV. — Situation financière  
Compte de liquidation des exercices.  
Émission d'obligations. Institution de prévoyance

Situation financière

Nous donnons, ci-après, comme chaque année, un tableau comparatif indiquant les charges d'intérêts et d'amortissement des actions et des obligations qui ont été successivement émises jusqu'au 31 décembre 1912.

Vous y constaterez, de nouveau, que le montant de la garantie d'intérêts stipulée en faveur de nos diverses lignes et de leurs travaux complémentaires, par les Conventions intervenues avec l'État, reste supérieur au montant du service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations émises, et, du dividende et de l'amortissement des actions.

Compte de liquidation des exercices

L'intérêt et l'amortissement des titres émis pour les diverses lignes, jusques et y compris l'échéance semestrielle du 1<sup>er</sup> janvier 1913, et la provision pour le semestre en cours des obligations, ont été portés au débit du compte « Liquidation des exercices ». Ce même compte a été crédité du montant de la garantie de l'État, de la partie acquise à la Compagnie des intérêts produits par le fonds de la Réserve spéciale de l'exploitation (lignes du Tlélat, de Tabia, d'Oran, de Blida), etc.

Le compte de liquidation des exercices présentait, au 31 décembre 1911, un solde créditeur de 848.218 10

sur lequel ont été prélevés, selon votre décision, pour compléter à 28 fr. 75 le dividende des actions pour l'exercice 1911 102.251 25

Reste 745.966 85

Dans votre réunion du 11 mars 1904, vous nous avez autorisés à employer à des remboursements supplémentaires d'actions tout ou partie de cette somme et toutes autres sommes bénéficiaires ; de ces dernières, nous avons transféré à la liquidation des exercices : 500.000

sous déduction du prélèvement de 5 % porté à la réserve légale : 25.000

475.000 00

ce qui constituait un avoir de 1.220.966 85

Sur cette somme, nous avons employé à un remboursement supplémentaire de 1.000 actions 600.000 00

Reste 620.966 85

Les apports de l'exercice 1912 s'élèvent au chiffre de : 331.103 46

dont il y a lieu de déduire 5 % pour la réserve légale, soit 16.555 17

soit, un apport de 314.548 29

Le compte de liquidation reste donc créditeur, au 31 décembre 1912, de 935.515 14

Nous vous proposons de prélever, sur ce solde, 98.100 francs pour compléter à 28 fr. 75 le dividende de l'exercice 1912.

Le solde du compte de liquidation sera ainsi ramené à 837.415 fr. 14.

Vous remarquerez que les sommes prélevées sur le compte de liquidation des exercices et sur divers comptes bénéficiaires pour remboursement anticipé d'actions proviennent exclusivement de l'accumulation de bénéfices dont vous pouviez librement disposer. Vous auriez pu voter, au cours des années précédentes, leur répartition à titre de dividende dans les exercices qui les ont produits, mais vous avez préféré, par un acte de sage administration, les placer en réserve jusqu'à ce que vous puissiez disposer de tout ou de partie sans vous écarter de la prudence qui a toujours été notre règle.

Avec les deux coupons que vous avez encaissés le 1<sup>er</sup> juillet 1912 et le 1<sup>er</sup> janvier 1913, vous aurez touché les 25 francs d'intérêt annuel sur vos actions pour l'exercice dont nous vous rendons compte. Le dividende complémentaire de 3 fr. 75 serait payé avec le coupon usuel au 1<sup>er</sup> juillet prochain, coupon qui serait ainsi porté à 16 fr. 25, moins les impôts découlant de l'application des lois de finances.

La réserve légale s'élèvera, au 31 décembre 1912, à 271.682 65

Ainsi que vous le savez, cette réserve est employée en obligations de notre Compagnie.

#### Émission d'obligations

Conformément à votre autorisation du 11 mars 1904 et en vertu de l'autorisation de l'Administration supérieure en date du 24 février 1912, nous avons procédé à l'émission de 2.545 obligations 3 % qui, placées à un prix légèrement supérieur à celui fixé par l'autorisation d'émission, ont produit 999.712 fr. 50.

Cette somme couvrait, principalement des dépenses de construction de la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc.

#### Institutions de prévoyance

Il nous reste à vous entretenir de la situation de nos institutions de prévoyance.

Vous savez combien nos agents sont attachés à notre Caisse de prévoyance puisqu'au moment de sa création, en 1895, plus de 200 d'entre eux, qui participaient à la Caisse des retraites, ont usé de la faculté que nous leur avons accordée à cette époque d'opter pour la nouvelle institution en renonçant au bénéfice de la Caisse des retraites.

Néanmoins, sur la demande du Gouvernement général, nous étudions en ce moment les conditions dans lesquelles un nouveau règlement pourrait être mis en vigueur et serait susceptible de s'appliquer, dans certaines conditions, à des agents qui ne participent pas encore à nos institutions de prévoyance.

Les agents adhérant à notre Caisse des retraites et à notre Caisse de prévoyance auraient d'ailleurs l'entière liberté de passer sous le nouveau régime ou de continuer à bénéficier des avantages que leur confèrent les Caisses auxquelles ils participent actuellement.

#### Caisse des retraites

L'Actif de la Caisse des retraites, qui s'élevait, au 31 décembre 1911, à 855.615 76

atteint, au 31 décembre 1912 877.663 50

soit en plus 22.047 74

montant des retenues opérées sur les traitements du personnel, de l'allocation de la Compagnie et du produit, des capitaux, déduction faite des sommes prélevées pour le service des pensions de retraites.

Le nombre des agents faisant partie de la Caisse des retraites était réduit, à la fin de 1912, à 41.

Le montant des pensions annuelles servies était de 28.193 fr. 57.

Le montant des fonds placés s'élevait à 873.694 fr. 86.

#### Caisse de prévoyance (Ligne de Berrouaghia à Boghari)

En conformité de l'article 19 de la Convention d'exploitation qui prévoit, pour les agents de la ligne de Berrouaghia à Boghari, la création d'une institution de prévoyance, nous avons, après autorisation de M. le gouverneur général, appliqué au personnel de la dite ligne les dispositions du règlement de notre Caisse de prévoyance fondée en 1895.

Les agents participant à la nouvelle Caisse ainsi créée sont au nombre de 12 et l'Actif de la Caisse, qui n'avait que quelques mois de fonctionnement, s'élevait à 1.127 fr. 25 au 31 décembre 1912.

Si notre Compagnie venait à cesser l'exploitation de la ligne de Berrouaghia à Boghari, elle serait complètement libérée vis-à-vis des agents par la remise à l'Algérie des titres et valeurs acquis ainsi que des sommes non encore employées en achats de titres.

#### Caisse de prévoyance (autres lignes)

L'Actif de la Caisse de prévoyance s'élevait, au 31 décembre 1911, à 1.766.673 31

Les retenues opérées sur les traitements du personnel, les allocations de la Compagnie et le produit des capitaux ont atteint pendant, l'année 1912 199.190 99

Ensemble 1.965.864 30

Par contre, il a été versé aux agents démissionnaires, licenciés, etc., ainsi qu'aux familles des agents décédés, une somme totale de 44.047 67

Total de l'Actif au 31 décembre 1912 1.921.816 63

L'ensemble des titres achetés pour emploi de cet Actif s'élevait à 1.916.520 fr. 03.

Le nombre des agents participant à la Caisse de prévoyance au 31 décembre 1912 était de 420.

#### Caisse des retraites ouvrières

La Caisse des retraites fondée le 1<sup>er</sup> juillet 1902, pour notre personnel auxiliaire, continue à fonctionner, comme nous l'avons indiqué antérieurement, par le versement à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse de l'ensemble des retenues faites aux agents et des allocations de la Compagnie.

Le nombre des adhérents, au 31 décembre 1912, était de 62.

#### V. — Nomination d'administrateurs et des commissaires de vérification des comptes

Vous avez, conformément à l'article 20 des statuts, à procéder au renouvellement des membres sortants du conseil.

Ces administrateurs sont : MM. [Charles] Goudchaux et [Joanny] Peytel.

Nous vous proposons leur réélection.

Vous aurez à nommer, conformément à l'article 28 des statuts, les commissaires de vérification des comptes pour l'année 1913 et à fixer leur rémunération.

Nous vous rappelons que M. le baron [Gaston] de Malaret est rééligible.

M. [Henri] Aron, à qui vous avez confié depuis 1886 les fonctions de commissaire de vérification des comptes, est décédé au mois de mars dernier. Sa haute compétence, sa droiture parfaite et son attachement à notre compagnie vous étaient connus.

Vous vous associerez certainement aux vifs regrets que sa perte nous a causés.

Vous aurez à pourvoir à son remplacement si, comme nous le pensons, vous maintenez le principe de la nomination de deux commissaires annuels.



## RAPPORT DU COMMISSAIRE DE VÉRIFICATION DES COMPTES

MESSIEURS,

Avant de vous rendre compte du mandat que vous m'avez confié, j'ai le regret, de déplorer, avec vous, la mort de mon honorable collègue, M. [Henri] Aron, qui, depuis 1886, remplissait ses fonctions avec un zèle et un dévouement parfaits. [...]

### RÉSOLUTIONS

#### PREMIÈRE RÉSOLUTION

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du commissaire de vérification des comptes, approuve le rapport du conseil d'administration ainsi que les comptes et le bilan de l'exercice 1912, tels qu'ils lui ont été présentés. Elle approuve la répartition de 25 francs déjà faite aux actionnaires pour l'exercice 1912, décide de verser à la réserve légale la somme de 41.555 fr. 17 et de prélever sur le solde du compte de liquidation des exercices, s'élevant à 935.515 fr. 14, une somme représentant 3 fr. 75 par action de capital en cours, pour compléter à 28 fr. 75 le dividende de l'exercice 1912 ; ce dividende complémentaire serait payé contre le coupon au 1<sup>er</sup> juillet prochain avec l'acompte de 12 fr. 50 sur l'exercice 1913, ce coupon étant ainsi porté à 16 fr. 25.

#### DEUXIÈME RÉSOLUTION

L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture des lettres de M. le gouverneur général, en date des 13 décembre 1912 et 14 janvier 1913, approuve l'entente ainsi conclue entre le Gouvernement général de l'Algérie et la Compagnie, comportant notamment un relèvement des barèmes d'exploitation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1913, et par contre, l'abandon par la Compagnie du droit de partage des excédents éventuels de la réserve d'exploitation au-delà du maximum de 2.600.000 francs.

#### TROISIÈME RÉSOLUTION

L'assemblée générale réélit administrateurs pour une période de trois ans MM. [Charles] Goudchaux et [Joanny] Peytel.

#### QUATRIÈME RÉSOLUTION

L'assemblée générale nomme commissaires de vérification des comptes, pour l'année 1913, MM. le baron [Gaston] de Malaret et Gérante avec mission de présenter ensemble ou séparément le rapport sur les comptes de cet exercice et faculté pour chacun d'eux de remplir seul cette mission en cas de démission ou d'empêchement de l'autre. Leur rémunération individuelle est fixée, comme précédemment, à 1.500 francs.

#### CINQUIÈME RÉSOLUTION

L'assemblée générale, après avoir entendu les explications du conseil, autorise, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, les membres du conseil d'administration, tant en leur qualité d'administrateurs d'autres sociétés que personnellement, à participer aux traités passés ou à passer, s'il y a lieu, avec la compagnie.

### DISCUSSION

L'assemblée était présidée par M. [Joanny] Peytel, président du conseil d'administration, assisté, comme scrutateurs, des deux plus forts actionnaires présents, MM. le représentant du Crédit algérien et Houssaye.

9.570 actions étaient présentes ou représentées.

Le président. — Je voudrais ajouter quelques mots au rapport du conseil d'administration dont il vient de vous être donné lecture. La situation de la compagnie s'est maintenue favorable pendant l'année 1912, et, comme vous l'avez vu, nous avons obtenu la modification des barèmes. Nous n'avons pas l'intention de nous arrêter à la révision telle que nous l'avons obtenue, et nous demandons au gouvernement général de nous appliquer le système des dépenses réelles, comme cela se fait sur les deux réseaux de l'État et du P.-L.-M.

Nos rapports avec le Maroc prennent une importance considérable. Il est probable que ce développement de nos transactions amènera des demandes de réduction de tarifs. Nous ne pourrions pas les consentir, parce qu'on ne nous allouerait qu'une proportion de recettes insuffisante. C'est un des motifs pour lesquels nous avons demandé à l'État qu'on nous applique le système des dépenses réelles.

Néanmoins, la situation est satisfaisante, puisque nos ressources disponibles pour la distribution du dividende se sont accrues cette année de 313.000 francs. Mais nous voulons continuer à suivre les règles de prudence qui nous ont bien servi jusqu'à présent.

Un actionnaire. — Je crois que nous pouvons féliciter le conseil d'administration et son président des résultats obtenus par la révision des barèmes. Mais je vois dans le rapport du conseil d'administration que vous procéderez à des achats de matériel roulant quand vous aurez obtenu la constitution d'un fonds nouveau pour travaux complémentaires. Jusqu'ici, vous avez fait vos achats de matériel roulant par des prélèvements sur le compte Réserve d'exploitation.

Le président. — Tant que nous avons eu des travaux complémentaires en quantité suffisante, nous avons prélevé sur ce compte. Quand ce compte s'est épuisé, en vertu de la convention de 1885, qui a unifié les barèmes d'exploitation, nous avons prélevé sur le compte Réserve d'exploitation.

C'est lorsque nous avons vu cette réserve se réduire que nous sommes intervenus énergiquement auprès du gouvernement général pour demander la modification des barèmes.

L'actionnaire. — Vous abandonnez tout espoir de partage des excédents au-delà de 2.600.000 francs.

Le président. — Pendant trois ou quatre ans, nous avons eu quelques partages, mais cela était discutable. Nous avons conservé le partage des intérêts des réserves.

L'actionnaire. — Une somme de 500.000 francs a été prélevée sur les comptes réservés pour être portée au compte de Liquidation. Sur quel compte bénéficiaire cette somme a-t-elle été prise ?

Le président. — Il s'agit là de plusieurs comptes. Ainsi, quand nous avons des frais généraux à forfait pour les travaux à exécuter, le bénéfice que nous pouvions faire sur ces frais généraux était porté à un de ces comptes bénéficiaires. Quand ces comptes grossissent et que nous avons besoin d'amortissements supplémentaires, nous nous en servons.

Un actionnaire. — Le conseil d'administration ne pourrait-il pas demander la cotation à terme des actions de jouissance ?

Le président. — Je n'en suis pas très partisan. Il y a eu beaucoup de spéculation sur les actions de jouissance, et je tiens d'autant moins à faciliter cette spéculation qu'il est impossible de savoir quand on pourra distribuer un dividende à ces actions.

LÉGION D'HONNEUR  
NOMINATIONS CONCERNANT L'ALGÉRIE  
(*L'Écho d'Alger*, 11 août 1913)

« L'Officiel » d'hier publie les nominations suivantes :  
Sont promus officiers :  
M. Scal, directeur de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest-Algérien.

---

*Annuaire Desfossés* 1914, p. 361 :  
Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
Conseil d'administration : MM. J. Peytel, Bordet, M. Le Bourdais des Touches, G. Favereaux, Ch. Goudchaux, L. Hiélard, M. Pouyer, J. Schelle, M. Cholet.

---

AVIS DE DÉCÈS  
(*L'Écho d'Alger*, 16 octobre 1916)

Monsieur Scal, directeur de la Compagnie de l'Ouest-Algérien ; Monsieur Clair Scal ;  
Monsieur Paul Scal ;  
Messieurs les chefs de service et le personnel de la Compagnie de l'Ouest-Algérien,  
Ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la  
personne de

Jules SCAL,  
attaché à la direction de l'Ouest-Algérien  
leur fils, frère, ami, décédé à Oran, le 13 octobre.  
Ses obsèques auront lieu à Alger le mardi matin, 17 octobre, à l'heure qui sera  
indiquée par un avis ultérieur.  
On se réunira au débarcadère de la gare de l'Agha.

---

*Annuaire Desfossés* 1917, p. 314-315 :  
Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
Conseil d'administration : *idem*.

---

CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*L'Information financière, économique et politique*, 27 juin 1917)

Les actionnaires de la Compagnie Chemins de fer de l'Ouest-Algérien, ont tenu leur  
assemblée générale ordinaire le 22 juin 1917 sous la présidence de M. Peytel, président  
du conseil d'administration, assisté de MM. les représentant du Crédit Algérien et de  
l'Union et Phénix espagnol, en qualité de scrutateurs.

Le rapport du conseil d'administration expose l'influence que l'accroissement  
considérable des dépenses d'exploitation, la raréfaction de la main-d'œuvre, les  
difficultés de transport, l'élévation continue du fret du charbon, des métaux, des  
traverses de bois, ont exercé sur les résultats. Ce n'est qu'à une très forte compression  
des dépenses et à l'accroissement sensible des recettes, que la Compagnie doit de  
n'avoir eu à prélever, sur le fonds de réserve de l'exploitation (qui s'élevait à 1.832.464  
francs) qu'une somme de 346.681 francs ; mais il ne faut pas perdre de vue que les  
dépenses retardées (entretien, renouvellements, etc.) et qui ne peuvent être éloignées

que de peu, doivent être calculées à une somme très supérieure à la réserve d'exploitation.

L'ensemble des recettes, y compris celles des deux nouvelles sections ouvertes en 1916 à l'exploitation, a été de 8.704.915 francs (en augmentation de 14,8 % sur 1915) mais encore diminution de 3,4 % sur 1913).

Les dépenses d'exploitation, pour les lignes d'Oran à Témouchent et de Blida à Berrouaghia ont été inférieures de 108.872 francs aux allocations des barèmes ; par contre, sur les lignes du Tlélat à Crampel et de Tabla à Tlemcen, l'insuffisance s'est élevée à 448.558 francs. Il en résulte que la réserve d'exploitation s'élève, au 31 décembre 1916, à 1.475.887 francs.

Le compte de liquidation des exercices s'élevait, après prélèvement du complément de dividende des actions pour 1915, à 1.682.594 francs. Les apports de l'exercice 1916 l'ont porté à 1.799.180 francs. Le conseil propose de prélever sur ce solde créditeur une somme de 96.326 francs pour compléter à 28 fr. 75 le dividende de l'exercice 1916.

(Ce dividende complémentaire serait pavé le 1<sup>er</sup> juillet prochain, avec l'acompte de 12 fr. 50 sur l'exercice 1917. contre remise du coupon n° 72, ce coupon étant ainsi porté à 16 fr. 25. moins les impôts résultent des lois de finances).

L'assemblée, à l'unanimité, a approuvé cette répartition. Elle a ensuite réélu administrateurs pour trois ans MM. Le Bourdais des Touches, Cholet et Hiéland, et désigné MM. Fournier et de Malaret, pour remplir les fonctions de commissaires des comptes.

---

## OUEST-ALGÉRIEN

*(La Cote de la Bourse et de la banque, 30 octobre 1918)*

En 1917, la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien a persévéré dans les efforts accomplis durant les exercices précédents pour lutter contre le débordement des dépenses sur les recettes qui se faisait sentir déjà dès avant 1914. C'est ainsi que l'excédent des charges sur les dépenses calculées d'après les barèmes, élevés déjà de 2.000 fr. par kilomètre en 1913, est pour l'année 1917 de 1.911.219 fr. 81.

Pour maintenir sa répartition de 1917 à 28 fr. 75 par action, la Compagnie a été obligée de prélever sur le solde du compte de liquidation des exercices une somme représentant 3 fr. 75 par action de capital en cours.

La longueur des lignes exploitées en 1917 s'élève à 560 km. 615 m, ; le prolongement d'Aïn-Oussera à Hassi-Bahbah (46 km. 054) n'a été ouvert à l'exploitation que le 20 février 1918.

La caractéristique de l'exercice a été l'augmentation des recettes, qui sont passées de 8.704 915 86 en 1916 à 10 079.647 87 à 1917 : ce chiffre est même supérieur de 1.062.291 89 à celui de 1913, dernier exercice normal d'avant-guerre.

L'exploitation de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Ras el-Ma-Crampel s'est soldée par un excédent des recettes sur les dépenses, de 564.104 92, qui a été porté au crédit du compte de la garantie de l'État.

L'exploitation de la ligne de Tabla à Tlemcen a également laissé un solde bénéficiaire de 208.458 fr., porté aussi au crédit du compte de la garantie de l'État.

L'exploitation de la ligne d'Oran à Aïn-Témouchent s'est soldée par un bénéfice de 307.668 88, porté au crédit du compte de la garantie de l'État.

L'exploitation de la ligne de Blida à Berrouaghia s'est traduite par une perte de 100.848 fr.33 qui a été portée au débit du compte de la garantie de l'État.

L'exploitation de la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc a laissé un bénéfice de 114 584 f.24, porté au crédit du compte de la garantie de l'État.

La ligne de Berrouaghia à Djelfa (section de Berrouaghia à Ain Cassera) exploitée pour le compte de l'Algérie, a laissé une perte de 223.960 fr. 55 qui a été remboursée par le Gouvernement général.

Comparativement à 1916, l'augmentation des recettes de la section de ligne allant de la frontière algérienne à Oudjda ressort à 32,19 %.

Le montant des avances dues par l'État au titre de la Garantie d'intérêts, qui était de 83.643 487 fr. 61 au 31 décembre 1916, s'élève au 31 décembre 1917 à 87.458 575 fr. 16. Sur cette somme, l'État avait versé, au 31 décembre 1917 : 81569 661 fr. 54. La dette de la Compagnie envers l'État n'a d'ailleurs qu'un caractère conditionnel, puisqu'elle n'est remboursable que sur les excédents annuels de recettes nettes au delà des revenus nets garantis.

Au sujet de la question des barèmes, le rapport du conseil à l'assemblée signale qu'à plusieurs reprises, la situation difficile où se débat la Compagnie a été exposée au Gouvernement général de l'Algérie, en lui demandant d'admettre l'exploitation des lignes aux dépenses réelles et. en attendant cette mesure équitable, que des considérations relatives à la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc pouvaient retarder, de couvrir les excédents de dépenses de la Compagnie, afin qu'elle puisse poursuivre l'exploitation du réseau qui lui est confié. Et cela d'autant mieux que le Gouvernement général désirait que des allocations fussent faites aux agents pour relever le montant des salaires.

La Compagnie fut, en conséquence, d'abord autorisée à relever ses tarifs de transports et les frais accessoires, puis avisée par le Gouvernement général que les excédents de dépenses d'exploitation au delà des sommes allouées par les barèmes lui seront intégralement remboursés pendant une période allant du 1<sup>er</sup> janvier 1917 jusqu'au 31 décembre de l'année qui suivra la cessation des hostilités.

Le dernier bilan, au 31 décembre, n'accuse pas de différences essentielles avec le précédent. Les disponibilités ressortent à 11 millions 346.693 fr. 05 contre 10.631.348 fr. 69 précédemment. mais les exigibilités atteignent 10 millions 668 970 fr. 02, au lieu de 7.287.892 fr. 78 en 1916. La trésorerie est à l'aise sans doute, mais l'apparaît moins que l'an dernier.

L'assemblée a réélu administrateurs, pour une période de trois ans, MM. Bordet, Favereaux, Pouyer et Schelle.

---

*Annuaire Desfossés* 1920, p. 322 :  
Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
Conseil d'administration : *idem*.

---

## LE RACHAT DE L'OUEST-ALGÉRIEN

---

### DÉCISION DU CONSEIL D'ÉTAT.

LE RACHAT POURRA ÊTRE OPÉRÉ LE 1<sup>er</sup> JANVIER 1921 OU LE 1<sup>er</sup> JANVIER 1922.  
(*L'Écho d'Alger*, 23 décembre 1921)

Paris, 22 décembre. — Le Conseil- d'État a décidé que le rachat, par l'Algérie, du réseau de l'Ouest-Algérien pourra être opéré au gré de la Colonie, à partir soit du 1<sup>er</sup> janvier 1921, soit du 1<sup>er</sup> janvier 1922.

Le Conseil conclut que l'exploitation resterait confiée à la Compagnie de l'Ouest-Algérien, soit pendant six mois en régie pour le compte de l'Algérie si le rachat est effectué le 1<sup>er</sup> janvier 1921, soit pendant un an, en continuant à admettre en compte les dépenses réelles si le rachat a lieu le 1<sup>er</sup> janvier 1922.

Le Conseil compte que les assemblées algériennes prendront immédiatement toutes les dispositions financières utiles pour fixer le statut du personnel restant à l'Ouest-Algérien.

Nous croyons savoir que le gouvernement rendra un décret conforme à cette décision. Les délégations financières seront convoquées le 28 décembre 1920 et le conseil supérieur le 30 décembre 1920.

---

## 31 DÉC. 1920 : RACHAT DU RÉSEAU PAR L'ALGÉRIE 1<sup>er</sup> JUILLET 1921 : EXPLOITATION CONFIEE AU P.-L.-M.

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
(*Le Sémaphore algérien*, 8 juillet 1921)

L'assemblée ordinaire de cette société s'est tenue au siège social, 1, rue de la Tour-des-Dames, à Paris, sous la présidence de M. Peytel, président du conseil d'administration.

Le rapport signale que le gouvernement général de l'Algérie, autorisé à cet effet par le gouvernement métropolitain, après avis du Conseil d'État, a prononcé le rachat du réseau à la date du 31 décembre 1920. À la demande qui lui en fut faite, la Compagnie consentit à continuer l'exploitation du réseau racheté à partir du 1<sup>er</sup> janvier jusqu'au 30 juin 1921, non pour son compte, mais pour celui de l'Algérie, sans perte ni bénéfice pour la Compagnie.

La longueur des lignes exploitées en 1920 s'élève à 606 kilomètres.

À partir du 1<sup>er</sup> juillet 1920, l'augmentation des tarifs a été portée de 75 % à 125 % sur tous les réseaux algériens d'intérêt général.

Les recettes de la ligne de Sainte-Barbe du Tlélat à Ras-el-Ma, Crampel se sont élevées à 7.212.718 francs. Celles de Tabia à Tlemcen à 3.298.968 francs. Les recettes de la ligne d'Oran à Aïn-Témouchent ressortent à 2.718.844 francs ; celles de la ligne de Blida à Berrouaghia à 2.618.802 francs, et celles de Tlemcen à la frontière du Maroc à 2.269.580 fr. Les recettes de la ligne de la frontière algérienne à Oudjda s'élèvent à 645.250 francs.

Les sommes à recevoir de l'État pour 1920, en vertu de la garantie d'intérêt sur les dépenses de premier établissement et les travaux complémentaires ressortent à 5.066.201 francs auxquelles il y a lieu d'ajouter l'excédent des dépenses réelles sur les recettes nettes de l'exploitation : 4.243.901 francs, soit un total de 9.310.102 francs.

Cette somme se trouve ramenée, par certaines déductions contractuelles, à 7 millions 625.093 francs.

L'assemblée a décidé de fixer le dividende à 28 fr. 75 par action, dont 25 francs déjà payés. Le solde de 3 fr. 75 sera payé comme précédemment avec le coupon semestriel, coupon qui serait ainsi porté à 16 fr. 25, moins les impôts.

L'assemblée a réélu MM. [Lucien] Bordet, [Georges] Favereaux, [Maurice] Pouyer et [Gustave] Schelle, administrateurs sortants.

---

OUEST-ALGÉRIEN  
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 8 mars 1922)

On sait que le réseau exploité par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien a été racheté par la colonie à la date du 30 décembre 1920, en vertu du droit de rachat inscrit dans les différentes conventions intervenues entre la Compagnie et le Gouvernement général de l'Algérie. L'exercice 1920 est donc le dernier pendant lequel elle a exploité pour son compte ; on se souvient, en effet, qu'il a été décidé qu'elle continuerait l'exploitation jusqu'au 30 juin 1921, mais que cette exploitation se ferait en régie, c'est-à-dire sans pertes ni bénéfices pour la Compagnie ; ce délai a d'ailleurs été prorogé à deux reprises, d'abord jusqu'au 31 décembre 1921, puis jusqu'au 31 décembre 1922.

Le rapport soumis à la dernière assemblée indique en conséquence que les comptes relatifs à la période d'exploitation en régie se présenteront sous la forme d'un compte très simple de recettes et de dépenses : ces comptes mettent la société en débours important, mais l'Algérie prendra les mesures utiles pour lui rembourser ses avances.

Au sujet des résultats de 1920, le conseil d'administration fournit les renseignements suivants :

La longueur des lignes exploitées s'élève à 606 kilomètres 699 m.

L'augmentation des tarifs a été portée de 75 % à 125 % depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1920 sur tous les réseaux algériens d'intérêt général. Les 25/125 des recettes du trafic sont portées au compte spécial qui est lui-même débité des dépenses supplémentaires en faveur du personnel et dont le solde créditeur en fin d'exercice est porté au crédit de l'État.

Les recettes de la ligne Sainte Barbe-du-Tlélat à Raz-el-Ma-Crampel s'élèvent à 7.212.718 fr., contre 4.832.760 34 en 1919. Il en a été déduit d'abord la somme à porter au compte spécial soit 1.428.247 04 (1/5<sup>e</sup>), puis le montant total des dépenses réelles, soit 7.210.939 63 ; le déficit en résultant, soit 1.426.468 13, a été porté au débit du compte de garantie de l'État.

Sur la ligne de Tabia à Tlemcen, les recettes se sont élevées à 3.298.968 72 en augmentation de 1.025.844 71 sur celles de 1919. Les dépenses réelles étant de 3.065.644 15, il a été porté 656.258 76 au crédit du compte spécial et 422.934 19 au débit de l'État.

La ligne d'Oran à Aïn-Temouchent a produit 2.718.844 15 et coûté 2.019.170 fr. ; le compte spécial a été crédité de 540.286 72 et l'État de 159.387 29.

Les recettes de Blida-Berrouaghia ont atteint 2.618.802 86, et les dépenses 4.155.661 11 ; le compte spécial a reçu 521.696 78 et l'État a été débité de l'insuffisance, soit 2.058.555 03.

Quant à la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc, incorporée au réseau algérien au début de l'exercice, elle a produit 2.369.550 06, contre 1 million 786.638 88 précédemment. L'affectation du cinquième au compte spécial ressort à 582.941 18 ; le déficit dont l'État a été débité est de 495.331 fr.

La ligne exploitée pour le compte de l'Algérie en vertu de la convention du 27 novembre 1909, a produit 1.517.543 01 pour la section de Berrouaghia à Hassi-Bahbah et les dépenses afférentes à cette ligne se sont élevées à 2.369.014 35. Le compte spécial a reçu 296.508 36 et le jeu des sommes affectées à la constitution de réserves spéciales à cette ligne a amené la différence couverte par le Gouvernement à 1.199.630 84. Le fonds de réserve spécial à cette ligne atteint 313.617 04. L'exploitation de la section de la frontière algérienne à Oudjda s'est traduite par un solde créditeur de 82.281 59.

Le compte de garantie d'intérêts a été débité de 5.066.201 81, en vertu de la garantie d'intérêts sur les dépenses de premier établissement et travaux complémentaires et de 4.243.901 06, représentant l'excédent des dépenses réelles sur les recettes, soit au total 9.310.102 87. Il y a lieu d'en déduire le part revenant à l'État dans les intérêts de la réserve de l'exploitation des lignes du Tlélat à Crampel, de Tabia à Tlemcen, d'Oran à Aïn-Temouchent ainsi que de Blida à Berrouaghia, ainsi que le

montant de l'indemnité d'utilisation et de séjour du matériel roulant sur la section de la frontière algérienne à Oudjda. Après addition des redressements relatifs aux exercices antérieurs et du solde du compte spécial, le montant des avances dues par l'État se monte finalement à 7.625.093 95 pour l'exercice, soit au total 104.259.403 26, sur lesquels 100.594.125 47 avaient été versés au 31 décembre 1920.

Le compte de « liquidation des exercices » a été débité de l'intérêt et amortissement des titres émis pour les diverses lignes ; il a été transporté, d'autre part, de ce chapitre au compte spécial une somme de 600.000 fr.

Le compte de liquidation a été crédité du montant de la garantie de l'État et de la part de la Compagnie dans les intérêts produits par le fonds de réserve spécial. Il présentait au 31 décembre 1919 un solde créditeur de 1.917.863 65 sur lequel ont été prélevé 94.796 25 pour compléter à 28 75 le dividende de 1919. Il restait ainsi 1.823.072 40 qui ont été portés à 1.955.515 21 par les apports de l'exercice 1920, déduction faite de la réserve légale.

Le dividende a été fixé comme l'an dernier à 28 15 et a absorbé une somme de 94.245 francs, le solde du compte de liquidation étant ainsi ramené à 1.861.270 21.

Les deux coupons encaissés en juillet 1920 et janvier 1921 se montent à 25 francs. Le solde de 3 75 a été payé en juillet 1921 en même temps que l'acompte sur l'exercice 1921, le coupon se montant de la sorte à 16 25 sous déduction des impôts.

Au 31 décembre 1920, la réserve légale s'élevait à 366.004 70 ; elle est employée en obligations de la Compagnie.

La situation des institutions de prévoyance est la suivante :

L'actif de la caisse des retraites est passé de 943.398 76 au 31 décembre 1919 à 932.873 30 au 31 décembre 1920, après affectation des retenues sur les traitements, etc., et déduction du service des pensions.

Quant à l'actif de la caisse de prévoyance, qui atteignait 3.538.008 86 à fin 1919, il se chiffrait par 3.755.241 84 à fin 1920.

Il existe, d'autre part, un fonds d'épargne pour neuf agents auxquels leur âge ne permettait pas de commissionner lors de leur admission à la Compagnie, fonds qui s'élevait fin 1920 à 21.548 27. Le bilan au 31 décembre 1920 peut se résumer comme suit :

ACTIF	
Compte de 1 <sup>er</sup> établissement	110.550.430 33
Ligne Berrouaghia-Djelfa (1 <sup>er</sup> établ.)	1.314.129 37
Compte d'ordre annexe	1.434.456 00
Caisse, portefeuille, domaine privé	8.847.849 99
État	169.057.120 66
Débiteurs divers	5.003.553 33
Exploitation Berrouaghia-Djelfa	417.407 26
Institutions de prévoyance	6.939.088 89
	<u>303.564.105 83</u>
PASSIF	
Capital	17.000.000 00
Obligations	87.980.273 49



Réserve spéciale (conversion)	943.597 66
Subvention Médéa	190.000 00
Réserve légale	366.004 79
Réserve spéciale Berrouaghia-Djeffa	313.617 04
Réserve spéciale autres lignes	401.448 22
Coupons à payer, intérêts, droits au Trésor	2.563.390 11
État	165.391.912 87
Créditeurs divers	15.664.772 37
Exploitation Berrouaghia-Djelfa	1.366.087 76
Institution de prévoyance	7.118.050 71
	303.564.105 83

Le bilan ci-dessus a été approuvé par l'assemblée qui a également adopté la répartition proposée par le conseil et réélu administrateurs, pour une période de trois ans, MM. Bordet, Favereaux, Pouyer et Schelle.

---

*Annuaire Desfossés* 1923, p. 365-366 :  
Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
Conseil d'administration : *idem*.

---

Qui êtes-vous ? 1924 :  
BORDET ([Joseph] *Lucien*), 181, boulevard Saint-Germain, T. : Ségur 01-99.  
[Administrateur (1902), puis] président de la Société centrale de Dynamite\* ;  
président de la Compagnie des phosphates du Dyr ; président de la Société du Djebel-Djerissa ; président de la Compagnie algérienne [puis (1923) président honoraire] ; vice-président de la Compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid ; vice-président de la Compagnie des phosphates et du chemin de fer de Gafsa (Tunisie) ; administrateur de la Compagnie des forges de Châtillon, Commentry et Neuves-Maisons [dont il avait été nommé administrateur délégué en 1889] ; administrateur du Crédit national\* ; administrateur des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien, [administrateur des Mines de fer de Giraumont, des Forces motrices de la Truyère, commissaire des comptes des Chemins de fer de l'Est], etc.

[1846-1926]

[Polytechnicien et inspecteur des finances]

Chevalier de la Légion d'honneur.

Marié à M<sup>lle</sup> [Marie-Jeanne] Raveau [dont une sœur avait épousé Charles Ferrand (1859-1931), ingénieur en chef des constructions navales, président de la Chambre syndicale des constructeurs de navires, administrateur du Bône-Guelma et prolongements (1917), puis de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens.]. [D'où Germaine, mariée à Pierre Massias Jurien de la Gravière (1877-1933), petit-fils de l'amiral, administrateur de la Compagnie algérienne, qu'il représenta à la Compagnie marocaine, aux Moulins du Maghreb, aux Phosphates du Dyr, au Bône-Guelma et prolongements (1920), puis à la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens.]

Club : Union artistique.

CHOLET (L.).

8, rue Saint-Paul.

Directeur honoraire, administrateur de la [Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien](#).

GOUDCHAUX (Eliézer-Charles).

20, avenue de la Grande-Armée, T. : Wagram 05-33 ; et à Saint-Germain-en-Laye (Seine-et-Oise).

Officier de la Légion d'honneur.

Né à Metz, le 26 mars 1842 [† 17 mars 1925].

[Frère d'Edmond Goudchaux († 1907), banquier, président des Forges et aciéries du Nord et de l'Est, des Usines métallurgiques de la Basse-Loire, à Trignac — [actionnaire de la Société de l'Ouenza en Algérie](#) —, etc.]

Services rendus pendant le siège de Paris, pour l'emprunt de cinq milliards et la négociation des bons du Trésor ; président de l'Union française pour le sauvetage de l'enfance ; chef de maison de banque [[Administrateur des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien et du Crédit algérien](#), censeur (1913), puis administrateur du Crédit foncier de France.].

[Père de Louise Goudchaux, mariée à Maurice Tinardon (1865-1940), X-Ponts, administrateur délégué, puis président (1924-1940) de la Raffinerie et des sucreries Say (dans le sillage de [Joanny Peytel](#), président du [Crédit algérien](#) et de Say), administrateur du PLM et de Péchiney, régent de la Banque de France (1935-1936), administrateur de la Banque de Paris et des Pays-Bas (nov. 1937-janvier 1940), [successeur en 1925 de son beau-père au Crédit algérien](#) et au Crédit foncier de France.]

Club : Cercle républicain.

LE BOURDAIS DES TOUCHES (Jean, comte), consul général de France honoraire ; [administrateur des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien](#) ; [censeur de la Banque de l'Algérie](#).

7 bis, rue Raynouard, T. : Auteuil 18-24 ; et château de Lorderay, par Saint-Martin-sur-Ouanne (Yonne).

Chevalier de la Légion d'honneur.

Né le 4 avril 1874, à Lodève [† 5 février 1948].

[Marié le 6 juin 1902 à Mlle Yvonne Camusat de Riancey. Divorcé en novembre 1910.]

Éduc. : collègue Stanislas.

Docteur en droit ; [chef du secrétariat particulier (juin 1899), chef adjoint du cabinet (juillet 1900), chef de cabinet (décembre 1900) de Joseph Caillaux au ministère des Finances,] conseiller référendaire à la Cour des comptes [février 1901] ; [de nouveau chef de cabinet de Caillaux aux Finances (janvier-juin 1907),] consul de France de première classe à Florence [1907-1909][poste jamais occupé d'après *Le Temps*, 22 février 1909][attaché financier de France à Saint-Pétersbourg (février 1909)] [administrateur (mai 1909), puis président (mai 1929) de la Banque privée industrielle, commerciale, coloniale (Lyon-Marseille)(« la Banque privée »), puis (1931) administrateur de la Société lyonnaise de dépôts (après absorption de la Banque privée), [administrateur des Phosphates tunisiens \(1909\)](#), [administrateur \(1909\)](#), puis [liquidateur \(1921\) des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien](#), [censeur \(décembre 1911\)](#), puis (c. 1929) [administrateur de la Banque de l'Algérie](#), [commissaire aux comptes de la Banque industrielle de l'Afrique du Nord en tant que représentant de la Banque de l'Algérie \(1919 ?-1929\)](#), à nouveau chef de cabinet de Caillaux aux Finances (avril-octobre 1925 et mars-juin 1926), administrateur du Crédit foncier du Brésil et de l'Amérique du Sud (groupe Bouilloux-Lafont), vice-président de la Société toulousaine de crédit industriel, administrateur (janvier 1939) de La Préservatrice Accidents et risques divers.].

Membre de la Société d'économie politique et de la Société de statistique.

SCHELLE (Gustave), ancien directeur au ministère des Travaux publics [retraite en mai 1905] ; membre de l'Institut [1919].

27, rue d'Amsterdam.

Commandeur de la Légion d'honneur.

Né le 18 janvier 1845 [† 1<sup>er</sup> juillet 1927].

Veuf.

Éduc. : Paris.

[Administrateur des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien (c. 1905), des Tramways de Tunis et de la Compagnie française pour la location de matériel de transports, commissaire aux comptes de la Thomson-Houston, de la Cie centrale pour l'énergie électrique et de la Compagnie générale française de tramways.]

Œuvres : Ouvrages d'économie politique, notamment Études sur les économistes physiocrates du XVIII<sup>e</sup> siècle et une édition des œuvres de Turgot, dont le dernier volume est en préparation, ainsi qu'un ouvrage théorique d'économie politique.

---

Ingénieurs et ingénieurs-conseils  
Sélection des ingénieurs coloniaux  
(*Annuaire industriel*, 1925)

Chalumeau (Camille), chev. Lég. honn., 1, cours Gambetta, Lyon, Rhône. T. Vaudrey 9-27. E.C.P. Ingénieur de la Ville de Lyon, chef de service, et ingénieur de la Foire de Lyon. Ingénieur-Conseil. Expert. (Travaux publics.)

Antérieurement : attaché aux études des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien et ingénieur-directeur des travaux de la ville d'Oran.

---

COMPAGNIE DES CHEMINS DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
S.A. frse au capital de 17 MF.  
Siège social : PARIS, 10, place Vendôme  
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,  
*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord*, 1926-1927, p. 128-130)

Conseil d'administration

composé de 5 à 12 membres, nommés pour 3 ans, propriétaires de 50 actions.

LE BOURDAIS DES TOUCHES, 7 bis, rue Raynouard, Paris ;

CLERC, 83, av. Mozart, Paris ;

FAVEREAUX (Georges), 16, av. La Bourdonnais ;

PEYTEL (André), 130, fbg St-Honoré, Paris ;

POUYER (Maurice), 15, r. Montaigne, Paris ;

SCHELLE (Gustave), 21, r. d'Amsterdam, Paris.

Commissaires aux comptes

MALARET (de), à Mesnil-Eudes, par Lisieux.

---

Chemin de fer de l'Ouest-Algérien  
(*Le Journal des débats*, 28 juin 1927)

Les bénéfices de 1926 sont sensiblement du même ordre que ceux de 1925. L'assemblée du 24 juin a voté un dividende de 28 fr. 75 brut. Le solde de 3 fr. 75 — un acompte ayant été versé — sera mis en distribution le 1<sup>er</sup> juillet. À cette même date, la société paiera également un acompte de 12. fr. 50 sur l'exercice 1927.

---

NÉCROLOGIE  
Maurice Pouyer  
(*Le Figaro*, 27 janvier 1928)

On annonce la mort de M. Pouyer, ancien officier de marine, administrateur des chemins de fer de Dakar à Saint-Louis et de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, chevalier de la Légion d'honneur, décédé muni des sacrements de l'Église, le 24 janvier 1928, en son domicile à Paris, 15, rue Montaigne. De son mariage avec M<sup>lle</sup> Travot, il laisse deux enfants, M. Jean Pouyer et M<sup>me</sup> Charles Pillivuyt. Les obsèques auront lieu demain samedi 28 courant, à dix heures précises, en l'église Saint-Philippe du Roule, où l'on se réunira. Inhumation au cimetière Montmartre.

Prière de considérer le présent avis comme une invitation.

---

OUEST-ALGÉRIEN (en liquidation)  
(*Le Journal des débats*, 26 juin 1928)

L'assemblée ordinaire du 22 juin a approuvé la répartition déjà faite par le conseil de 25 fr. par action pour l'exercice 1927, et décidé de prélever sur le compte de liquidation une somme de 119.550 fr. représentant 5 fr. par action de capital.

---

*Annuaire Desfossés* 1929, p. 345 :  
Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
Conseil d'administration : MM. J. Peytel, Bordet, M. Le Bourdais des Touches, G. Favereaux, Clerc, L. Hiélard, M. Pouyer, J. Schelle, M. Cholet.

---

CHEMIN DE FER DE L'OUEST ALGERIEN  
(en liquidation)  
(*L'Africain*, 16 mai 1930)

Les comptes de 1929 qui seront présentés à l'assemblée du 30 mai ne différeront pas sensiblement des précédents. Le dividende sera vraisemblablement, maintenu à 30 francs.

---

*Annuaire Desfossés* 1931, p. 360 :  
Chemins de fer de l'Ouest-Algérien  
Liquidateurs : MM. J. Peytel, Bordet, M. Le Bourdais des Touches, G. Favereaux, Clerc, M. Pouyer, J. Schelle.

---

REMERCIEMENTS  
(*L'Écho d'Alger*, 7 novembre 1936)

Mme Paul Scal ; M. et Mme Clair Scal remercient de la sympathie qu'on leur a témoignée à l'occasion du décès de  
Monsieur Clément SCAL,  
ancien directeur de l'Ouest-Algérien.

---

La Compagnie de l'Ouest-Algérien\*.  
(selon Augustin Hamon,  
*Les Maîtres de la France*, t. 3, Éditions sociales internationales, 1938).

La situation est à peu près la même pour la Compagnie de l'Ouest-Algérien. Son conseil de liquidation ne comprend que quatre membres : M. André Peytel, M. [Jean] Le Bourdais des Touches et M. Steinbrenner, cités à propos du Crédit algérien, et M. Bride qui habite à Savigny-sur-Orge.

---

CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGERIEN  
(*Le Temps*, 5 novembre 1938)

L'acompte de dividende habituel de 12 fr. 50 par action de capital est mis en paiement.

---

CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN  
(*Le Journal*, 1<sup>er</sup> juin 1942)

Le dividende de l'exercice 1941 serait maintenu à 33 francs par action de capital et à 3 francs par action de jouissance

---

CHEMINS DE FER DE L'OUEST ALGÉRIEN (En liquidation)  
[Desfossés 1956/357]

CONSEIL DE LIQUIDATION :

Peytel (André)[1883-1967][neveu de Joanny Peytel, président du Crédit algérien], 193 (Métropolitaine de financ. et de banque), 204 (pdt Crédit algérien), 357 (liquid. CF Ouest alg.), 594 (Maroc. mines et prod. chim.), 734 (Équatoriale de mines), 1721 (Gén. des colonies), 1722 (Gén. du Maroc), 1990 (Raff. + suc. Say), 2124 (pdt Prisunic).

Peytel (Pierre)[1882-1968][neveu de Joanny Peytel, président du Crédit algérien][Ingénieur-chimiste conseil de Mines et produits chimiques et des Pyrites de Huelva], 357 (CF Ouest alg.).

Boreux (Jean-Michel)[1909-1985][fils de Charles Boreux, conservateur du musée du Louvre, et d'Odile Peytel, nièce de Joanny Peytel, président du Crédit algérien][Marié en 1935 à Marie Pérouse de Montclos, dont Régis, Catherine et Gilles][Inspecteur des finances, dga du Crédit algérien, puis pdg du Crédit privé], 357 (liquid. CF Ouest alg.)

COMMISSAIRES AUX COMPTES : MM. J. Bouteron, P. Blanc.

SIÈGE SOCIAL : Paris, 5, rue Louis-le-Grand.

CONSTITUTION Société anonyme française. constituée le 10 novembre 1881, expirant le 30 novembre 1975. L'État a, à la date du 31 décembre 1920, racheté le réseau. La prise de possession par la

Compagnie P.-L.-M. substituée à l'État a été faite le 1<sup>er</sup> juillet 1921. La cession a eu lieu moyennant une annuité payable jusqu'en 1975, légèrement supérieure à 5 millions, dont une petite partie, variable, diminue légèrement tous les ans au fur et à mesure de la réduction du nombre des obligations émises pour la construction de la ligne Tlemcen-Frontière du Maroc.

CAPITAL SOCIAL : 17 millions de fr., en 34.000 actions de 500 fr., divisé en 19.380 actions de capital et 14.620 actions de jouissance. La loi du 27 octobre 1943 ayant interdit l'amortissement des actions par tirage au sort, la Société a procédé, le 1<sup>er</sup> juillet 1946. à un remboursement partiel du capital des actions non amorties, à raison de 40 fr. par titre et le 2 janvier 1953 un remboursement partiel de 100 fr.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : Prélèvement pour amortissement du capital : 5 % à la réserve, 5 %, aux actions de capital sur la partie non remboursée du nominal, 5 fr. d'intérêt supplémentaire aux actions de capital. Le solde à toutes les actions.

SERVICE FINANCIER : Paiement des coupons : actions Crédit algérien, Société générale, Crédit lyonnais, Comptoir national d'escompte, Cie algérienne.

TRANSFERTS : Actions : Crédit algérien. Obligations : Cie du P.-L.-M.

COUPONS NETS AU PORTEUR : Actions de capital : n° 138 (2 juillet 1951), 19 fr. ; 139 (8 juillet 1952), 18 fr. ; 140 (2 janvier 1953), 100 fr. (remboursement de capital) ; 141 (6 juillet 1953), 18 fr. ; 142 (9 juillet 1954), 17 fr. ; 143 (8 juillet 1955), 17 fr.

### BILANS AU 31 DÉCEMBRE

	1950	1951	1952	1953	1954
ACTIF					
Capital	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000
Subvention	190	190	190	190	190
Réserves	744	1.318	731	1.030	689
Dette consolidée	89.924	88.924	89.133	89.188	90.138
Dette flottante	1.915	1.675	1.720	1.736	1.427
Comptes d'ordre	8.697	8.521	8.272	9.090	9.897
	<u>117.470</u>	<u>117.628</u>	<u>117.046</u>	<u>118.179</u>	<u>118.836</u>
PASSIF					
Immobilisé	111.229	111.229	111.228	111.228	111.229
Réalisables	3.615	3.486	4.910	3.283	4.173
Disponible	2.626	2.913	3.668	3.434	
	<u>117.470</u>	<u>117.628</u>	<u>117.046</u>	<u>118.179</u>	<u>118.836</u>