

Mise en ligne : 12 décembre 2014.
Dernière modification : 5 mars 2018.
www.entreprises-coloniales.fr

SOCIÉTÉ ANONYME DES TRAMWAYS DE TUNIS

COMPAGNIE MUTUELLE EAU-GAZ-ÉLECTRICITÉ, Bruxelles
(*Le Journal des chemins de fer*, 31 octobre 1896)

Vice-président : M. Joseph Closon, administrateur délégué de la Société des chemins de fer du Plateau de Herve ; [président de la Société anonyme des tramways de Tunis](#) et de la Société des usines de produits chimiques de Hautmont, à Liège.

Ci-dessous :

Société anonyme des tramways de Tunis
constituée par acte passé devant M^e Dotrange, notaire à Liège
le 30 juin 1888
et publiée au *Moniteur belge* le 16-17 juillet suivant, annexe, n° 1610.
Capital social : 12.500 actions ordinaires
ACTION ORDINAIRE AU PORTEUR
Liège le 20 août 1888
Un administrateur : Closon.
Un administrateur tunisien.
Reçu deuxième répartition de 5 fr. le 31 décembre 1903
Reçu troisième répartition de 5 fr. le 31 décembre 1910
Solde restitution fiscale exercice 1934. Répartition extraordinaire



SOCIÉTÉ ANONYME



DES

Tramways de Tunis

Constituée par acte passé devant M^e Dotrengé, Notaire à Liège,

le 30 juin 1888

et publié au Moniteur Belge le 16-17 juillet suivant. Annexe, N^o 1610.

Recu bénéfice répartition
de 5 francs
le 14/03/1910

Capital social : 12,500 actions ordinaires

Recu bénéfice répartition
de 5 francs
81 Décembre 1910

Action ordinaire au porteur

N^o **11151**

Donnant droit à un douze mille cinq centième de l'avoir social
et à une part proportionnelle dans les bénéfices de la Société.

Liège, le 20 août 1888.

SOLDE RESTITUTION FISCALE.
EXERCICE 1934. RÉPARTITION EXTRAORDINAIRE.

UN ADMINISTRATEUR,

UN ADMINISTRATEUR,

Moson

نمبر ايدوس

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS

S.A. tunisienne, 4 mars 1903, p. 75 ans.

La Compagnie mutuelle des tramways
in Marie-Thérèse Bitsch,
La Belgique entre la France et l'Allemagne : 1905-1914
(Publications de la Sorbonne, janv. 1994, 574 pages)

[202] La Mutuelle [filiale de la SGB] s'intéresse surtout aux Compagnies de tramways, en Russie (Bialystok, Kazan, Kiev, Kursk, Orel, Odessa), à [Tunis...](#)

1907 (8 février) : inscription à la cote au comptant.

Compagnie française pour l'exploitation
DES
PROCÉDÉS THOMSON-HOUSTON
Assemblée générale ordinaire du 15 avril 1907
(*Le Capitaliste*, 25 avril 1907)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

[...] Les fournitures de matériel mécanique et électrique nécessaire à l'installation du chemin de fer à traction électrique entre Tunis, Carthage et La Marsa, qui nous ont été confiées par la Compagnie des tramways de Tunis, seront bientôt terminées et nous espérons que cette ligne pourra entrer en fonctionnement avant la fin de l'année. [...]

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE
DE TRAMWAYS
(*Le Journal des finances*, 3 octobre 1907)

Le réseau de Tunis ne figure plus dans le relevé des recettes de la Compagnie depuis 1903, parce qu'il a été rétrocédé à une société indépendante.

Compagnie des tramways de Tunis
(*Le Journal des finances*, 19 avril 1908)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires, qui a eu lieu le 7 avril 1908, a approuvé les comptes de l'exercice 1907 et fixé le dividende à 6 francs par action.

Un acompte de 4 francs ayant déjà été payé en novembre dernier, le solde de 2 francs par action sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai prochain.

Les Chemins de fer en Tunisie
(*Le Journal des finances*, 5 septembre 1908)

[...] Les tramways ne figurent pas encore pour un total très important dans les entreprises de transport en Tunisie.

Comme ville, il n'y a que Tunis qui en soit dotée.

Au 1^{er} janvier 1908, le réseau qui dessert ses rues et sa banlieue atteignait une longueur totale de 25 kil. 494 mètres, concédés à la Compagnie générale française de tramways jusqu'au 31 décembre 1970.

En dehors du réseau de Tunis, il n'existe que deux petites lignes de tramways : l'une, de la station de Maxuta-Radès à la mer, longue de deux kilomètres, l'autre longue de 5 kilomètres, entre la station de Tindja et l'arsenal Sidi-Abdallah par Ferryville.

Tramways de Tunis
(*Le Journal des finances*, 3 mai 1909)

Les recettes d'exploitation ont atteint en 1908 1 million 794.609 francs, en augmentation sensible sur celles de l'exercice précédent qui s'élevaient à 1.004.112 francs. De ce fait, le bénéfice net ressort à 576.006 francs, contre 441.021 francs en 1907.

Tramways de Tunis
(*Annuaire Desfossés*, 1910, p. 183-184)

ADMINISTRATEURS

MM. O. Renaud [*sic* : Maurice Renaud, de la Thomson...], J[oseph] Baldauff [ing. ECP d'origine luxemb.], G[eorges] Pavie [Aux. frse de tram., ...], Baron Ancion [Belg.], L[ouis] Goury du Roslan [Thomson], L. Guary [Cie gén. frse des tramways], G[ustave] Schelle [commissaire aux comptes Thomson].

Compagnie des tramways de Tunis
(*Le Journal des finances*, 14 janvier 1911)

Constituée sous les auspices de la Compagnie générale française de tramways, la Compagnie des tramways de Tunis paraît offrir de belles perspectives, d'autant que le développement commercial et industriel du protectorat en général, et de la ville de Tunis en particulier, ne pourra qu'influencer heureusement la marche de ses affaires. Ses actions se négocient actuellement aux environs de 120.50 et peuvent être conservées.

Tunisie
LE BOYCOTTAGE DES TRAMWAYS
(*Le Temps*, 21 février 1912)

Notre correspondant de Tunis nous télégraphie :

La population indigène continue à boycotter les tramways de la ville de Tunis. La discipline dont elle a fait preuve depuis plus de huit jours n'est pas le trait le moins curieux de ce mouvement.

Le groupe qui a organisé ce boycottage se défend d'avoir obéi à des passions xénophobes. *Le Tunisien*, que dirige M. Bachambra, l'un des chefs du groupe, affirmait jeudi dernier que la population indigène avait à se plaindre depuis longtemps de la Compagnie des tramways. Celle-ci aurait autorisé ses wattmen à marcher dans certaines rues de la ville arabe à une vitesse excessive.

Les employés italiens auraient irrité les voyageurs indigènes par une foule de procédés injurieux dont les moindres auraient consisté à remettre la voiture en marche au moment où les indigènes s'apprêtaient à monter ou à descendre, ou encore à leur marcher sur les pieds sous prétexte de leur faire payer leur place. L'accident du 8 février dernier — un wattman italien écrasa ce jour-là une fillette indigène — aurait fait éclater un ressentiment général qui couvait depuis longtemps.

Il est possible que certaines de ces plaintes soient fondées. Aussi bien ne voit-on pas pourquoi la Compagnie des tramways refuserait d'organiser le contrôle de la vitesse des trams que réclame le comité de boycottage. Mais il est un point sur lequel le comité en question paraît agir contrairement à l'intérêt manifeste des indigènes eux-mêmes. Il demande en effet l'égalité des salaires pour tous les employés sans distinction de race ou de confession. Si cette mesure était adoptée, aucun indigène ne trouverait plus à s'embaucher, car à salaire égal, les compagnies préféreront, pendant longtemps encore, la main-d'œuvre européenne.

NOUVELLES COLONIALES
Tunisie
L'EXTENSION DU BOYCOTTAGE
(*Le Temps*, 29 février 1912)

Le boycottage inauguré le 9 février dernier par les indigènes de Tunis contre les tramways de la ville continue à s'exercer avec le même calme et la même résolution. On sait que le comité indigène qui a organisé ce mouvement insiste auprès de la compagnie sur trois revendications essentielles : renvoi des employés étrangers, c'est-à-dire n'étant ni Français ni indigènes ; unification des salaires au profit des employés indigènes ; contrôle de la vitesse et de la conduite des voitures. La compagnie ayant opposé sur ces trois points une fin de non-recevoir, les tramways de Tunis circulent sans voyageurs indigènes, et perd, d'après certains, un millier de francs par jour.

Mais voici qui est plus significatif encore : le boycottage paraît s'étendre et prendre des formes nouvelles. C'est du moins ce que prétend la *Tunisie française*, organe peu suspect de tendresse pour les indigènes. A Tunis, les indigènes se prépareraient à boycotter les commerçants italiens. Pour n'avoir pas à acheter de macaroni chez les épiciers italiens, des capitalistes musulmans se seraient réunis pour fonder des fabriques de pâtes alimentaires ; deux de ces fabriques fonctionneraient déjà et deux autres seraient sur le point de s'ouvrir. Les épiciers arabes, pour la plupart originaires de l'île de Djerba, seraient également invités à ne plus rien vendre à leur nombreuse clientèle sicilienne.

Le mouvement gagnerait d'ailleurs le reste de la Régence. A Bizerte, depuis une huitaine de jours, les commerçants italiens seraient l'objet d'un boycottage général. Les jardiniers italiens (toujours, d'après la *Tunisie française*), qui apportent leurs légumes au marché municipal, ne trouvent plus d'acheteurs.

S'il convient d'accueillir avec réserve certaines de ces nouvelles, il n'en apparaît pas

moins que, sans bruit et sans affiches, la population indigène s'exerce en ce moment à une forme d'action collective dont on ne saurait méconnaître la nouveauté sur le sol africain.

Tramways de Tunis
(*Les Annales coloniales*, 2 mars 1912)

Pendant l'exercice 1911, les résultats obtenus par la Compagnie des Tramways de Tunis, accusent une progression des recettes d'exploitation qui sont passées de 1.966.621,98 à 2.043.432 fr. 99. En tenant compte des intérêts et produits divers, mais déduction faite de la quote-part au gouvernement tunisien et des dépenses d'exploration ainsi que des annuités de rachat et d'amortissement, le bénéfice net ressort à 672.571 fr. 34 contre 599.602 fr. 69. Y compris le report antérieur, le solde disponible s'établit à 692.718 fr. 53 contre 617.286 fr. 57 en 1910.

Le conseil d'administration proposera à l'assemblée générale des actionnaires convoquée pour le 14 mars prochain la répartition d'un dividende de 6 fr. bruts, soit 5 fr. 50 nets, ce qui correspond au même dividende que l'an dernier. Un acompte de 4 fr. ayant distribué le 15 décembre, le solde, soit 1 fr. 50, serait payable le 1^{er} mai 1912.

(*Le Temps*, 11 mars 1912)

Les Tramways de Tunis n'ont pas varié à 125. Si les recettes des voitures ont subi du chef du boycottage une certaine diminution, cette diminution a été compensée par le développement de la vente d'électricité, notamment à la Compagnie du gaz de Tunis*.

NOUVELLES COLONIALES
Lettre de Tunisie
Le boycottage des tramways et l'opinion publique
(*Le Temps*, 12 mars 1912)

(De notre correspondant particulier.)

Tunis, mars.

La grève des tramways dure depuis bientôt quatre semaines, sans qu'aucune modification se soit produite depuis le premier jour. Les Arabes continuent à s'abstenir systématiquement de monter dans les voitures, malgré leur peu de goût pour la marche. C'est un spectacle curieux de voir sur les avenues montantes de la ville de grosses femmes arabes empêtrées dans leurs voiles et s'essoufflant à la pratique d'un sport qui leur était jusqu'ici à peu près inconnu, tandis que les tramways passent à vide.

La grève se déroule d'ailleurs dans le plus grand calme, et le mot d'ordre étant maintenant scrupuleusement observé par tous, on n'assiste plus, comme au début, à des discussions et à des colloques animés entre des Bédouins, arrivés de la campagne et montés par erreur en tramway, et leurs coreligionnaires de la capitale qui les en faisaient descendre.

L'unanimité du mouvement et la rigueur avec laquelle il se poursuit ont impressionné assez fortement la population européenne. Les vieux Français de Tunisie surtout, habitués à considérer les indigènes comme une sorte de toile de fond dans le décor tunisien, quelque chose comme les chameaux et les palmiers, ne peuvent s'accoutumer

à l'idée qu'au contact de notre civilisation, ce peuple de figurants en burnous ait marché depuis trente ans, et qu'il aspire maintenant à jouer un rôle.

Il faut reconnaître que son évolution s'est étonnamment accélérée depuis six mois. La guerre italo-turque, en faisant sentir profondément aux musulmans de Tunis la parenté religieuse qui les unit à leurs frères de Tripolitaine, a créé du même coup entre tous nos protégés un lien puissant. Ils sont unis aujourd'hui dans une passion de haine commune contre l'Italie. Et pendant longtemps, au moins tant que durera la guerre, les appels à ce sentiment seront entendus. Ainsi s'explique la persistance du boycottage d'une compagnie qui est française, mais qui a le tort impardonnable, aux yeux des Arabes, d'employer en majorité des Italiens. Ajoutez à cette sorte de patriotisme religieux, l'extrême misère d'un prolétariat indigène urbain composé en grande partie à Tunis de petits artisans frappés chaque jour davantage par la concurrence européenne, et vous comprendrez combien il est facile d'émouvoir la sensibilité d'une population qui voit des étrangers, qu'elle déteste, occuper des emplois dont elle pourrait profiter.

Il serait faux d'en conclure, comme on le fait dans certains milieux, que le mouvement est dirigé contre les Européens en général et menace notre établissements en Tunisie. Aux sentiments violents contre l'Italie, correspond au contraire un ardent loyalisme envers la France. La belle attitude des musulmans tunisiens lors des incidents du Carthage et du Manouba en a fourni la preuve éclatante. Jamais ils ne furent aussi désireux de se rapprocher de nous. Ne serait-ce que par antipathie pour les Siciliens, ils sont prêts à se jeter dans nos bras. Mais il serait puéril aussi de ne pas voir ce que cette situation neuve commande d'attention et de tact.

Nous avons eu jusqu'ici affaire en Tunisie à un peuple endormi dans une indolence séculaire. Voici que tout d'un coup, comme si elles avaient été parcourues par un courant électrique, ces masses inertes ont frémi. Seuls, ceux qui ne sont pas en rapport avec les milieux indigènes peuvent méconnaître la force de cet ébranlement. Un exemple, qui est d'hier, en donne la mesure. La nouvelle, apportée par un télégramme de presse incomplet et inexact, s'étant répandue mercredi dernier à Tunis que la France allait exercer une pression sur la Turquie pour l'amener à conclure la paix, les musulmans de la capitale, affectés comme par une marque d'infidélité de la nation qui les protège, *ont décidé en quelque sorte de prendre le deuil, et comme la fête du Mould tombait le jour même, de s'abstenir d'illuminer les souks*, marque de réjouissance traditionnelle et presque sacrée, puisque le bey doit ce soir-là parcourir solennellement cette partie de la ville. De fait, la cérémonie n'a pas eu lieu, au grand désespoir des curieux. Depuis, on a appris heureusement que la médiation de la France: si elle se produisait ne constituerait pas une démarche isolée et s'exercerait à Rome aussi bien qu'à Constantinople, et l'impression fâcheuse s'est effacée. Le fait qu'elle s'était produite n'en est pas moins significatif, et révèle chez nos protégés une nervosité toute nouvelle qu'il convient de ménager au moment où la France, grande nation musulmane, va augmenter d'une dizaine de millions le nombre de nos protégés islamiques, il serait souverainement injuste et maladroit de décourager, par des mesures impolitiques, l'élan unanime qui porte aujourd'hui vers nous les indigènes tunisiens.

C'est malheureusement ce qu'une partie de la colonie française ne paraît pas comprendre. Le clan arabophobe dénonce, à propos du boycottage, ce qu'il appelle le péril musulman et prétend imposer au résident général une politique indigène opposée à celle que le Parlement français approuvait récemment. La campagne électorale ouverte pour le renouvellement des délégués de Tunis et de Bizerte à la conférence consultative s'est faite sur ce terrain. A force d'exploiter chez les Français le souvenir des troubles du mois de novembre dernier, le parti dit agrarien, appuyé d'autre part sur les petits fonctionnaires, qui constituent à Tunis les électeurs du troisième collège et que l'on allécha par des promesses d'augmentation, est parvenu à faire élire. en tête de liste un journaliste qui n'est connu que par ses violences de langage et qui a été condamné à quinze jours de prison et 2.000 francs d'amende pour avoir outragé le délégué à la

résidence.

Ces manifestations ne sauraient détourner l'administration du protectorat de sa ligne de conduite. Elles creusent néanmoins un fossé entre les Français et les indigènes au moment même où les événements de Tripolitaine leur auraient fait un devoir de se ménager mutuellement. — *L.*

Mesurs d'ordre à Tunis
(*Le Temps*, 15 mars 1912)

(Dépêche de notre correspondant particulier),

Tunis, 14 mars.

Le gouvernement est décidé à agir non seulement contre les meneurs du boycottage indigène, mais contre tous les perturbateurs de la paix publique, à quelque race qu'ils appartiennent.

Sept Italiens viennent d'être l'objet d'un décret d'expulsion.

Le directeur du journal la *Tunisie française*, qui avait publié lundi un article d'une violence extrême contre les indigènes, et dont le numéro d'avant-hier renfermait des imputations calomnieuses contre la magistrature française et des excitations à la haine des races, a été mandé devant le général Pistor, agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'état de siège.

L'opinion française est unanime à féliciter le gouvernement de ces actes d'énergie.

Tunis, 14 mars.

Le septième membre du comité de boycottage des tramways a été interné au Bardo (Havas).

LES ÉVÉNEMENTS DE TUNIS
(*Le Temps*, 16 mars 1912)

En rentrant à Tunis, d'où les interpellations parlementaires l'avaient tenu éloigné pendant plusieurs mois, M. Alapetite a trouvé un pays profondément troublé par diverses causes : l'émeute du 7 novembre a déchaîné dans la colonie française une violente campagne arabophobe, la colonie italienne est surexcitée par l'affaire de la Tripolitaine, les indigènes étaient agités par le boycottage des tramways de la ville auquel on les avait entraînés. Le désir de ramener le plus vite possible le calme dans les esprits a inspiré au résident général des mesures énergiques. Il a suspendu le journal français qui excitait avec le plus d'ardeur à la haine des indigènes ; il a expulsé les Italiens les plus remuants ; [il a dispersé le comité de boycottage indigène, faisant exiler quelques-uns de ses membres et faisant interner les autres](#). Pour, cela il s'est servi des armes qu'il avait à sa disposition. Le journal a été suspendu en vertu de l'état de siège qui a été proclamé au lendemain de l'émeute, [les meneurs indigènes ont été exilés ou internés en vertu des pouvoirs discrétionnaires dont dispose le bey](#).

De la nécessité de ces mesures on ne peut pas discuter à distance, et l'on sait que, pour ce qui nous regarde, M. Alapetite est un administrateur dont la sagesse nous inspire pleine confiance. Cependant, on ne pourra manquer de remarquer combien sont différentes les peines appliquées. Le journal suspendu pourra reparaitre dès que l'état de siège sera levé et se retrouvera alors sous l'abri des lois ; les indigènes qui viennent d'être exilés ou internés le sont au contraire pour toujours, s'il plaît à l'administration.

Le bey avait autrefois tous les pouvoirs sur la personne et les biens de ses sujets. En

fait, aucun texte ne les a limités depuis l'établissement du protectorat ; on se contentait de les laisser dormir. Les mesures prises contre le comité de boycottage sont donc parfaitement légales, comme nous le télégraphiait hier notre correspondant de Tunis. Ces pouvoirs d'exil et d'internement du bey correspondent au pouvoir d'internement du gouverneur général de l'Algérie. Ce sont des moyens de gouvernement d'une efficacité absolue parmi les craintives populations musulmanes, et il est probable que les habitants de Tunis, terrifiés, ont dû cesser instantanément le boycottage. Mais la question qui va se poser désormais en Tunisie est celle qui se posait déjà en Algérie. Ces pouvoirs discrétionnaires n'ont-ils pas sur la destinée de nos musulmans des effets désastreux d'une importance telle que les résultats immédiats qu'on en obtient sont bien peu de chose auprès ? En les maintenant, n'est-ce pas tout l'avenir de la race, l'avenir même de notre Afrique du nord que l'on sacrifie à des besoins du présent que l'on pourrait satisfaire autrement ?

Nous avons pris notre parti sur l'enseignement des indigènes; nous l'organisons aussi largement que possible. La bourgeoisie indigène, de son côté, se rend compte de plus en plus de la valeur de l'instruction et s'efforce d'en assurer le bénéfice à ses enfants. Il y a une centaine d'élèves musulmans au Lycée de Tunis ; il y en a près de cinq cents dans les lycées et collèges de l'Algérie. *Toutes les années, quelques-uns de ces jeunes gens viennent dans nos facultés métropolitaines et poussent leurs études jusqu'au grade de docteur. C'était le cas de deux des membres du comité de boycottage, MM. Bach-Hamba et Guellaty, qui étaient avocats au barreau de Tunis.* Il a été longtemps de mode de dire que ces jeunes gens, ayant reçu une culture européenne, se trouvaient déclassés par là aux yeux de leurs coreligionnaires et n'avaient aucune influence sur eux. On vient d'avoir la preuve du contraire. Il a suffi d'un comité de sept personnes pour décider les 150.000 musulmans de Tunis à pratiquer une action collective avec la discipline la plus rigoureuse. Ce serait donc une faute lourde que de ne pas tenir compte de cet élément nouveau l'élément indigène instruit.

Les mesures que vient de prendre M. Alapetite rappelleront aux indigènes de toutes les classes, à cette élite instruite comme aux autres et aussi bien en Algérie qu'en Tunisie, que l'administration peut les frapper sans jugement. C'est là ce qui fait leur gravité. On dit que quelques-uns de ces jeunes gens se laissaient influencer par les rêves panislamiques et en tout cas ils avaient en dernier lieu donné au boycottage un caractère politique qui n'était pas tolérable. Mais que le résident général en soit réduit à recourir à l'arbitraire pour rétablir l'ordre, c'est ce qui ne nous paraît pas tolérable non plus. Le pouvoir de punir arbitrairement chez l'administration a pour corollaire inévitable le silence chez les administrés, car qui se hasarderait à parler alors qu'il ne sait pas dans quelle mesure il peut le faire sans s'exposer à être puni ? Or après avoir appris à nos sujets à penser, prétendrons-nous les empêcher de penser et par conséquent de parler ? En les instruisant, nous les rendons capables de critique, c'est nous qui leur inspirons le goût de la vie publique. Il serait contradictoire de vouloir ensuite les en exclure. Qu'on limite autant qu'on voudra la liberté qu'on juge possible de leur laisser ; mais qu'on la limite.

Qu'ils sachent jusqu'où ils peuvent aller, et pour cela qu'on fixe par des textes précis les discussions et les actes qu'on leur interdit, et que les infractions qu'ils commettront soient jugées par des tribunaux réguliers. Pour que les indigènes se rapprochent de nous, il faut qu'ils évoluent. Qui dit évolution dit mouvement. La leur ne se fera pas dans la terreur que fait régner l'arbitraire, c'est-à-dire dans l'immobilité.

L'assemblée des actionnaires de cette compagnie a eu lieu jeudi dernier. Les résultats de l'entreprise s'améliorent normalement. Les troubles survenus à Tunis pendant ces dernières semaines n'ont pas déterminé une diminution sensible des recettes des tramways. Cette diminution a été d'ailleurs largement compensée par une augmentation des ventes d'électricité, notamment à la Compagnie du gaz de Tunis.

ÉCLAIRCISSEMENTS NÉCESSAIRES
(*Le Temps*, 22 mars 1912)

.....
Est-il utile d'interdire à nos indigènes africains toute action collective, même pour la défense de leurs intérêts économiques, comme c'était le cas dans le boycottage des tramways de Tunis ?

Est-il utile de leur interdire toute critique du régime auquel nous les soumettons et notamment des privilèges que nous entretenons à leurs dépens ? Et pour assurer ces interdictions, est-il utile de maintenir cet arbitraire qui permet, par simple mesure administrative, d'enlever de chez eux et de chasser de leur pays des hommes qui sont venus s'instruire dans nos écoles et que nous avons laissés s'initier à nos idées et à nos sentiments ?

(*Le Temps*, 25 mars 1912)

Les Tramways de Tunis sont à 125. Le boycottage partiel des voitures de cette compagnie semble s'être beaucoup atténué.

L'EXPULSION DU COMITÉ BACH HAMBA
(*Le Temps*, 5 avril 1912)

M. Bach Hamba et ses deux compagnons, MM. Mohamed Nomane et Taalbi, qui avaient été expulsés du territoire tunisien et internés à Aix-en-Provence à la suite du boycottage des tramways de Tunis, viennent d'être autorisés à circuler librement en territoire français. Défense leur est faite néanmoins de retourner en Tunisie.

LA JEUNE AFRIQUE
[À propos du *Choc des races*, de Charles Géniaux]
par Philippe Millet
(*Le Temps*, 7 mai 1912)

.....
M. Géniaux a entrevu et parfois défini avec précision toute une série de problèmes que pose en Tunisie la mutuelle hostilité des races : par exemple cette question des salaires qui met aux prises, en ce moment même, les employés indigènes et les employés italiens des tramways de Tunis. Mais pour bruyantes qu'elles soient, la plupart de ces querelles demeurent d'envergure médiocre. Plus profonde et plus émouvante est

la crise que traverse l'élite de la jeune-Afrique musulmane depuis qu'elle est entrée en contact avec le monde français.

.....

TUNISIE

Le bey gracie les condamnés politiques
(*Le Temps*, 11 mars 1913)

Notro correspondant de Tunis nous écrit :

Ainsi-que je vous l'ai télégraphié, le bey vient de prendre une mesure collective d'amnistie à l'égard des condamnés politiques de la Régence. Cette mesure, décidée à l'occasion de l'entrée en fonctions du nouveau président de la République française, correspond à la remise de peine accordée aux condamnés politiques de France.

Parmi ceux qui bénéficient de cette large amnistie se trouvent MM. Bach Hamba, Mohamed Nomane et Taalbi, exilés de la Régence depuis le 14 mars 1912 à la suite des incidents liés au boycottage des tramways de Tunis.

Le décret beylical en question est bien accueilli par la colonie française autant que par la population indigène. Voici ce qu'écrit à ce sujet la *Dépêche tunisienne* :

« Si l'un de nos compatriotes ressentait la moindre inquiétude sur les effets que pourrait produire en Tunisie le retour des exilés, il n'aurait qu'à se souvenir que l'administration tunisienne n'a aucunement l'intention de relâcher la surveillance qu'elle exerce contre les menées françaises.

Nous sommes pleinement persuadés d'ailleurs que cette surveillance n'aura plus jamais à intervenir par des moyens répressifs, et que tous nos protégés s'attacheront à écarter d'eux-mêmes jusqu'à l'ombre du soupçon qu'ils pourraient n'être pas entièrement dévoués à la France. »

Tramways de Tunis
(*Le Temps*, 30 juin 1913)

Du 1^{er} janvier au 15 juin, les recettes du trafic se sont élevées à 821.263 francs contre 711.065 francs en 1912. Les ventes d'électricité ne sont pas comprises dans ces résultats.

(*Le Temps*, 23 octobre 1913)

Le *Journal officiel* tunisien publie un décret approuvant la convention passée entre le directeur général des travaux publics de la Régence et le président du conseil d'administration de la Compagnie des tramways de Tunis pour la nouvelle ligne de chemin de fer à traction électrique partant de Tunis et passant à Djebel-Djelloud, Megrine, Railes, Saint-Germain et aboutissant à Hammamlif.

(*Le Capitaliste*, 30 octobre 1913)

Les Tramways de Tunis valent 116. Le *Journal officiel tunisien* a publié un décret

approuvant la convention passée entre le directeur général des travaux publics de la régence et le président du conseil d'administration de la Compagnie des tramways de Tunis pour la nouvelle ligne de chemin de fer à traction électrique partant de Tunis et passant à Djebel-Djelloud, Megrine, Railes, Saint-Germain et aboutissant à Hammamlif.

LES TRAMWAYS DE TUNIS (*Les Annales coloniales*, 23 avril 1914)

Tunis et sa banlieue sont desservies actuellement par un réseau électrique comprenant onze lignes de tramways et deux lignes de chemin de fer d'un développement total de 66 kilomètres.

Cet ensemble a été concédé à la Compagnie des tramways de Tunis, société anonyme tunisienne au capital de 10.000.000 de francs, ayant son siège social à Tunis, avenue Jules-Ferry, et dont le conseil d'administration est composé de : M. Renaud, président ; MM. Baldauff et Pavie, administrateurs délégués ; MM. Ancion, Guary, [Louis] Goury du Roslan et [Gustave] Schelle, administrateurs.

Le directeur des réseaux est M. Bourbeau, ingénieur.

À l'origine de l'organisation des transports urbains, c'est-à-dire en 1883, la concession ne comprenait que 8 kilomètres environ de voies exploitées à traction animale. Elle avait été accordée à une compagnie belge ; la ville de Tunis effectua, en 1901, le rachat de ces lignes et les confia à la Compagnie générale française de tramways, qui substitua, en 1903, la société actuelle.

Grâce à cette reprise de l'affaire par des capitaux français, les anciennes lignes furent rapidement électrifiées et de nouvelles furent créées qui dotèrent Tunis et sa banlieue des facilités de communications désirables.

Actuellement, le réseau des tramways électriques comprend neuf lignes urbaines :

- 1° D'Al Djazira à Bab-Saadoun ;
 - 2° De la place de Rome au Belvédère ;
 - 3° De la place de Rome aux Abattoirs ;
 - 4° De la porte de France à la Kasbah par Bab-Dzira ;
 - 5° De la porte de France à la Kasbah par Bab-Souika ;
 - 6° De la porte de France à Bab-el-Khadra ;
 - 7° De la porte de France au Port ;
 - 8° De la porte de France à l'ancienne Douane ;
 - 9° Ligne d'Al-Djazira à l'avenue d'Espagne ;
- et aux suburbaines :
- 1° Tunis à l'Ariana ;
 - 2° Tunis au Bardo et à la Manouba.

À cet ensemble s'ajoutera, prochainement, une troisième ligne suburbaine allant de Tunis à Dubosville et à Djebel-Djelloud.

Le développement total actuel des tramways est de 28 kilomètres ; le matériel roulant correspondant est de 35 automobiles et de 30 remorques ; l'effectif du personnel s'élève à 250 agents.

Les recettes se sont progressivement développées ; elles ont atteint, en 1913, 1.184.715 fr. pour 3.173.569 kilomètres-voitures : le nombre de voyageurs transportés n'est pas moindre de 8 millions de voyageurs par an en raison du fractionnement considérable des parcours que facilite la tarification de 0 fr. 05 par section en vigueur depuis 1901.

Ce réseau de tramways urbains est complété par deux lignes de chemin de fer électrique à voie normale desservant la banlieue nord-est de Tunis.

Partant de Tunis, avenue Jules-Ferry, la première ligne emprunte une des jetées du canal de la Goulette à Tunis, dessert les stations balnéaires de la Goulette, Khereddine, le Kram Salammbô, passe à Carthage, Sidi-Bou-Saïd et arrive enfin à la Marsa, résidence de S. A. le Bey.

Une seconde ligne relie directement la Marsa à Tunis par l'ancien tracé du chemin de fer à vapeur de la Cie Bône-Guelma.

La longueur de ce réseau est de 38 kilomètres ; le service est assuré par 230 agents environ et cent vingt trains circulent journalièrement dans les deux sens.

Les recettes, qui atteignaient 562.000 francs au moment de la traction à vapeur, dépassaient 900.000 francs en 1913.

Cet ensemble doit être complété prochainement par une autre ligne qui, desservant la banlieue est au sud du golfe de Tunis et partant de Tunis, passera à Djebel-Djelloud, Mégrine, Radès et Saint-Germain pour aboutir à la station balnéaire d'Hamman-Lif.

*
* *

En outre de ces divers services de traction, la Compagnie assure celui de l'éclairage électrique de la ville de Tunis et de sa banlieue.

L'énergie électrique nécessaire a ces divers services est. fournie par les usines de Bab-Saadoun et de la Goulette,

La première comporte cinq moteurs à gaz pauvre et alimente le réseau de tramways urbains ; la seconde fournit le courant destiné au chemin de fer électrique et à l'éclairage. Elle est constituée par quatre turbines verticales d'une puissance totale de 4.300 kilowatts qui sera prochainement portée à 8.300 kW par l'adjonction de deux nouveaux groupes,

Le courant produit sous 10.000 volts est distribué au moyen de 60 kilomètres environ de ligne à haute tension, aux sous-stations affectées à la ligne de chemin de fer électrique et aux postes de transformation desservant directement les abonnés des localités bordant le golfe de Tunis.

On voit, par cet exposé sommaire, que Tunis est dotée dans une large mesure de moyens de transports et d'une distribution d'énergie électrique qui lui permettent de rivaliser, sous ce rapport, avec n'importe quelle autre ville de nos colonies et il est hors de doute que ces circonstances heureuses n'ont pas été sans quelque influence sur son développement au cours de ces dernières années.

Compagnie des tramways de Tunis
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1914)

Aux termes d'une délibération en date du 21 avril 1914, l'assemblée générale a décidé que le capital social, actuellement de 10.000.000 de francs divisé en 100.000 actions de 100 francs, serait porté à 12 millions de francs, par l'émission de 20.000 actions nouvelles au capital nominal de 100 fr. chacune et que ces 20.000 actions nouvelles seraient émises contre espèces au prix de 105 fr., dont 100 fr. représentant le capital nominal de l'action et le surplus représentant une prime de 5 fr.

Les versements sur ces nouvelles actions seront effectués : un quart du capital nominal et la totalité de la prime en souscrivant et le surplus, soit 75 fr. par action, le 30 juin 1914.

Compagnie des tramways de Tunis
(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1914)

Une première assemblée générale extraordinaire, réunie le 21 avril, a autorisé le conseil à porter le capital social de 10.000.000 à 12.000.000 de francs.

Une seconde assemblée générale extraordinaire a eu lieu le 15 juin, au siège administratif, 3, rue Moncey, sous la présidence de M. Pavie, administrateur délégué, remplaçant M. Maurice Renaud, président du conseil d'administration, empêché. Cette assemblée avait pour objet de reconnaître et de vérifier la sincérité de la déclaration de souscription et de versement concernant ladite augmentation de capital.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Après avoir rappelé le texte de la résolution votée à ce sujet par l'assemblée du 21 avril dernier, le rapport termine en ces termes :

En conséquence, et après publication au *Bulletin annexe au Journal officiel français* du 27 avril 1914, de l'insertion prescrite par la loi, votre conseil d'administration adressait à tous les actionnaires qui lui étaient connus une circulaire les invitant à souscrire aux 20.000 actions mises à leur disposition par préférence.

Le 19 mai, après arrêté de répartition, la somme de 2 millions de francs, montant de l'augmentation du capital, était intégralement souscrite et la somme de 600.000 francs, représentant le quart de chacune des 20.000 actions nouvelles,

soit 500.000 00

ainsi que la totalité de la prime 100.000 00

Ensemble 600.000 00

était versée en espèces, chez les banquiers de votre société.

Dès lors, et conformément aux dispositions de la loi du 24 juillet 1867, M. Olivier Bourbeau, directeur des réseaux de Tunis, à ce spécialement autorisé par délibération du conseil d'administration, passée en la forme authentique, le 21 avril 1914, et prise en vertu de la résolution ci-dessus rappelée, signait le 25 mai 1914, chez M. le vice-consul de France, à Tunis, la déclaration constatant la souscription de 20.000 actions de 100 francs, montant de l'augmentation du capital. [Etc.]

(*Le Temps*, 4 décembre 1914)

Dans sa dernière séance, le conseil d'administration des Tramways de Tunis a décidé la mise en distribution, à valoir sur les bénéfices de l'exercice 1914, de l'intérêt statutaire afférent audit exercice, savoir 4 francs nets par action.

INFORMATIONS FINANCIERES
TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 9 mars 1915)

L'assemblée des actionnaires de la Compagnie des tramways de Tunis a eu lieu ce matin. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1914 et en a fixé le dividende à 6 francs net par action de 100 fr. comme pour l'exercice précédent. Le report à nouveau des bénéfices est de 48.102 fr. 09.

L'assemblée a réélu, comme administrateurs, pour six années, MM. Baldauff, Guary, Pavie et Renaud.

Elle a nommé aux fonctions de commissaires des comptes, pour l'exercice 1915, M. V. Pinson, et en cas d'empêchement, M. Joseph Michel.

INFORMATIONS FINANCIERES
(*Le Temps*, 7 février 1916)

Les résultats de la Compagnie des tramways de Tunis pour l'exercice 1915, ont été sensiblement réduits, tout d'abord par la hausse considérable des prix du charbon (plus de 100 francs la tonne qu'on payait autrefois 28 francs), ensuite par le retard apporté à l'établissement d'une nouvelle ligne en raison de l'impossibilité de se faire livrer le matériel commandé, et par l'absence de recettes, recettes qui devaient précisément pourvoir à la rémunération de la dernière augmentation de capital.

Dans ces conditions, on croit que le dividende de 1915 ne sera que de 4 fr. net au lieu de 6 fr. net l'année précédente.

Par contre, nous croyons savoir que la compagnie s'est livrée en Tunisie à des recherches de lignite qui auraient abouti à des résultats assez intéressants, et, qui s'ils prenaient l'ampleur d'un gîte exploitable, pourraient la dispenser d'importer du charbon à des prix qui, même après la guerre, semblent devoir rester très élevés.

Tramways de Tunis
(*Le Journal des finances*, 19 février 1916)

Il est probable que le dividende de 1915 ne sera que de 4 fr. ...

Société des tramways de Tunis
(*Le Temps*, 11 mars 1916)

Les actionnaires de la Société des tramways de Tunis se réuniront le 10 du courant en assemblée générale ordinaire pour examiner les résultats de l'année 1915. Le bénéfice net est ressorti à 617.635 francs, au lieu de 807.059 francs.

Le conseil proposera de ramener le dividende de l'exercice 1915 à 4 francs par action, tandis que celui de l'année précédente avait été de 6 fr.

TUNISIE

Le résident général Alapetite aux gisements de lignites du cap Bon
(*Le Journal général de l'Algérie*, 12 juillet 1917)

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Lignites_du_cap_Bon.pdf

De *La Dépêche tunisienne* du 11 juillet :

.....

A l'oued Lebna, le résident a trouvé :

.....

M. Herrmann, directeur de la Compagnie Bône-Guelma, concessionnaire de l'une des exploitations.

M. Bourbeau, directeur de la Compagnie des tramways, concessionnaire d'une autre

exploitation, et M. Courrat, directeur d'une troisième exploitation située entre les deux premières.

.....

Tramways de Tunis
(*Le Journal des chemins de fer*, 30 mars 1918, p. 180)

Les comptes soumis à l'assemblée générale du 21 mars indiquent que l'exercice 1917 se solde par un bénéfice net de 686.597 fr. contre 619.746 fr. précédemment. En tenant compte du report à nouveau, le bénéfice disponible est de 742.301 fr. contre 660.445 fr. Il a été affecté 64.841 fr. au compte Provision et 31.687 fr. à la Rserve légale. Le dividende à été maintenu de 4 fr. dont 3 fr. ont été payés le 15 décembre. Après paiement des tantièmes et des impôts, il a été reporté à nouveau 56.467 francs.

Informations financières
SOCIETE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 24 février 1922)

Le conseil d'administration proposera a l'assemblée générale ordinaire convoquée pour le 30 mars, la distribution d'un dividende de 5 fr. 50 contre 5 francs pour l'exercice précédent.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 17 mars 1922)

Les produits bruts de l'exercice 1921 s'élèvent à 989.491 francs contre 826.759 fr. en 1920. Déduction faite de la charge obligataire, le bénéfice ressort à 756.926 francs au lieu de 712.304 francs.

Le conseil proposera à l'assemblée du 30 mars un dividende de 5 fr. 50 net contre 5 francs précédemment.

Compagnie des tramways électriques d'Oran
S.A. frse au capital de 12 MF.
Siège social : Tunis
Siège administratif : Paris, 3, rue Moncey
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 164)

Conseil d'administration
composé de 3 à 7 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 100 actions.

Pavie (Georges), 72, rue du Fbg-St-Honoré, Paris ; président ;
Renaud (Maurice), 11 bis, rue de Milan, Paris ; pdt honoraire ;
Baldauff (Joseph), 2, av. de Carthage, Tunis ; adm. délégué ;
Ancion (baron), 50, bd Piercot, Liège ;

Goury du Roslan (Louis), 1, rue Boccador ;
Guary (Louis), 1, rue Pierre-le-Grand, Paris ;
Schelle (Gustave), 27, rue d'Amsterdam, Paris.

Commissaires aux comptes

Pinson (V.)
Michel (J. ;
Watteville (Alfred de)¹, 73, rue Courcelles, Paris.

SOCIETE DES TRAMWAYS DE TUNIS (*Les Annales coloniales*, 23 mars 1923)

Les produits bruts de l'exercice 1922 s'élèvent à 981.043 francs contre 989.491 fr. en 1921. Déduction faite de la charge obligatoire, le bénéfice ressort à 742.128 francs au lieu de 756.926 francs. Compte tenu du report antérieur, le solde disponible atteint 853.375 francs. Le conseil proposera à l'assemblée du 28 mars le maintien du dividende à 5 fr. 50 par action.

Compagnie des tramways de Tunis (*Le Journal des finances*, 7 avril 1923)

L'assemblée du 28 mars a approuvé les comptes de l'exercice 1922. Le montant des bénéfices de l'exercice s'élève à 742.128 fr. 35 contre 631.578 fr. en 1921. L'assemblée a fixé le dividende à 5 fr. 50 net par action, payable à partir du 1^{er} mai.

Les lignites tunisiens (*Le Sémaphore d'Algérie*, 24 août 1923)

La raréfaction de la houille pendant la guerre a conduit la Tunisie à exploiter les gisements de combustible pauvre négligés jusque là. Ces gisements se trouvent surtout dans la région du cap Bon, en bancs de 15 à 25 centimètres juxtaposés représentant une couche utile d'un peu moins d'un mètre.

De 1916 à 1921, le tonnage exporté des lieux d'extraction s'est élevé à 171.000 tonnes, en grande partie utilisées par la centrale électrique des Tramways de Tunis.

Qui êtes-vous ? 1924 :

SHELLE (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^{er} 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,

¹ Alfred de Watteville (1853-1928) : voir sur le Qui êtes-vous ? 1924-Tunisie :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui_etes-vous_1924-Tunisie.pdf

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^e siècle et une édition des œuvres de Turgot, dont le dernier volume est en préparation, ainsi qu'un ouvrage théorique d'économie politique.

Compagnie des tramways de Tunis (*Le Temps*, 30 avril 1924)

L'assemblée annuelle des actionnaires des Tramways de Tunis a été tenue ce matin, sous la présidence de M. Pavie.

Elle a voté les comptes de l'exercice 1923 et en a fixé le dividende à net 6 francs par action.

Elle a ratifié les dispositions de l'avenant intervenu le 11 mars 1924 avec le gouvernement tunisien pour la prorogation jusqu'à la fin de 1924 des effets de la convention du 1^{er} décembre 1919, qui ont expiré le 1^{er} décembre 1923.

Elle a donné *quitus* de la gestion du baron Ancion, décédé, et réélu pour six ans, comme administrateurs, MM. Goury du Roslan et Schelle.

Elle a ratifié la nomination de M. Léon Bouille² comme administrateur et fixé au 31 décembre 1929 le terme de son mandat.

MM. Pinson et [Alfred] de Watteville ont été nommés commissaires et M. J. Michel commissaire adjoint pour l'exercice 1924.

Annuaire industriel, 1925 :

TRAMWAYS (C^{ie} gén. frse de), 3, r. Moncey, Paris, 9^e. Soc. an. au cap. de 50 millions de fr. Réseaux de tramways de : Marseille, Le Havre, Nancy, Orléans. Réseaux exploités par ses filiales : Soc. des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard, Tramways de Toulon, Soc. des Tramways de Cambrai et de St-Quentin, Tramways de Cambrai et de St-Quentin, C^{ie} des Tramways de Tunis, Tramways de Tunis. (574.3-18230).

INFORMATIONS FINANCIERES (*Le Temps*, 30 avril 1925)

Les actionnaires de la Compagnie des tramways de Tunis ont été réunis ce matin, sous la présidence de M. Pavie, en assemblée ordinaire.

Ils ont approuvé les comptes de l'exercice 1924 et ont décidé de porter à 853.517 fr. 50 la réserve pour amortissement du capital.

Ils ont fixé le dividende à 6 fr. 50 net par action de 100 francs et le report à nouveau d'une somme de 75.347 fr. 96, sur laquelle seront prélevés les impôts à régler sur la partie du dividende excédant 5 francs.,

Ils ont donné *quitus* de la gestion de M. J. Baldauff, décédé.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS (*Les Annales coloniales*, 12 mai 1925)

Les résultats de l'exercice 1924 se traduisent par un bénéfice net de 960.087 fr. (contre 780 190 fr en 1923) ce qui permettra de proposer à l'assemblée du 29

NÉCROLOGIE
Alfred de Watteville
(*Le Figaro*, 21 octobre 1926)

Nous apprenons la mort du baron Alfred de Watteville, décédé à Paris, le 19 octobre 1926. Il était le père et beau-père du baron et de la baronne Robert de Watteville. Ses obsèques auront lieu demain vendredi 22 courant, à dix heures, en l'église du Saint-Esprit (5, rue Roquépine), où l'on se réunira. Cet avis tient lieu d'invitation. Ni fleurs, ni couronnes.

Compagnie des tramways de Tunis
S.A. frse au capital de 12 MF.
Siège social : Tunis
Siège administratif : Paris, 3, rue Moncey
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 155)

Conseil d'administration
composé de 3 à 7 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 100 actions.

Pavie (Georges), 72, rue du Fbg-St-Honoré, Paris ; président ;
Renaud (Maurice), 11 bis, rue de Milan, Paris ; pdt honoraire ;
Bride (Albert), 13, pl. de Vaugirard, Paris ;
Goury du Roslan (Louis), 1, rue Boccador ;
Guary (Louis), 13, r. Daru, Paris ;
Schelle (Gustave), 27, rue d'Amsterdam, Paris.

Commissaires aux comptes
Pinson (V.), 28, r. Guillaume-Tell, Paris ;
Michel (J.) à Tunis ;
Watteville (Alfred de), 73, rue Courcelles, Paris.

Résultats des derniers exercices

Ex.	Bénéf. nets (report compris)	Réserve	Divid. ttx	Divid. par act.	Report à nouveau
1916	660.445	68.351	480.000	4 00	55.703
1917	742.301	95.929	480.000	4 00	56.467
1918	682.568	86.499	480.000	4 00	45.722
1919	765.409	85.984	540.000	4 50	119.055
1920	831.359	85.615	600.000	5 00	126.075
1921	883.401	87.846	660.000	5 50	111.247
1922	853.375	87.106	660.000	5 50	83.767
1923	863.957	89.000	720.000	6 00	28.829
1924	997.856	98.451	780.000	6 50	75.347
1925	1.001.708	96.318	780.000	6 50	85.385

COMPAGNIE
DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 31 mars 1928)

L'assemblée générale ordinaire, tenue le 28 mars sous la présidence de M. Boule, a approuvé les comptes de l'exercice 1927 présentant un bénéfice net de 668.984 francs.

Le dividende net fixé à 9 francs, sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai prochain en échange du coupon n° 38.

L'assemblée a approuvé l'affectation, en vue de l'amortissement, du capital-actions, d'une somme de 200.000 francs prélevée sur les produits du domaine particulier, ainsi que d'une annuité de 50.000 francs pour l'exercice 1927. Report à nouveau : 35.945 francs.

L'assemblée a ratifié la nomination en qualité d'administrateurs de MM. A[rmand] Guiffard [de la Cie auxiliaire française de tramways] et G[abriel] Rosenwald [de la Cie centrale d'énergie électrique].

Les recettes d'exploitation ont atteint 8.901.596 francs, pour les tramways et 14.803.619 francs pour les ventes d'énergie.

Le matériel roulant a été renforcé de dix wagons mixtes à boggies et de dix wagons à marchandises.

Le nombre d'abonnés au réseau électrique a augmenté de 601.

Un nouveau groupe turboalternateur de 10.000 kilowatts a été commandé pour la centrale.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 13 août 1928)

La Compagnie des tramways de Tunis a été constituée le 4 mars 1903. Elle exploite un réseau de tramways urbains, un réseau de tramways suburbains, un réseau de Chemin de fer électrique et un de distribution d'énergie électrique.

L'ensemble des lignes exploitées représente 31 kilomètres pour les tramways et 38 kilomètres pour le chemin de fer qui relie Tunis à La Marsa.

Le réseau de distribution comprend environ 200 kilomètres de lignes à haute tension dont 90 km à 10.000 volts, 27 km à 30.000 volts et 88 kilomètres à 60.000 volts ; cette dernière ligne transportant l'énergie à l'Arsenal de la Marine de Sidi Abdallah.

Une usine thermique, située à La Goulette, à environ 10 km de Tunis fournit l'énergie

électrique aux différentes exploitations.

Depuis 1913, malgré le ralentissement dans le trafic des différentes lignes, provoqué par les années de guerre, le développement des exploitations de la Compagnie s'est accru sans arrêt.

En 1913, les recettes s'étaient élevées à environ 1.200.000 fr. sur les tramways, pour 5 millions de voyageurs, 900.000 fr. sur le chemin de fer de Tunis-Goulette-Marsa, pour 3 millions de voyageurs et 370.000 francs de vente d'énergie pour 10 millions de kW-heure.

En 1927, les recettes des Tramways ont atteint 8.900.000 fr. avec 21.000.000 de voyageurs ; celles du chemin de fer T. G. M. 5.776.000 fr. pour plus de 7.000.000 de voyageurs et celles de l'usine de la Goulette près de 15.000.000 de francs pour une production de 25.000.000 de kilowatts-heure.

Une telle progression de trafic et de recettes dans les exploitations de traction, et de production d'énergie par l'usine génératrice, est tout à fait caractéristique du développement économique de Tunis et de la région.

En prévision de l'accroissement du trafic et des demandes d'énergie électrique, la Compagnie des tramways a, depuis longtemps, établi un vaste programme portant sur l'augmentation de son matériel roulant et de son outillage sur le développement de son usine et de ses lignes de distribution.

Ce programme, dont l'exécution se poursuit méthodiquement, comporte la construction de dix automotrices à plate-forme centrale pour les tramways, et de six grandes automotrices de 18 mètres pour le chemin de fer du T.G.M. Une nouvelle salle des machines et un poste de transformation, pourvus des derniers perfectionnements viennent d'être construits à l'usine de La Goulette.

Deux turbo-alternateurs de 6.400 kW y fonctionnent déjà et un turbo-alternateur de 10.000 kW sera livré dans les premiers mois de l'année prochaine.

Avec les machines déjà en service, la puissance de l'usine sera portée dans quelques mois à 30.000 kW.

Les unités de la chaufferie seront augmentés en proportion et de nouvelles chaudières sont déjà à pied d'œuvre prêtes à être montées.

Une nouvelle ligne de transport d'énergie à haute tension est en cours d'exécution. Cette ligne à la tension de 30.000 volts passera par Hamman-Lif, Soliman, Grombalia, Nabeul et alimentera la région du cap Bon. Elle aura environ une longueur de 92 km et sera l'amorce d'une ligne future devant desservir les régions de Sousse et de Sfax.

D'autres lignes sont à l'étude pour fournir l'énergie électrique dans les régions de Djedeida et de Medjez-el-Bab.

Comme on le voit par ce court exposé, le programme d'extension poursuivi par la Compagnie des tramways de Tunis est de nature à aider dans une proportion des plus intéressante le développement du Nord de la Régence et à assurer en particulier l'électrification rurale d'une vaste région.

COURRIER DE TUNISIE
LA VIE ÉCONOMIQUE
Des autobus
(*Les Annales coloniales*, 5 décembre 1928)

La Compagnie des tramways de Tunis met au point le projet de « staTut ». Des services d'autobus vont être créés cette année pour desservir les banlieues : Franceville, Djebel-Djelloud et environs, Montfleury, etc.

Société centrale pour l'industrie électrique
(*Le Temps*, 10 mars 1930)
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Centrale_indus._electrique.pdf

Les émissions effectuées par la Société versaillaise de tramways et de distribution d'énergie, la [Compagnie des tramways de Tunis](#), la Société minière et électrique des Landes, la Compagnie électrique de la Dore ont été, pour notre société, une occasion de s'intéresser à ces entreprises.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Journal des débats*, 16 mars 1930)

Le dividende proposé pour l'exercice 1929 sera de 10 francs par action contre 9 francs précédemment.

Tramways de Tunis
(*Les Annales coloniales*, 7 avril 1930)

L'assemblée ordinaire, tenue le 2 courant, a approuvé les comptes de l'exercice au 31 décembre 1929, faisant apparaître un solde bénéficiaire net de 2.310.152 francs, après amortissement de moitié des frais d'augmentation du capital.

Le dividende, a été fixé à 10 francs net pour les actions O et à 5 francs net pour les actions P. Il sera mis en paiement à la date que fixera le conseil. Il a été reporté à nouveau 151.052 francs.

De nouveaux accords sont intervenus en février 1929 entre le gouvernement du Protectorat et la Compagnie, à l'effet de régler définitivement les conditions d'exploitation des concessions de tramways, de chemins de fer et de distribution d'énergie. Ces accords, qui ont mis fin au régime provisoire résultant, de l'avenant de 1919, ont fait renaître la plupart des stipulations d'avant-guerre.

Pendant l'exercice écoulé, le nombre des voyageurs transportés est passé de 22 millions 907.080 à 23.403.641 pour les tramways et de 7.687.567 à 5.330.518 pour le T. G. M. [Tunis-La Goulette-La Marsa]

Les ventes d'énergie ont porté sur 25 millions 51.013 kWh. contre 21.440.000 en 1928.

Une convention a été passée avec la municipalité pour l'exploitation, à titre d'essai, de deux lignes d'autobus.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*L'Africain*, 11 avril 1930)

Les comptes de l'exercice 1929, qui seront présentés à l'assemblée ordinaire convoquée pour le 2 avril, se soldent par un bénéfice net de 2.989.375 francs contre 1 million 309.797 francs pour l'exercice précédent.

Comme déjà annoncé par nous, le dividende proposé sera de 10 francs net par action ordinaire et de 5 francs net par action privilégiée.

Rappelons que cette répartition s'appliquera à un capital porté de 12 à 20 millions de

francs.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*L'Africain*, 18 avril 1930)

L'assemblée a approuvé les comptes de 1929 et voté un dividende net de 10 francs contre 9 aux actions O et 5 francs aux actions P.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Journal des finances*, 28 novembre 1930)

Depuis le 27 novembre, les obligations 5 % 1930 sont admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*L'Africain*, 19 décembre 1930)

Les 25.000 obligations de 5 % 1930 de cette société ont été admises au comptant du parquet à dater du 27 novembre.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*L'Africain*, 30 janvier 1931)

Le bruit court que l'exercice 1930 a été satisfaisant et que les résultats marqueront une progression sur le précédent.

La société a enregistré une augmentation du nombre des voyageurs transportés et la production et la vente d'énergie électrique se sont accrues.

En ce qui concerne les deux nouvelles lignes d'autobus, elles ont donné des résultats normaux.

Rien n'est encore fixé quant au dividende, mais une légère augmentation peut être envisagée.

Rappelons que l'an dernier, il avait été réparti 10 francs par action.

Enfin, la société poursuit l'installation d'un deuxième groupe subalterneur de 10.000 kwh. à l'usine de la Goulette dont elle prévoit la mise en service dans un temps prochain.

La construction de la nouvelle chaufferie est en voie d'avancement et l'on travaille activement aux chaudières.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 18 avril 1931)

L'exercice 1930 se solde par un bénéfice net de 2.633.259 fr. contre 2.567.911 fr en 1929.

Le conseil proposera à l'assemblée du 30 avril, le maintien du dividende à 10 fr. par action ordinaire et 5 fr. par action P.

Au bilan : le compte de premier établissement passe de 65.054.026 fr. à 85.689.930 francs. En regard, les fonds employés pour travaux complémentaires sont de 43.452.079 contre 36.117.653. L'actif liquide (caisse et banques) s'est accru de 11.479.416 fr. à 25 millions 97.352 fr., les débiteurs divers sont inscrits pour 4.505.303 fr. contre 4.979.756 francs, le portefeuille pour 2.640.689 francs contre 2.012.212 et les approvisionnements pour 6.775.505 francs contre 5.269.051 fr.

Exigibilités : 8.229.118 francs contre 7 millions 874.936 francs. A noter que l'augmentation des disponibilités et des immobilisations provient notamment de l'émission de 25 millions de francs d'obligations 5 % réalisée l'an dernier. Réserve spéciale : 5.345.007 fr. contre 1.745.200 fr. Provisions : 6.775.259 francs contre 5.269.051 francs. Réserve légale : 993.307 fr. contre 876.359 francs.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*L'Africain*, 26 mai 1931)

Le conseil n'a pas l'intention d'user avant un temps assez éloigné de l'autorisation de porter le capital de 20 à 50 millions de francs qui lui a été donnée par l'assemblée extraordinaire du 30 avril. L'augmentation du capital pourra se faire d'ailleurs en une ou plusieurs fois, soit par souscription d'actions nouvelles, soit par distribution des réserves.

Précisons enfin que l'assemblée ordinaire du même jour a élevé de 40 à 50 millions de francs le montant de l'autorisation d'obligations nouvelles. Cette autorisation est également, nous déclare-t-on, de principe.

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de 1930, analysés ici précédemment, et voté un dividende de 10 francs net par action O et 5 fr. net par action P, payable depuis le 10 courant.

LÉGION D'HONNEUR
(*Les Annales coloniales*, 10 septembre 1931)

Ministère des affaires étrangères
PROMOTION DU CINQUANTENAIRE DE LA TUNISIE

A l'occasion du cinquantenaire de la Tunisie, sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'honneur :

Commandeur :

MM. Boulle, administrateur délégué de la Compagnie générale française de tramways...

COURRIER DE LA TUNISIE
La vie économique
Les tramways de Tunis
(*Le Journal des finances*, 19 novembre 1931)

D'importants travaux vont être inaugurée avenue de Paris, entre la place Anatole-France et l'avenue Jules-Ferry.

Le tronçon de la ligne n° 2 du T.G.M., devenu sans utilité depuis le report du terminus à la station de la place Anatole-France, va être enlevé. D'autre part, il sera procédé incessamment au remplacement de la voie du tramway urbain par des rails plus résistants et à l'aménagement de refuges aux arrêts de ce parcours.

Ces travaux terminés, la chaussée pavée sera, sur cette distance, revêtue d'émulsion de bitume et de gravier.

TRAMWAYS DE TUNIS (*Les Annales coloniales*, 29 avril 1933)

Comme nous l'avons publié déjà, les bénéfices de 1932 se sont montés à 2.882.411 francs, mais il convient d'y ajouter les sommes portées à la réserve spéciale, avant bilan, soit 4.700.000 francs, cette dernière étant passée de 18.225.055 francs au 31 décembre 1931 à 22.925.655 francs au 31 décembre 1932. En réalité, les bénéfices nets avaient donc atteint 7.582.414 francs, ce qui représente 37 1/2 du capital. A la suite de cette nouvelle dotation, les réserves atteignent, avec les 8.345.102 francs de primes d'émissions sur actions, un total de 31.270.757 francs.

Or, d'après certains bruits paraissant de bonne source, le conseil aurait décidé de proposer à l'assemblée du 29 courant un prélèvement de 14 millions sur ces réserves et leur incorporation au capital social. Il resterait encore 17.270.757 francs à la réserve. L'opération projetée s'effectuerait à une date prochaine, par voie d'attribution d'actions nouvelles gratuites aux actionnaires, à raison de 15 pour 20 actions « O » actuelles, après quoi chaque groupe de 35 titres ainsi obtenu représentant une valeur nominale de 3.500 francs, serait transformé en 7 actions de 500 francs nominal.

Autrement dit, les 184.000 actions « O » correspondant à une répartition de 75 fr. par titre, soit 13.800.000 francs, il reviendra 1/6 aux 16.000 actions « P », soit 12 fr. 50 par titre, et au total 200.000 fr., ce qui donne bien, ensemble, 14 millions.

40 actions « P » anciennes auront droit ainsi à une action nouvelle de 500 francs.

TUNISIE LA VIE ÉCONOMIQUE L'électrification des campagnes tunisiennes (*Les Annales coloniales*, 24 juin 1933)

De la *Dépêche tunisienne* :

Poursuivant la réalisation du vaste programme d'électrification établi en liaison avec la Direction générale des travaux publics, la Compagnie des tramways vient de procéder à l'installation d'une ligne de 30.000 volts sur la distance de 18 kilomètres qui sépare le poste de transformation de Djebel-Djelloud, de Klédia.

La Compagnie va commencer tout prochainement les travaux d'aménagement d'une ligne de 30.000 volts de Mateur à Michaud.

La ligne de 30.000 volts qui doit relier Tunis à Mateur et dont la réalisation ne devrait désormais pas tarder, partira de Bab-Saadoun et passera par Oud-el-Lil, Saïda, Djedeïda, Tébourba, Schuiggi, d'où elle suivra la route qui conduit à Mateur.

La mise en service de cette ligne, dont la pose nécessitera environ huit mois, en même temps qu'elle permettra d'alimenter en courant des centres agricoles très importants, ne manquera pas d'améliorer considérablement la distribution dans le district de Mateur, actuellement tributaire des installations compliquées qui occasionnent des pannes assez fréquentes.

Il est également question d'établir une artère qui, de Beni-Khaled., irait, par Bir-Dressen et Korba, se raccorder à Beni-Khiar sur la ligne de Nabeul.

Enfin, un projet est à l'étude qui prévoit la fourniture du courant à Medjez-el-Bab en 1934., si toutefois les disponibilités financières permettent la réalisation de cette entreprise.

Quoi qu'il en soit, il convient de souligner l'importance ainsi que la régularité des travaux effectués et en instance d'exécution.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 9 août 1933)

Le « Journal officiel tunisien » vient de publier un décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne à 30.000 volts de Tunis à Mateur, par Téboula et des dérivations d'El Bathan et Chaouat.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 24 août 1933)

Un arrêté publié au « Journal officiel tunisien » autorise la construction de la ligne d'énergie électrique à 10.000 volts de Nassen à Fouchana (banlieue de Tunis).

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 10 avril 1934)

Le bénéfice de l'exercice 1933 s'établit à 3.010.599 francs contre 2.882.415 francs en 1932. Comme annoncé, le dividende sera de 7,60 % par action O. (contre 11,50 %) et 4,60 % par action P. (contre 5,25 %).

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 17 février 1935)

Les recettes de la société atteignent, pour 1934, 40.236.000 francs environ, contre 40.434.000 francs en 1933. Les résultats d'exploitation permettent cependant d'envisager le maintien du dividende de 1933, malgré l'augmentation du capital de 11 millions réalisée en 1934. Les 22.000 actions nouvelles, émises jouissance 1^{er} octobre 1934, auront droit au quart du dividende statutaire ; elles recevront vraisemblablement l'intégralité du superdividende.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 25 mars 1936)

L'exercice 1935 a laissé un bénéfice net de 3 millions 333.771 francs contre 3.627.264 francs pour l'exercice précédent.

Le conseil proposera aux actionnaires de ramener le dividende de 7,60 % à 6,40 % pour les actions O et de 4,60 % à 4,40 % pour les actions P.

LES GRÈVES EN TUNISIE
Une grève de 24 heures des Tramways de Tunis
(*L'Écho d'Alger*, 25 septembre 1936)

Tunis, 24 septembre (de notre correspondant particulier). — Dans la soirée, on apprit brusquement, en ville, que les traminots devaient faire une grève générale de vingt-quatre heures, à titre de protestation, et que cette grève serait décidée au cours d'une réunion à la Bourse du travail.

Effectivement, six cents employés de la Compagnie des tramways se sont rendus avenue de Carthage pour assister à la réunion, mais celle-ci ne put avoir lieu, les pouvoirs publics n'ayant pu être prévenus à temps et la salle n'étant pas ouverte.

Cependant, les traminots restèrent dans la rue et, du haut d'une fenêtre, un délégué déclara qu'il y aurait une grève générale de vingt-quatre heures.

Tous les assistants applaudirent à l'annonce de cette nouvelle, puis rentrèrent chez eux.

Pendant ce temps, la délégation des traminots, composée de six personnes, dont M. Jaccoud, était reçue à la résidence générale où se tint une réunion à laquelle assistait également M. Ceccaldi, adjoint au directeur des affaires économiques.

La discussion fut longue. Finalement, la délégation affirma son intention de faire observer la grève de protestation de vingt-quatre heures, déclarant ne pas être d'accord avec la Compagnie sur l'interprétation à donner à l'arbitrage du résident.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 23 décembre 1937)

Le conseil vient de décider la mise en payement, pour le 30 décembre, d'un acompte de dividende de 20 francs, net de l'impôt évalué sur la base de 10 %, pour les actions « O » et « P » d'un nominal de 500 francs, et de 4 francs, net du même impôt, pour les actions d'un nominal de 10 francs.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 24 avril 1939)

Le solde bénéficiaire de 1938, une fois le service des obligations assuré, s'élève à 4.257.504 fr. contre 3 millions 446.002 fr. en 1937.

Le conseil proposera de répartir un dividende net de 5,80 % par action C et de 4,30 % par action B [*sic* : P], contre 4 % net de l'impôt de 10 % pour les deux types d'actions.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 9 novembre 1939)

Le conseil a décidé, en raison des circonstances, de ne pas distribuer, cette année, d'acompte de dividende sur les résultats de l'exercice en cours.

Comment s'organise la Tunisie
(*Le Journal des débats*, 26 avril 1941)

[...] La pénurie de combustible a rendu nécessaire d'intensifier l'exploitation des gisements de lignite et la récolte de l'alfa. L'alfa pousse le plus souvent sur d'immenses étendues et il n'y a qu'à le cueillir.

Grâce à cet appoint de combustibles, la centrale électrique de la Goulette a pu fournir à discrétion l'énergie électrique nécessaire à Tunis. [...]

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Journal*, 20 avril 1942)

Bénéfice net de l'exercice 1941 : 4.392.178 francs contre 4.432.290 francs. Dividende proposé à l'assemblée du 29 avril : 5,80 % par action O de capital et, par suite, à 1,80 % de l'ancien capital nominal aux actions O de jouissance ; 4,30 % aux actions P à vote privilégié. Ces dividendes s'entendent net de l'impôt sur le revenu, calculé à 12 %.

Compagnie des tramways de Tunis (1951)
Société anonyme au capital de 297.997.500 francs
Siège social et bureaux à Tunis, avenue Jules-Ferry prolongée
Téléphones 58.43 à 58.46 — télégrammes : tramways-tunis
R.C. Tunis n° 149
[wiki](#)

* PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

La Compagnie des tramways de Tunis produit à la centrale thermique de la Goulette l'énergie électrique distribuée dans un rayon de près de 100 kilomètres autour de Tunis, soit directement sur ses réseaux, soit par l'intermédiaire des compagnies concessionnaires de Tunis, de Bizerte et de la région de Beja. La production de la centrale, qui était de 56.000.000 kilowatts-heure en 1938, a atteint 134.000.000 kilowatts-heure en 1950.

Kilowatts-heure produits à la centrale de La Goulette : 134.000.000 kWh.

Pointe : 30.900 kW

Puissance installée au 31 décembre 1950 : 52.800 kW.

Longueur des lignes à haute tension : 1.270 km.

Longueur des lignes à basse tension : 936 km

* TRANSPORTS

La Compagnie des tramways de Tunis assure également l'exploitation des réseaux des tramways urbains et suburbains, de trolleybus et autobus de Tunis et du chemin de fer Tunis-La Goulette-La Marsa.

ANNÉE 1950

• TRAMWAYS, TROLLEYBUS, AUTOBUS

Longueur des lignes exploitées : 53 km.

Nombre des voyageurs transportés : 47.820.000

• CHEMIN DE FER T.G.M.

Longueur des lignes exploitées : 37 km.

Nombre des voyageurs transportés : 14.346.000

COMPAGNIE TUNISIENNE D'ÉLECTRICITÉ ET DE TRANSPORTS (CTET) (Anciennement Compagnie des tramways de Tunis) [Desfossés 1956/410]

S.A. tunisienne, 13 janvier 1903.

Siège social : Tunis, av. Jules-Ferry prolongée. Bureaux à Paris : 3, rue Moncey.

Toché (Carlo)(ou Charles)[dir. SFFC jusqu'en 1934, pdt-adm.-dir. Tramways du Tonkin...], 355 (Ch de fer sur route d'Algérie), 397 (v.-pdt Cie générale française de transp. et d'entrep.), 410 (pdg ex-Tramways de Tunis), 412 (Tramways algériens), 527 (dg SOCAPI), 540 (pdt Centrale p. l'industrie), 1181 (liquid. Cie centrale d'énergie élect.), 1209 (pdt Omnium lyonnais), 1319 (Indochinoise d'élect.), 1323 (v.-pdt Eaux et élec. de l'Ouest africain), 1811 (Indoch. de cult. tropicales).

Remaugé (Adrien)(Trilport, 1890. École des PTT, Supélec. Carr. : 1930 entre à la CGFTE, dir. 1936 > adm.-dlg Sté financière électrique + 1940 pdg Sté nvl Pathé Cinéma et filiales), 397 (pdt CGFTE), 407 (v.-pdt Tram. de Rouen), 410 (v.-pdt Tunisienne d'élec. et de transp.), 2231 (pdg SN Pathé-Cinéma), 2242 (v.-pdt Comm. et ind. Pathé).

Ménétrier (Robert)(ing. princ. génie Mme)[^x/_{oo}], 206 (Banque de Tunisie), 410 (v.-pdg adj. ex-Tramways de Tunis), 1316 (Énergie élect. Bizerte), 1833 (Rizeries indoch.).

Boulle (René)[^x/_{oo}][fils de Léon], 397 (CGFTE), 408 (Tram. St-Quentin), 410 (Tunisienne d'élec. + transp.), 415 (Transp. commun région Hanoi), 982 (Fr.-belge mat. ch. fer), 1316 (Énergie élect. ville de Bizerte).

Brugère (Jean)[^x/_{oo}](fils de Joseph Brugère (1841-1917), généralissime 1901-1905. Frère de Raymond, amb., symp. RPF. Ép. Yvonne Trélat, fille de Marcel, anc. pdt du Bône-Guelma, etc. Père de Vincent], 93 (Réass), 158 (Crédit maritime et fluvial), 237 (CFAT)[> Foncier africain frs°], 365 (Fermière ch. fer tunis.), 410 (Tunisienne d'élec. et de transp. = ex-Tramw. Tunis), 1316 (Énergie élect. Bizerte), 1368 (Alg. prod. chim.+engrais), 1437 (Phosphates du Djebel M'Dilla), 1949 (Tunisienne cult.).

Ottoz (J.)[^{oo}/], 397 (adg CGFTE), 407 (pdg Tram. Rouen), 409 (v;-pdg Ch. de fer et tramways de du Var et du Gard), 410 (Tunisienne d'élec. + transp.).

Paul (J.)[/_o], 410 (Tunisienne d'élec. + transp.).

Pesson-Didion (Maurice)[%](1882-. Ép. Violette Depret-Bixio)[Bq Morgan], 316 (SOFINA), 410 (Tunisienne d'élec. et de transp.), 540 (dir. gén. Centrale p. l'industrie), 714 (Caltex SAF), 1206 (SODEC), 1283 (LMT), 1290 (CGCT), 1305 (Thomson-Houston), 1323 (EEOA), 1333 (CHADE), 1351 (Gaz et élec. de Lisbonne).

Capital : 595.455.000 fr. en 119.091 actions de 5.000 fr. dont 111.420 actions « O », 7.365 actions « O » amorties de 2.000 fr. et 306 actions « P ».

en milliers de \$	Bénéfice nets	Dividende total
1943	3.985	3.469
1944	4.027	3.464
1945	3.954	3.438
1946	3.971	3.460
1947	4.478	3.514
1948	4.879	3.562
1949	22.018	19.902
1950	36.872	—
1951	53.773	36.072
1952	55.327	40.967
1953	69.550	76.198
1954	93.146	93.146