

COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ORAN

Ennemond, Claude, Marie FAYE, créateur

Né à L'Arbesle (Rhône), le 11 octobre 1862.
Fils d'Ennemond Faye, 62 ans, propriétaire, fabricant, et de Claire Marie Girard, 28 ans.
Veuf en première nocces de Berthe Emma Alphonsine Sévré, époux en secondes nocces de Florence Marie Lucie Croppi.
Un fils unique : Ennemond Raoul Marie Faye, marié à Londres, en 1934, avec Daphné de Bernalès.

Entrepreneur de travaux publics.
Concessionnaire, constructeur et administrateur des tramways électriques de :
Dijon (décret du 18 août 1893),
Angers (décret du 8 juillet 1895),
Besançon (décret du 6 mai 1896),
Le Mans (décret du 9 décembre 1896),
Rennes (décret du 27 mars 1897), ces deux derniers rétrocédés à la Compagnie de l'Ouest-Électrique.
Limoges (décret du 9 mars 1897), tous en association avec Alexandre Grammont, puis seul :
Douai (décret du 25 septembre 1897).
Oran (décret du 5 juin 1898).
Avignon (décret du 8 octobre 1901) avec centrale électrique revendu en 1906 au Sud-Électrique.
Candidat malheureux, en association avec Fives-Lille, à la concession du Métropolitain de Paris (1897).

Directeur particulier de l'Urbaine-Vie, à Lyon.
Membre du conseil de surveillance de La Lutèce, société d'assurances contre les dégâts causés par les eaux distribuées à domicile, ménagères, pluviales et de vidange ; A. d'Arloz et C^{ie}, 58, rue Laffitte, Paris (1891),
vice-consul de Perse à Lyon (déc. 1897).
président du Trust franco-belge de tramways et d'électricité, à Bruxelles (juin 1898),
vice-président de la Cie des tramways de Valence (Espagne),
vice-président (1902), puis président de la Compagnie générale d'électro-chimie (Bozel),
directeur du Trust international du ferro-silicium,
administrateur de la [Compagnie lyonnaise d'exploration et de banque](#) (1903),
administrateur délégué de la Compagnie auxiliaire des Chemins de fer et des Travaux publics, de la Société lyonnaise de la soie artificielle d'après le procédé de Chardonnet pour les États-Unis et l'Amérique du Nord (« Soie Chardonnet américaine »)(août 1904),
président-fondateur de la Société minière de Wolfram de Braga (Portugal), à Bruxelles (S.A., 10 août 1903, liquidation : avril 1911),
1/2

2/2

président-fondateur du Crédit départemental, à Paris (déc. 1904)
président de la Société minière nouvelle de Krivoï-Rog (déc. 1904)
et administrateur de la S.A. des mines de houille et de fer de la Russie méridionale (déc. 1911),
c'est-à-dire un crescendo dans l'acrobatie financière.

Chevalier de la Légion d'honneur du 27 juillet 1905.

Décédé à Paris, XVI^e, le 1^{er} nov. 1913.

Échos et informations

(Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie, 18 février 1897)

M. Fayes [*sic* : Faye], le concessionnaire des futurs tramways électriques d'Oran, se plaint, dans une lettre adressée à son correspondant, des retards apportés à l'examen des modifications introduites à son projet :

Il manifeste même l'intention de renoncer, d'une manière absolue, à son exploitation, en raison de ces retards et de l'opposition des administrations de l'État.

Cette opposition reposerait, paraît-il, sur des considérations d'ordre technique, intéressant la sécurité et, par cela même, d'une très grande importance.

Échos et informations

(Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie, 24 mars 1898)

La question des tramways électriques d'Oran va passer de la période des formalités à celle de l'exécution.

M. Briant, l'ingénieur de M. Fayes [*sic* : Faye], concessionnaire, vient, en effet, d'arriver à Oran pour commencer les travaux.

Le cautionnement provisoire de cinquante mille francs a déjà été versé.

Décidément, les Oranais emboîtent le pas aux Algérois.

(Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie, 1^{er} septembre 1898)

Dans sa dernière séance, le conseil municipal d'Oran a donné un avis favorable, à la constitution de la société rétrocessionnaire qui, sous le nom de « Compagnie des tramways électriques d'Oran », a été régulièrement constituée pour se substituer à M. Fayet [*sic* : Faye].

*

* *

Puisque nous parlons des tramways électriques oranais, disons que les travaux de pose de la voie marchent très rondement et sont bien près d'être terminés.

Sous peu, nos voisins de l'Ouest auront aussi le plaisir de véhiculer dans de coquettes voitures répondant au dernier cri du progrès.

Échos et informations
(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 20 novembre 1898)

L'inauguration des tramways électriques d'Oran aura lieu vers la fin du mois ou dans les premiers jours de décembre.

(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 15 décembre 1898)

Un décret publié à l'*Officiel* approuve la substitution de M. Fayet à la compagnie des tramways d'Oran comme rétrocessionnaire du réseau de tramways dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par décret du 5 juin 1897.

DÉCISIONS ET AVIS DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES AGENTS DE CHANGE
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 20 mars 1899)

À partir du 20 mars, les actions de la Compagnie des Tramways électriques d'Oran seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

Ces titres seront inscrits à la première partie du *Bulletin de la Cote*.

8.000 actions de 500 francs, émises au pair, entièrement libérées et au porteur, coupon n° 1 attaché.

Siège social, à Lyon. Service des titres et des coupons à Paris, chez M. Faye, banquier, rue Drouot, 7.

LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ÉLECTRIQUE ET INDUSTRIELLE
actionnaire des Tramways électriques d'Oran

Tramways électriques d'Oran
(*Le Journal des finances*, 13 avril 1901)

Le conseil d'administration annonce que le solde à distribuer sur le dividende de l'exercice 1900 sera de 4 fr. 50, ce qui porte le dividende total de l'exercice 1900 à 12 fr.

Tramways électriques d'Oran
(*La Dépêche coloniale*, 29 décembre 1901)

Le conseil d'administration de la Compagnie des Tramways électriques d'Oran a décidé, dans sa séance du 16 décembre, la distribution, à partir du 1^{er} janvier 1902, d'un acompte de 7 fr. 50 sur le dividende de l'exercice 1901. On dit que, malgré les dépenses assez importantes faites sur les produits de l'exploitation, pour la mise en état du matériel, les bénéfices de cet exercice seraient supérieurs à ceux de l'exercice 1900.

1902 : LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION DE TRAMWAYS ET CHEMINS DE FER
actionnaire des Tramways électriques d'Oran

Marcel SAINT-GERMAIN, président

Député (1889-1898), puis sénateur (1900-1920) d'Oran.
Administrateur d'une vingtaine de sociétés,
président de la Compagnie industrielle de traction,
et de l'[Omnium d'Algérie-Tunisie](#).

Annuaire de la Cie des agents de change 1903, p. 1208 :
Tramways électriques d'Oran
Administrateurs : MM. Saint-Germain, président ; Hamoir ¹, Abadie ², Berthoulat ³,
Brac de la Perrière ⁴, [\[Paul\]](#), Petit [\[Société générale\]](#), Durand.
Commissaires des comptes. — MM. Audras, Cornudet ⁵.

Résultats de l'exploitation (recettes) des chemins de fer d'intérêt local et tramways
d'Algérie
ANNÉE 1902 ET 1903
(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 10 juillet 1904)

Tramways électriques d'Oran. — Année 1903, recettes, 516.380 francs contre
499.273 francs en 1902.

SOCIÉTÉ PARISIENNE POUR L'INDUSTRIE DES CHEMINS DE FER
ET DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES (SPIE)
(Groupe Empain)
(*L'Information financière, économique et politique*, 12 juin 1905)

¹ Léon Hamoir, du Trust franco-belge de tramways et d'électricité, président des Tramways électriques de Murcie, administrateur du Tramway d'Oran à Hammam-bou-Hadjar, des Tramways électriques de Douai...

² Alain Abadie, Paris : ingénieur de la Compagnie des Travaux publics et particuliers, administrateur de la Société générale électrique et industrielle, son représentant aux Tramways électriques d'Oran, à l'Éclairage électrique...

³ Berthoulat : administrateur des Tramways d'Angers.

⁴ Probablement Jacques Brac de la Perrière (1856-1930) : fils de Paul (1814-1894), chef du parti catholique lyonnais. Marié à Marie Gerin (ou Gérin), actionnaire, avec d'autres membres de la famille, des Mines de houille de La Chapelle-sous-Dun. Administrateur des Tramways électriques de Douai (Desfossés, 1910). Agent à Lyon de la Cie L'Aigle, président du Syndicat des agents généraux d'assurances contre l'incendie à primes fixes. Nécrologie : *L'Argus*, 31 août 1930.

⁵ Léon Cornudet (1869-1922) : secrétaire général de la [Société générale électrique et industrielle](#).

.....
Le vaste programme que la Société s'était fixé dès sa création ... est aujourd'hui entamé et l'acquisition des ateliers de Jeumont en marque la première étape.

Ces ateliers, qui avaient été construits par la Société d'Électricité et hydraulique ⁶, occupaient déjà une place importante dans le monde industriel et il suffira de rappeler qu'ils comptaient parmi leurs clients les tramways de Lille, de Dijon, de Lyon, d'Avignon, d'Oran, d'Ostende, de Valence, de Naples, de Bradford et enfin le Métropolitain de Londres. Ils auront désormais, dans le Métropolitain de Paris, un nouveau client d'une rare importance.

Compagnie des tramways électriques d'Oran
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 107-108)

Siège social : Lyon, 8. rue de la Charité.

MM. Saint Germain, président ; J. Brac de la Perrière, L[éon] Hamoir, [Alain] Abadie, Berthoulat, Barthélémy Durand ⁷, Houdou, P. Durand ⁸, Paul Petit administrateurs.

Bilan : 31 décembre. Assemblée : avril ou mai. Service financier : Siège social.

Cette société a été constituée à Lyon le 3 mars 1898.

Elle a pour objet la construction et l'exploitation des tramways d'Oran, concédés originellement à M. Faye, le 5 juin 1898, pour 75 ans.

Elle a été fondée au capital de 4 millions de francs en 8.000 actions de 500 fr.

Le réseau comprend 5 lignes, d'ensemble 12 kilomètres; il a été mis en exploitation en 1899.

La ville a 100.000 habitants ; la population a augmenté de 10.000 habitants en cinq ans.

	Recettes	Dépenses	Bénéfices	Réserves	Divid.	A nouveau
1900	496.342,30	382.003,31	114.338,99	5.716,95	96.000	12.622,04
1901	—	—	—	8.370,80		
1902	508.074,99	365.077,02	142.297,97	68.902,17	80.000	2.466,60
1902	508.074,99	365.077,02	142.997,97	68.902,17	80.000	2.466,60
1903	517.157,83	350.869,85	166.287,98	65.632,98	100.000	3.121,60
1904	547.743,91	361.312,30	186.431,61	62.343,06	120.000	210,15

Répartition : 5 p. c. à la réserve ; premier dividende de 4 p. c. aux actionn. (allocation au fonds d'amortissement capital ; sur le surplus : 10 p. c. à l'administration, 90 p. c. aux actions.

Assemblée : les porteurs de 20 actions ; 1 voix par 20 actions.

⁶ Société d'Électricité et hydraulique (Dulait) : fondée en 1886 à Charleroi. Elle céda en 1904 ses usines de Marcinelle et Jeumont aux Ateliers de constructions électriques de Charleroi (groupe Empain). Dans les années 1920, elle consacrait les dividendes reçus des ACEC à amortir la participation prise en 1897 dans la Société anonyme d'éclairage électrique à Saint-Pétersbourg.

⁷ Barthélémy Durand (1866-1956) : fondateur, avec son frère aîné Pierre, de la Compagnie d'exploitation des tramways et chemins de fer (1902), puis de l'Énergie industrielle (1906).

⁸ Pierre Durand (1861-1957) : fondateur de la Compagnie d'exploitation des tramways et chemins de fer (1902), puis de l'Énergie industrielle (1906).

Exercices	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
Dividendes	0	15	12	15	10	12,5	15

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1904 (fr.)

ACTIF		PASSIF	
Immobilisé :	4.195.387 71	Capital	4.000.000 00
Réserves : 92.500 89	4.042.886 82	Créditeurs :	59.500 06
Magasins	54.487 53	Débiteurs : 12.610 20	46.889 86
Caisse et banquiers	132.068 72	Bénéfice	182.553 21
	<u>4.229.443 07</u>		<u>4.229.443 07</u>

PROFITS ET PERTES

DÉBIT		CRÉDIT	
Conseil :	7.000 00	Solde reporté	3.121 60
Amort. et réserve : 65.343 06		Recettes : 547.743 91	
Dividende fr. 15. : 120.000 00		Dépenses : 361.312 30	186.431 61
A nouveau :	210 15		<u>189.553 21</u>
	<u>189.553 21</u>		<u>189.553 21</u>

(Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie, 28 mars 1907)

À Oran, également, la même décision préfectorale a été prise. Voici l'avis publié par la Compagnie des tramways électriques d'Oran au sujet de la surcharge des voitures :

La Compagnie des tramways électriques d'Oran a l'honneur de porter à la connaissance du public qu'à la suite de nombreuses plaintes relatives à la surcharge des voitures, et conformément aux instructions de l'Administration supérieure, des ordres ont été donnés au personnel de la Compagnie pour ne laisser monter dans les voitures que le nombre des voyageurs réglementaire.

La Compagnie espère que le public voudra en faciliter au personnel cette tâche difficile et lui éviter ainsi des contraventions qui ne manqueraient pas de lui être dressée, si MM. les agents chargés du service du contrôle venaient à constater des infractions aux ordres donnés par l'Administration supérieure.

D'ailleurs, en vue de faciliter l'accomplissement de ces ordres, il demeure, désormais, interdit à tout voyageur de monter ou de descendre des tramways par la portière d'avant.

On devra toujours monter et descendre par la portière d'arrière.

Les agents assermentés de la Compagnie seront chargés de veiller à l'accomplissement de ces prescriptions, et de dresser procès verbal, dans le cas où un voyageur se refuserait à obtempérer aux ordres donnés.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS D'ALGÉRIE
(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 21 mai 1908)

Résultats comparés des recettes 1^{er} semestre 1907 et 1906
Tramways électriques ville d'Oran. — 266.537 francs en 1907, contre 259.706 francs en 1906.

TRAMWAYS D'ORAN
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 7 mai 1910)

L'assemblée des Tramways électriques d'Oran s'est tenue le 27 avril dernier. Les bénéfices de l'exercice s'élevaient à 225.708 francs 27 en augmentation de 29.940 26. Cette plus-value provient pour 15.179 03 d'un accroissement de recettes et pour 14.761 23 d'une diminution des dépenses. Les bénéfices disponibles qui sont, report compris, de 226 633 61 ont été ainsi répartis :

Dividende 17 50 par action	136.500 00
Aux réserves	87.935 41
Report à nouveau	2 198 20
	<u>226.633 61</u>

Tramways d'Oran
(*Le Sémaphore algérien*, 13 décembre 1910)

La Société des Tramways d'Oran vient d'obtenir l'autorisation administrative pour l'émission de 1 million 800.000 francs d'obligations.

Tramway d'Oran à El-Ançor

Syndicat d'initiative pour sa prompte réalisation
(*Le Libéral*, 14 février 1911, p. 2)

Voici une nouvelle liste de détenteurs de listes de pétition :
MM. Geneste, employé des P. T. T, Oran-Postes ; Lecointre, quincaillier, boulevard du 2^e Zouaves ; Gauthier, quincaillier, rue de Marseille ; Balande, quincaillier, rue Alsace-Lorraine ; Salessy, quincaillier, boulevard Seguin ; Maison Nessler, marchand de bois, boulevard de l'Industrie ; Beaumont, cafetier, 28, rue de Tlemcen ; Maydat, cafetier, place Kléber ; Cabarroques, cafetier, Eckmühl ; Soler, entrepreneur de peinture, boulevard Seguin prolongé ; Storto, négociant, boulevard Seguin ; Bissonnet, négociant, boulevard Seguin ; Ruiz, cafetier, rue de Marseille ; Darmon, fabrique de meubles, boulevard Sébastopol ; Pouyet, confiseur, boulevard Seguin ; Chabran, tailleur, boulevard Malakolf ; Duplan, opticien, rue d'Arzew ; Amorus Thomas, négociant ; Montplaisant ; Provost, limonadier, rue d'Arzew, 2 ; Guerrero Lorenzo,

entrepreneur de plomberie, rue Lamoricière ; Aynié, syndicat des vignobles, rue Belleville ; Dorès Paul, directeur des Glacières oranaises*, boulevard Sébastopol.

Le Comité provisoire avant fixé à dimanche 19 courant, à 9 h. 1/2, à l'Hôtel de-Ville la réunion constitutive, les détenteurs de listes sont priés de les rendre samedi au plus tard, aux membres qui les leur ont confiées.

LE TRAM ORAN-EL-ANÇOR

Avant la discussion. — Les Projets. — Le rapport de M. Petit au conseil général
(*L'Écho d'Oran*, 27 avril 1911)

C'est cet après-midi, à 3 heures, que viendra devant le conseil général la question du tram Oran-El-Ançor qui va enfin recevoir une solution.

Nous avons dit déjà que quatre projets avaient été déposés.

Nous avons également indiqué leurs caractéristiques essentielles. Mais pour permettre à nos lecteurs une documentation plus complète, nous allons reproduire les principaux passages du rapport établi par M. Petit, au nom de la Commission des chemins de fer.

Voici d'abord l'examen des projets :

1° PROJET DE M. SAINT-CYR

Dans ce projet, le tramway est construit par le rétrocessionnaire, sans l'intervention financière du Département dans les dépenses de premier établissement.

Les dépenses sont évaluées à :

Évaluations anciennes, 2.300.000 fr. ; travaux supplémentaires imposés par le Conseil général, 83.000 ; travaux complémentaires prévus à la convention, 250.000. Soit au total : 2.633.000 francs.

Dans le cas où le rétrocessionnaire achèterait le courant à une usine centrale indépendante du tramway, c'est-à-dire si l'usine prévue spécialement n'était pas comprise au projet, la dépense de premier établissement s'élèverait à 2.333.000 francs par suite de la réduction de 300.000 francs représentant la valeur de l'usine.

Le capital de premier établissement est garanti par le Département par un intérêt de 5 % pendant la durée de la concession, soit 75 ans. Cet intérêt serait de 131.650 francs dans le premier cas et de 116.650 francs dans le second.

Les dépenses annuelles d'exploitation sont limitées par la formule : $\text{Frais} = 2.700 + 0.25 \cdot \text{Recette} + 0.30$ au kilomètre.

En cas d'insuffisance des recettes pour couvrir les frais d'exploitation et les 5 % du capital de premier établissement, le Département s'engage à couvrir ces insuffisances jusqu'à concurrence de 65.000 francs, ou de 61.000 fr. si l'usine n'est pas construite. Le reste de l'insuffisance est porté à un compte d'attente, avec intérêts simples au 3 %, pour être amorti et par la subvention départementale et par les bénéfices dès qu'ils se réaliseront.

Dès que la ligne produit des bénéfices, c'est-à-dire dès que les recettes excèdent les frais d'exploitation et l'intérêt du capital de premier établissement garanti par le Département, ce dernier commence à se rembourser de ses avances par une moitié dans les bénéfices annuels. Quand le Département est remboursé intégralement, les bénéfices sont réservés en totalité pour le rétrocessionnaire.

C'est, en résumé, le projet que le Conseil général avait antérieurement adopté, lorsque M. Saint-Cyr devait obtenir le concours technique et financier de la Société Westinghouse.

Ce projet ne comprend pas le même matériel, ni les deux boggies de rechange, ni les planchers mobiles, ni le lot d'outillage prévu par la Commission des chemins de fer, le tout évalué à plus de 50.000 francs.

2° PROJET DE M. PRAT

Comme M. Saint-Cyr, M. Prat propose de construire la ligne sans participation départementale dans les dépenses du premier établissement dont le montant s'évaluerait à :

$2.500.000 + 150.000 = 2.650.000$ francs, dans le cas d'une usine spéciale.

$2.200.000 + 100.000 = 2.300.000$ francs, sans usine.

L'intérêt du capital de premier établissement, garanti par le Département, serait de 5 % pendant la durée de la concession, soit 75 ans. Cet intérêt serait de 132.500 francs, soit 4.569 francs par kilomètre si une usine spéciale était construite, et de 117.500 francs, soit 4.050 francs par kilomètre, si le courant était produit par une usine centrale indépendante.

Les dépenses d'exploitation sont limitées

.....

$F = 1.500 + 0.60 R$. lorsque la recette est supérieure à 6.700 francs par kilomètre et 5.500 francs, lorsqu'elle est inférieure à ce chiffre.

Si les recettes sont insuffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 5 % du capital de premier établissement, le Département pourvoit à cette insuffisance jusqu'à concurrence d'un maximum de 92.500 francs par an, s'il y a une usine spéciale au tramway et 82.000 francs si l'usine n'est pas construite.

La différence est portée en compte d'attente avec intérêts simples à 3 % et remboursée tant au moyen de la subvention annuelle qu'avec les bénéfices pouvant être produits par la ligne.

3° PROJET DE MM. MERLO⁹ ET TARTING

MM. Merlo et Tarning proposent de construire le tramway en fournissant 1/5 du capital de premier établissement, le Département intervenant directement pour la différence, soit 4/5.

Le maximum de la dépense est fixé à 2.600.000 francs, et comporte l'établissement d'une usine spéciale au tramway. Il n'est rien prévu pour travaux complémentaires.

La part contributive du rétrocessionnaire lui est remboursée annuellement au taux de 5 %, amortissement non compris.

Les frais annuels d'exploitation sont déterminés par la formule : $Frais = 1.500 + 3/4$ recette.

Les insuffisances sont portées au compte d'attente et remboursées avec intérêts de 5 %, dès que les recettes sont supérieures aux dépenses d'exploitation.

Lorsque le compte d'attente est liquidé, les bénéfices d'exploitation sont partagés par moitié et la part revenant au Département lui permet de se rembourser des 4/5 de ses avances dans la construction.

La proposition ci-dessus a beaucoup de ressemblance avec celle de M. Begey, que vous avez déjà examinée et repoussée. Elle diffère sensiblement des projets Prat, Saint-Cyr et des Tramways d'Oran, et il ne nous semble pas nécessaire de nous y intéresser davantage en raison des charges trop élevées qu'elle impose au Département.

4° PROJET DE LA SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS D'ORAN

Le projet de convention et de cahier des charges présente par les Tramways d'Oran reproduit textuellement les termes du contrat que nous avons soumis à M. Begey pour

⁹ Jean Merlo (1844-1912) : entrepreneur à Alger, associé à Jules Dollfus sur le Tlemcen-Marnia.

acceptation ou rejet, avec quelques légères modifications d'importance tout à fait secondaire.

Les Tramways d'Oran achèteraient le courant à la Société « Les Exploitations électriques », dont le siège est à Paris. La convention ne comporte donc pas d'usine spéciale et le courant serait fourni au tramway projeté aux conditions déjà arrêtées par la Commission des chemins de fer, avec un prix maximum de 0 fr 15 le kilowatt-heure, tandis que ce prix était de 0 fr. 16 dans la convention Imposée à M. Begey.

La dépense de premier établissement est fixée au maximum de 1.900.000 francs, tandis que dans la convention Begey, votre Commission l'avait arrêtée à 2.000.000 de francs.

Les travaux complémentaires sont fixés à 150.000 francs.

part contributive du rétrocessionnaire eon

est fixée à 1/5 de la dépense totale, tandis que dans l'ancienne proposition, le Conseil général avait acceptée pour 1/10. Le Département lui rembourserait cette part par annuités calculées sur le taux de 4 fr. 42 % mall

amortissement compris.

La dépense annuelle d'exploitation est limitée par les formules suivantes :

Frais 3.000 + 0,35 recette pour recettes inférieures à 6.000 francs ; pop

Frais 1.500 + 0,60 recette pour recettes comprises entre 6.000 et 10.000 francs ;
Frais 2.000 + 0,55 recette pour recettes supérieures à 10.000 francs.

S'il existait des insuffisances d'exploitation au cours des premières années, elles seraient versées à un compte d'attente non productif d'intérêts.

Dès que les recettes sont supérieures aux dépenses annuelles d'exploitation, l'excédent est employé à amortir le compte d'attente, versé dans la caisse du Département pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement. Une fois le Département remboursé de ses avances, les bénéfices sont partagés par moitié entre le Département et le rétrocessionnaire.

La concession est faite pour une durée de 40 ans environ, de façon à expirer en même temps que celle des Tramways de la Ville d'Oran

Par ce simple exposé, on remarque facilement que la proposition des Tramways d'Oran est bien meilleure que celle que nous proposons à M. Begey. Le prix de premier établissement est plus réduit et la formule d'exploitation, si elle est légèrement plus élevée pour des recettes inférieures à 6.000 francs, est plus faible quand la recette atteint 10.000 francs par kilomètre.

Comparaison des Projets

Les projets présentés peuvent être groupés en deux séries.

1^{re} série : Projets Saint-Cyr et Prat, pour lesquels le Département ne contribue pas à la dépense de premier établissement.

2^e série : Projets de la Société des Tramways d'Oran et Merlo-Tarting, pour lesquels le Département contribue pour les 4/5 de la dépense et les rétrocessionnaires pour 1/5.

Dans la première série, le projet Saint-Cyr est beaucoup plus avantageux que le projet Prat, il est donc le seul à retenir.

Dans la deuxième série, le projet des Tramways d'Oran est plus avantageux que le projet Merlo-Tarting ; nous ne retiendrons donc pas ce dernier.

Il ne nous reste donc plus qu'à comparer entre eux le projet Saint-Cyr et celui des Tramways d'Oran.

Nous supposons d'ores et déjà que M. Saint-Cyr achètera le courant à une usine centrale et que l'usine spéciale au tramway ne sera pas comprise au projet.

Le projet Saint-Cyr coûtera dans ces conditions 2.000.000 + 83.000 + 250.000 = 2.330.000 francs qui devront être remboursés par le Département avec un intérêt de

5 %, c'est-à dire de 150.000 francs par an pendant 75 ans, soit 4.020 francs par kilomètre.

Le projet de la Société des Tramways d'Oran ne coûtera que 1.900.000+150.000, soit un maximum de 2.050.000 francs ; il faut ajouter à ce chiffre les intérêts intercalaires de la part du Département pendant la construction, soit : 82.000 francs.

La dépense totale serait donc de 2.050.000 + 82.000 = 2.132.000 francs et la charge annuelle pour le Département, calculée au taux de 4 1/2 %, de 90.000 francs pendant 60 ans, soit 3.300 francs par kilomètre.

Considérée au point de vue de la dépense de premier établissement, la proposition des Tramways d'Oran est plus avantageuse.

Si nous examinons ces deux propositions au point de vue des dépenses annuelle d'exploitation, la formule proposée par M. Saint-Cyr est plus économique que celle proposée par la Société des Tramways d'Oran pour les recettes supérieures à 6.000 francs par kilomètres et les tableaux précédents nous montrent que si l'on devait débiter par des recettes comprises entre 8.000 et 10.000 francs par kilomètre, il ne faudrait pas hésiter à adopter le projet Saint-Cyr.

Cependant si le trafic devenait très important, nous ne devons pas oublier que le Département n'obtient aucun bénéfice réel avec la combinaison Saint-Cyr, tandis que la convention des Tramways d'Oran partage les bénéfices par moitié entre le Département et le rétrocessionnaire.

Le rapporteur, ayant dressé un tableau admettant des recettes allant de 4.000 à 10.000 francs par kilomètre au bout de 20 ans, compare les résultats avec les deux projets et déclare en substance :

La charge financière annuelle du Département est la même quand la recette atteint 9.000 francs par kilomètre. La charge totale est supérieure d'environ 160.000 francs dans le projet Saint-Cyr. Le Département verserait la subvention de 61.000 francs pendant dix-neuf ans et à l'expiration de la vingtième année. Les sommes payées par le Département, a totalisées sans intérêts, seraient supérieures d'environ 100.000 francs dans le projet Saint-Cyr.

Exactement, nous ne pouvons rien affirmer, continue-t-il, car nous ignorons complètement ce que nous [rendra l'affaire] mais nous pouvons dire qu'au point de vue financier, les deux projets ont à peu près la même valeur, en supposant bien entendu que M. Saint-Cyr ait recours à une usine centrale.

Or, nous ne savons pas s'il atteindra ce résultat et rien ne nous fait supposer que M. Saint-Cyr pourra l'atteindre, nous n'avons aucune garantie de ce côté-là et si l'usine centrale n'était pas établie, la combinaison Saint-Cyr deviendrait désavantageuse, tandis que le projet des Tramways d'Oran nous met en présence d'une proposition ferme ne comportant pas d'usine spéciale au tramway.

L'avantage d'avoir une usine centrale d'électricité dans une ville comme Oran est considérable au point de vue industriel. Le prix de revient du courant est abaissé dans des proportions considérables et alors que ce prix était de 0 fr. 26 le kilowatt-heure dans l'avant-projet de M. Mascard, il est limité d'avance à un maximum de 0 fr. 15 ; nous avons la conviction qu'il n'atteindra pas 0 fr. 12. On voit par cette simple indication quel avantage procurera une installation de ce genre.

Les industriels d'Oran eux-mêmes ayant à leur disposition de la force motrice à bon marché auront tout intérêt à utiliser le courant de cette usine pour la mise en marche de leurs moteurs. La création d'une usine centrale présente donc un caractère d'intérêt général.

D'autre part, à conditions égales, n'y a-t-il pas intérêt à avoir dans la même main l'exploitation des Tramways d'Oran et celle du tramway d'El-Ançor ? Nous estimons que oui, à cause des échanges du matériel, de la possibilité d'utiliser le matériel des

Tramways l'Oran les jours d'affluence sur la ligne d'El-Ançor et ensuite pour les raccordements de voies.

Il faut encore tenir compte de la durée de la concession, fixée à 75 ans dans le projet Saint Cyr et à 60 ans environ dans celui des Tramways d'Oran, fait qui a une importance notable. Et si nous retenons que les dépenses d'exploitation sont limitées aux dépenses réellement faites, que les formules ne représentent qu'une barrière que ces dépenses ne peuvent pas franchir, nous dirons en toute sincérité que le projet de la Société des Tramways d'Oran est plus avantageux pour les finances du Département et qu'il est le seul à retenir.

Comme nous l'avons déjà signalé, la Commission des chemins de fer a adopté les conclusions de son rapporteur, favorables au projet de la Société des Trams électriques d'Oran. Le Conseil général aura à se prononcer à son tour cet après-midi.

Comme toujours, ne préconisant aucun projet, nous nous bornerons à appeler l'attention des membres de l'assemblée départementale sur deux points très importants :

1° Il importe d'exiger du rétrocessionnaire, quel qu'il soit, les plus solides garanties en ce qui concerne le matériel roulant qui sera fourni ; le public devra avoir à sa disposition des voitures pratiques et confortables et il sera indispensable qu'un contrôle sévère puisse être exercé à cet égard, avec sanctions le cas échéant.

2° Il importe de préciser nettement les délais de construction, en stipulant formellement que tout retard entraînera des dommages pécuniaires de la part du rétrocessionnaire.

Certain que le Conseil général voudra ainsi réaliser complètement les vœux des populations intéressées, en leur donnant la certitude qu'elles auront rapidement — sans qu'il soit possible au rétrocessionnaire de reculer la date d'ouverture à l'exploitation de la ligne par des retards dans les travaux — un tramway fonctionnant dans les meilleures conditions, avec tous les agréments créés par l'industrie et moderne, nous attendons avec confiance l'issue de la séance de cet après-midi.

SYNDICAT D'INITIATIVE POUR LA PROMPTE RÉALISATION DU TRAM

Les personnes qui détiennent encore des listes d'adhésion et des pétitions sont priées une dernière fois de vouloir bien les remettre d'urgence aux membres du syndicat qui les leur ont confiées, ou au trésorier.

Annuaire Desfossés 1912, p. 436 :

Tramways électriques d'Oran

Conseil : MM. Saint-Germain, président ; Abadie, Berthoulat, P. Durand, Hamoir, de la Perrière, Petit, B. Durand.

Pour nos faubourgs

Réunion du comité de défense des intérêts des faubourgs Est d'Oran
(*L'Écho d'Oran*, 7 janvier 1912)

.....

Le prolongement du tram

On passe ensuite à la question du tram.

Une délégation était allée trouver M. Saint-Germain, sénateur et président du conseil d'administration de la Société des tramways électriques, à son dernier passage à Oran, pour lui transmettre les vœux ardents des populations des faubourgs Delmonte, Cavaignac, Victor-Hugo et Bastié que la voie du tram soit prolongée au-delà de l'ancienne gare, afin de desservir ces quartiers. Tous les renseignements nécessaires avaient été fournis par elle pour motiver et justifier cette amélioration.

Le Comité a tenu à donner encore plus de force à sa démonstration, et M. Valette a lu un nouveau rapport qui sera adressé à M. Saint-Germain.

Ce document souligne l'importance industrielle des faubourgs Est. Une enquête a été faite par le Comité à ce sujet. Il en résulte que pour neuf usines seulement — et on sait qu'il en existe beaucoup d'autres —, il y a ou il y aura dans quelques mois un personnel total de 742 commis et ouvriers, dont 300 électeurs. La Société algérienne de produits chimiques occupera, à elle seule, dans un avenir très prochain, environ quatre cents ouvriers, la plupart spécialistes venus de France avec leur famille. On doit donc envisager moins un déplacement qu'une augmentation de la population.

« La Compagnie des tramways électriques d'Oran, dit justement le rapport, ne doit pas oublier que toutes ces usines ont une clientèle et que la ligne de Delmonte–Victor-Hugo sera très fréquentée.

Que nombreuses sont les familles qui n'hésiteront pas, lorsqu'il y aura des moyens de communications, à construire des villas et à se transporter dans cette région réputée une des plus saines d'Oran.

Que nombreux sont les industriels et commerçants qui transporteront leur industrie et leur commerce de ce côté :

Que les dernières usines qui viennent de se créer ne pourront pas loger leur personnel et que tous ces commis et ouvriers, ayant la plupart une famille, auront besoin de moyens de communication pour se transporter chez eux : ceux qui seront sur place seront bien aise de pouvoir s'approvisionner en ville.

Nous nous permettons d'appeler votre attention sur le rapport, joint à notre requête, de la Société algérienne des produits chimiques et de la Verrerie oranaise dont la lecture vous donnera une idée du développement futur des faubourgs de Delmonte et de Victor-Hugo, par suite de la création de ces importantes usines.

Il ne faut pas oublier que les ouvriers spécialistes, tous Français, attendus pour la mise en marche de ces usines, sont habitués à un certain confort que leur permet le montant de leurs salaires, et qu'ils n'hésiteront pas, lorsqu'il y aura des moyens de communications, à aller se loger avec leur famille plus près de la ville.

Il est même surprenant qu'étant donné le mouvement progressif de la population de ces faubourgs, il ne soit encore venu à l'idée de personne d'organiser un service de voitures ou d'autobus qui certainement ferait ses affaires. »

Ce document a été approuvé à l'unanimité.

Il impressionnera favorablement, sans doute, la Société des tramways électriques et elle voudra réaliser le projet qui lui est soumis.

Il est d'ailleurs signé des noms suivants, tout comme la protestation adressée au maire d'Oran pour le déplacement du poste de police et du bureau de poste de Delmonte :

MM. le docteur Gaudibert, conseiller général de la circonscription ; Pitollet, notaire, conseiller général ; Llobet, président du tribunal de commerce, propriétaire à Delmonte ; Louis Lamur, délégué financier, propriétaire à Victor-Hugo ; le lieutenant-colonel Roux, propriétaire à Bastié ; Klein*, directeur de l'huilerie de Delmonte ; Pequignot*, administrateur de la brasserie l'Algérienne de Delmonte ; Duffour, négociant en vins faubourg Bastié ; Sellier, ingénieur directeur de la caisserie oranaise à Delmonte ; Cuvelier, agent général de la Société de produits chimiques ; Bocquet,

directeur de l'école du faubourg Delmonte ; Thozet, négociant en vins faubourg Delmonte ; Vignes, propriétaire faubourg Delmonte ; Torreilles, négociant en vins, faubourg Bastié ; Fabriès, fabrique d'engrais à Delmonte ; Vaisset, entrepreneur de travaux publics, propriétaire à Delmonte ; Valette, syndic liquidateur, propriétaire à Delmonte.

Ces questions traitées, la séance a été levée.

.....

E.G.

Chemins de fer d'intérêt local et tramways en Algérie (*L'Écho d'Alger*, 21 avril 1912)

Pour le réseau de la ville d'Oran [Tramways électriques d'Oran], de 18 kilomètres, 326.361 fr. en recettes, 220.102 fr. en dépenses, soit un produit net de 106.259 fr.

Le résultat est moins satisfaisant pour les tramways d'Oran à Hammam-bou-Hadjar, qui, pour leurs 72 kilomètres donnent 139.924 fr. en recettes, contre 156.144 en dépenses, soit un déficit de 16.720 francs.

REPRISE PAR LES EXPLOITATIONS ÉLECTRIQUES ET INDUSTRIELLES

MODIFICATIONS

Compagnie des Tramways Electriques d'Oran
Réduction et augmentation du capital
Transfèrement du siège social

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 24 mai 1912)

Suivant décision de l'assemblée extraordinaire du 29 avril 1905, le capital a été réduit de 4 millions à 3.900.000 fr. par le rachat de 200 actions. Le capital a été ensuite réduit, suivant décision de l'assemblée extraordinaire du 3 juillet 1911, à 3.120.000 fr. par l'échange d'une action de 500 fr. contre une action nouvelle de 400 fr. Il a été ensuite porté à 4.700.000 fr. par l'émission de 3.950 actions de 400 fr. Le siège social, précédemment fixé à Lyon, 4, rue Grôlée, a été transféré à Paris, 19, rue Louis-le-Grand. Les statuts ont été modifiés en conséquence. — *Petites Affiches*, 21 mai 1912.

(*Les Archives commerciales de la France*, 29 mai 1912)

Paris. — Modifications aux statuts. — Soc. dite : Cie des TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ORAN, 4, Grôlée, à Lyon. — Transfert du siège, 19, Louis-le-Grand, à Paris. — 13 mai 1912. — *Petites Affiches*.

(*Le Capitaliste*, 30 mai 1912)

Les Tramways d'Oran sont calmes à 488. Cette société a été déclarée, par le département, concessionnaire de la ligne d'Oran à El-Ançor ; on compte que le décret de concession sera rendu incessamment. L'exercice en cours se présente sous des auspices favorables. Les recettes des quatre mois sont en augmentation d'environ 25.000 fr. sur celles de la même période de 1911.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ORAN

Guide-Annuaire financier 1913

*des valeurs cotées au marché officiel et au marché en banque de la Bourse de Paris*¹⁰

Publié sous la direction de Maurice GERMAIN,
 directeur du *Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,
 directeur du *Journal de l'éclairage au gaz et à l'électricité*
 7, rue Geoffroy-Marie, PARIS

Capital : 4.700.000 fr. — Siège social à Lyon, 8, rue de la Charité.

Conseil d'adm. : MM. Saint-Germain, prés. ; Abadie, Berthoulat, P[ierre] Durand, Hamoir, de la Perrière, [Paul] Petit, Houdou, B[arthélémy] Durand, Guillon [SGBEE, Exploitations électriques].

Société an. française constituée en 1898 au capital de 4 millions pour construire et exploiter à Oran un réseau de tramways électriques, comprenant 5 lignes d'une longueur totale de 12 kilomètres. En 1912, le nominal des actions a été ramené à 400 fr. et le capital a été porté à 4.700.000 fr. par émission d'actions nouvelles de 400 fr.

Exer.	Recettes	Dépenses	Bénéf. nets	Amortis. et résér.	Divid. totaux	Divid. par act.
1901	—	—	—	—	120.000	15 00
1906	578.873	379.145	199.728	54.546	136.500	15 50
1907	607.935	426.485	181.449	44.126		17 50
1908	655.600	458.449	197.151	55.657	136.500	17 50
1909	—	—	226.000	88.000	136.500	17 50
1910	—	—	232.000	97.000	136.500	17 50
1911	—	—	—	—	136.500	17 50

ACTIONS : 11.750 de 400 fr. lib. — Coupons en 1912 : n° 25 (acompte. ex. 1911) : 1^{er} janv., 7 fr. 50 (net : nomin. 7 fr. 20 ; port., 6 fr. 79) ; n° 24 (solde de 1911), 1^{er} juil. 10 fr. (net : nomin. 9 fr. 60 ; port., 9 fr. 19).

Répartition: 1° 5 % à la rés. légale ; 2° une somme au fonds du cap. ; 3° 4 % aux act. non amorties ; 4° sur le reste 10 % au conseil et 90 % aux act. — Ass. gén. : avr. ou mai (1 voix par 20 act. sans max, dépôts : 7 (?) jours à l'avance).

Service financier : à la Cie d'exploitation des tramways et chemins de fer, rue Louis-le-Grand, 19.

¹⁰ Archives Stéphane Merucci.

Grève de tramways à Oran
(*Le Journal des débats*, 11 avril 1913)

Oran, le 10 avril. — Les employés des tramways électriques d'Oran ont tenu hier soir une réunion qui a dure jusqu'à une heure du matin.

N'ayant pas obtenu l'augmentation de salaire qu'ils réclamaient, ils ont procédé à un référendum qui a décidé la grève immédiate sur tout le réseau.

MODIFICATIONS
Compagnie des Tramways Electriques d'Oran
Réduction du capital
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 24 juillet 1913)

Suivant décision de l'assemblée extraordinaire du 26 juin 1913, le capital a été réduit de 4.700.000 fr. à 4.656.400 fr. par l'annulation de 109 actions de 400 fr. Les statuts ont été modifiés en conséquence. — *Petites Affiches*, 24 juillet 1913.

(*Le Capitaliste*, 4 septembre 1913)

Les Tramways d'Oran s'inscrivent à 475. Le *Journal officiel* a publié le décret d'utilité publique pour l'établissement d'une ligne de tramways électriques d'Oran à El-Ançor et approuvant la convention passée avec la Compagnie électrique des Tramways d'Oran, pour la construction de cette ligne.

Annuaire Desfossés 1914, p. 477 :

Tramways électriques d'Oran

Conseil : MM. Chapsal ¹¹, A. Bussy ¹², Ch. Cigogna ¹³, Guillon¹⁴, Hamoir, de la Perrière, B. Durand.

¹¹ Fernand Chapsal (1862-1939) : fils d'un principal de collège. Conseiller d'État. Chef de cabinet du min de la Justice Louis Ricard (1892 et 1895), puis (1898) du ministre des Colonies Georges Trouillot. 1904-1914 : organisateur d'expositions. Président (1913) de la [Banque commerciale et industrielle](#), administrateur des Exploitations électriques, de la Société algérienne de production et de distribution d'énergie électrique, des Tramways électriques d'Oran et de la Société des Établissements L. Delignon. 1914-1918 : chargé du ravitaillement civil. 1919 : maire de Saintes, conseiller général et (1921-39) sénateur gauche démocratique de la Charente-Maritime en remplacement d'Émile Combes. Ministre de l'Industrie : 23 juin-15 juillet 1926 (cabinet Briand) et 22 juin 1937-18 janvier 1938 (cabinet Chautemps). 18 janvier-13 mars 1938 : ministre de l'Agriculture, vice-président du Sénat. Il reste administrateur des Distilleries de l'Indochine jusqu'à sa mort et le fut aussi de la Cie métallurgique franco-belge de Mortagne-du-Nord.

Ép Amélie Bouchon-Brandely, morte à trente-cinq ans de la tuberculose. Enfants : Robert (1895) [diplomate, cour des comptes, père de la romancière Madeleine Chapsal], Pierre (1898) [Saint-Gobain /Le Verre textile] et Fernande (1907), mariée à François André-Hesse, fils du député de la Charente-Inférieure et ancien ministre des colonies Olry André-Hesse.

¹² Adrien Bussy, de l'Omnium lyonnais et des Exploitations électriques. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

¹³ Charles Cigogna : administrateur-directeur de la SGBEE, administrateur des Exploitations électriques...

¹⁴ E. Guillon, de Bruxelles : SGBEE, Exploitations électriques.

MODIFICATIONS
(Cote de la Bourse et de la banque, 30 juin 1914)

Compagnie des tramways électriques d'Oran. — Augmentation du capital. — Suivant décision de l'assemblée extraordinaire du 26 juin 1914, le capital a été porté de 4.650.400 fr. à 5 millions de francs, par l'émission de 859 actions de 400 fr. Les statuts ont été modifiés en conséquence. — « Petites Affiches », 30 juillet 1914.

Déraillement d'un tramway : vingt-six victimes
(*Le Journal des débats*, 17 septembre 1915)

Une voiture de la Compagnie des tramways, à Oran, a déraillé hier dans la rue des Jardins, en buttant contre un pylône. Neuf personnes ont été tuées, dix-sept autres blessées. Parmi les victimes se trouvent plusieurs permissionnaires qui repartaient sur le front.

Annuaire Desfossés 1917, p. 425 :
Tramways électriques d'Oran
Conseil : MM. A. Bussy, Ch. Cigogna, Guillon, Hamoir, de la Perrière, B. Durand, P. Dubois.

Le Mouvement gréviste à Oran
LES EMPLOYÉS DES TRAMWAYS VONT DÉCLARER LA GRÈVE
(*L'Écho d'Alger*, 9 août 1919)

Oran, 8 août. — On s'attend à avoir pour dimanche une grève de 24 heures des employés des tramways oranais.

Les employés, il y a quelque temps, avaient réclamé la fixation à 5 francs de l'indemnité de cherté de vie de 2 fr. 50 qui leur a été consentie, avec effet rétroactif du 1^{er} janvier 1918.

Après une discussion avec la Compagnie, les agents avaient consenti à ramener la rétroactivité au 1^{er} avril et le premier versement de trois mois devait leur être fait le 1^{er} juillet.

Ni à cette date, ni les jours suivants, aucun versement ne fut fait. Les employés rappelèrent alors les engagements de la Compagnie et celle-ci répondit que la direction parisienne avait oublié d'envoyer les fonds. Et comme les employés menaçaient de cesser le travail, elle leur demanda d'attendre jusqu'à aujourd'hui vendredi.

Ce délai expiré, les agents n'ayant reçu aucune réponse, ont décidé de se réunir demain à l'effet de prendre des dispositions pour la grève, qu'ils n'ont pas l'intention de faire durer plus de 24 heures.

Annuaire Desfossés 1920, p. 433 :
Tramways électriques d'Oran

Conseil : MM. A. Bussy, Ch. Cigogna, Guillon, Hamoir, de la Perrière, B. Durand, de Courlon.

LES EXPLOITATIONS ÉLECTRIQUES
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 7 mai 1920)

.....
Pour les [Tramways électriques d'Oran](#), le rapport signale que les pouvoirs publics n'ont pas accordé le relèvement de tarifs demandés, malgré les augmentations consenties au personnel. Les résultats de ce dernier exercice n'ont pas permis une répartition aux actionnaires.

Oran (ville)
(*Le Sémaphore algérien*, 30 mars 1921)

Les actionnaires de la Compagnie du Tramway d'Oran à Hammam-bou-Hadjar et extensions sont convoqués en assemblée générale ordinaire le 13 avril au Grand Hôtel à Bruxelles.

L'ALGÉRIE INDUSTRIELLE
Société algérienne d'éclairage et de force*
(*Le Sémaphore algérien*, 27 avril 1921)

[...] Les accords provisoires intervenus pendant la guerre avec la clientèle du service d'Oran sont arrivés à expiration fin octobre: ils ont été remplacés par des ententes définitives, comportant révision des cahiers des charges des concessions sur les bases adoptées dans la métropole. Exemption doit être faite pour le contrat de la Compagnie des tramways d'Oran. [...]

Tramways Electriques d'Oran
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 17 janvier 1922)

Cette Compagnie négocie avec la ville une nouvelle convention à la suite de laquelle cette dernière paierait, sans attendre la décision du conseil de Préfecture, la presque totalité du solde débiteur du compte spécial prévu à la convention du 30 mai 1918. La ville d'Oran a contracté, dans ce but, un emprunt auprès du Crédit foncier de France.

Compagnie des tramways électriques d'Oran
(*Le Sémaphore algérien*, 7 juin 1922)

Le rapport qui sera présenté à l'assemblée du 9 juin signale que les bénéfices d'exploitation, en ce qui concerne l'exercice 1921, s'élèvent à 464.192 francs. Le solde bénéficiaire est de 261.102 francs, contre 265.729 francs précédemment.

Indépendamment de l'exploitation de son réseau urbain d'Oran, la Compagnie a assuré la gestion, pour le compte du département pendant une partie de l'exercice, de la ligne d'Oran-El-Ançor, ce qui lui a procuré un bénéfice supplémentaire net de 89.722 francs.

Le conseil d'administration proposera à l'assemblée la répartition d'un dividende de 5 pour cent, soit 20 francs par action, comme l'an dernier.

Compagnie des tramways électriques d'Oran
S.A. frse au capital de 5 MF.
Siège social : Paris, 19, rue Louis-le-Grand
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 159)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

BUSSY (Adrien), 9, rue de Boissac, Lyon ;
BRAC DE LA PERRIÈRE (Paul)¹⁵, 3, rue Grenette, Lyon ;
CIGOGNA [*sic* : CICOGNA] (Charles), 158, rue Royale, Bruxelles ;
GUILLON, 128, rue Defacqz, Bruxelles ;
HAMOIR (Léon), 4, rue du Marquis, Bruxelles ;
PALANTE (Alexandre)¹⁶, 123, rue Mozart, Paris ;
PERDREAU (Henri)[ECP, 1905][Exploitations électriques], 11, av. du Lycée-Lakanal,
Bourg-la-Reine.

COMMISSAIRES AUX COMPTES

M. Comparat et M. Bellin.

LES EXPLOITATIONS ÉLECTRIQUES (*Cote de la Bourse et de la banque, 22 janvier 1923*)

.....
[Tramways d'Oran](#). — Le bénéfice est de 261.102 85 le dividende de 20 francs.

L'ALGÉRIE INDUSTRIELLE

¹⁵ Probablement Paul Brac de la Perrière (1889-1969), fils de Jacques (ci-dessus), marié à Marcelle Baboin.

Il doit être distingué de son oncle, Paul Brac de la Perrière (1854-?), avocat, chef du contentieux à la Société lyonnaise de dépôts (SLD), administrateur de la Compagnie des omnibus et tramways de Lyon (*Paris-Capital*, 10 mai 1893, qui n'indique pas de prénom), des Mines de houille de La Chapelle-sous-Dun, représentant des obligataires auprès de la Société d'industrie houillère de la Russie Méridionale, commissaire aux comptes de L'Horme et La Buire.

Un troisième Paul Brac de la Perrière (1865-1914), capitaine, marié à Jeanne Goujard de Laplanche, est mort pour la France.

Un autre La Perrière, Antoine (1836-1902 à Pornichet), ingénieur des mines, marié à une Dlle Cheynier de Nolens, fut en son temps ingénieur conseil des Chemins de fer andalous, administrateur de Decauville et des Tramways de Nantes. C'est l'une de ses filles, Hélène, qui a épousé Charles de la Condamine (1875-1926), ingénieur civil des mines.

¹⁶ Alexandre Palante : de nationalité belge. Administrateur-directeur des Exploitations électriques, leur représentant dans plusieurs filiales. Administrateur des Tramways et électricité de Damas. Chevalier de la Légion d'honneur à titre étranger (*JORF*, 4 août 1928).

Tramways électriques d'Oran
(*Le Sémaphore algérien*, 31 mars 1923)

Cette société a reçu, au cours de l'exercice 1921-1922, de la ville d'Oran, une somme de 2 millions à valoir sur le solde débiteur du compte de compensations qui s'élevait, au 1^{er} janvier 1922, à 2.824.586,48, y compris les intérêts.

Elle a continué ses négociations avec la municipalité oranaise, en vue de nouvelles conventions. Le conseil d'administration s'est mis d'accord avec la commission des tramways du conseil municipal sur un projet de nouvelles conditions d'exploitation.

LA MEDAILLE DU TRAVAIL
(*JORF*, 10 août 1925, p. 7779-7780)

Médaille d'honneur de vermeil
ORAN

M. Constantini (Nicolas-Édouard), contrôleur à la compagnie des tramways électriques, à Oran.

M. Fontan (Émile-François-Gustave-Cécile), receveur à la compagnie des tramways électriques, à Oran.

La grève des employés de tramways à Oran
(*L'Écho d'Alger*, 12 août 1925, p. 4, col. 2)

Oran, 11 août. — Les employés des trams se sont encore présentés ce matin pour reprendre leurs services, mais la Compagnie les a obligés à prolonger la grève qui ne devait durer que 24 h.

La direction, considérant son personnel comme démissionnaire, ne veut pas entrer en pourparlers avec les dirigeants du mouvement.

Par contre suivant les instructions de Paris, elle est prête à étudier toute demande séparée de réintégration. Solidaires, les employés veulent faire bloc et se présenteront encore demain matin pour reprendre le service. Entre-temps, huit voitures circulent en ville conduites par des contrôleurs et certains anciens receveurs révoqués.

Il n'y a aucun incident à signaler.

Parlementaires et financiers
par Roger Mennevée
(*Les Documents politiques*, décembre 1926)

M. CHAPSAL, Fernand
Sénateur de la Charente-Inférieure
Administrateur (avant la guerre de 1914) : Exploitations électriques, [Société algérienne de production et de distribution d'énergie électrique](#), [Tramways électriques d'Oran](#), [Société des Établissements L. Delignon](#) [ne figure plus au conseil dans l'*Ann. des entreprises coloniales*, 1922].

Compagnie des tramways électriques d'Oran
S.A. frse au capital de 5 MF.
Siège social : Paris, 19, rue Louis-le-Grand
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 150)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Inchangé.

Compagnie des Tramways électriques d'Oran
(*Le Courrier maritime nord-africain, 4 juillet 1927*)

L'assemblée ordinaire, tenue le 24 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1926, qui se soldent par un bénéfice net de 375.928 fr.

L'assemblée a voté la distribution d'un dividende de 24 fr. net par action, sur lequel un acompte de 16 fr. a été payé le 27 décembre.

Compagnie des Tramways électriques d'Oran
(*Le Courrier maritime nord-africain, 21 mai 1928*)

Les comptes de l'exercice 1927, qui seront soumis à l'assemblée ordinaire du 5 juin, font ressortir un solde bénéficiaire de 470.756 fr. 83, contre 375.928 fr. 38 en 1926.

Rappelons qu'il sera proposé un dividende de 28 francs par action.

1929 : ÉLECTROBEL ABSORBE LA SGBEE

TRAMWAYS D'ORAN
(*Le Journal des débats, 29 mai 1929*)

Les comptes de l'exercice 1928, qui seront soumis à l'assemblée du 12 juin, font ressortir, déduction faite de la dotation habituelle à la Réserve pour amortissement, un solde bénéficiaire de 506.490 fr. 55., contre 470.756 fr. 83 en 1927. Il sera proposé un dividende de 7,50 soit 30 francs par action, net de l'impôt sur le revenu, contre 28 francs l'an dernier.

Convocation d'assemblées
Tramways électriques d'Oran
(*Le Journal des débats, 12 juillet 1929*)

24 juillet, 15 h. — AGE, 156, rue de l'Université, Paris [= siège des Exploitations électriques].

TRAMWAYS D'ORAN
(*L'Africain*, 11 avril 1930)

Le bénéfice de 1929 est de 157.777 francs contre 151.617 francs. Dividende proposé : 4 francs net par action privilégiée et 3 fr. 25 par action de capital inchangé.

Les employés de trams ont déclaré la grève à Oran
(*L'Écho d'Alger*, 12 mai 1930, p. 2, col. 7)

Oran, 11 mai. (De notre correspondant particulier.) — Cette nuit, les employés des trams ont déclaré la grève. Ils ont abaissé leurs prétentions à trois francs, mais la compagnie n'a pas voulu accepter les demandes des employés.

En ce jour de l'arrivée du président de la République, où la ville regorge de visiteurs, cette grève a quelque peu gêné le public. En revanche, les taxis ont fait des affaires d'or.

TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ORAN
(*L'Africain*, 20 juin 1930)

Les comptes de l'exercice 1929, qui ont été soumis à l'assemblée ordinaire du 18 juin, font ressortir, déduction faite de la dotation habituelle à la réserve pour amortissement, un solde bénéficiaire de 562.406 fr. 43 contre 506.490 fr. 55 pour l'exercice 1928.

Le conseil a proposé la distribution d'un dividende de 32 fr. par action net de l'impôt.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ORAN
(*L'Africain*, 4 juillet 1930)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires, qui vient de se tenir, a approuvé les comptes de l'exercice 1929, dont le solde bénéficiaire. après déduction à la réserve pour amortissement, s'est élevé à 562.406 francs 43 contre 506.490 fr. 55 en 1928.

Elle a décidé, en outre, la mise en paiement, à partir du 1^{er} juillet prochain, d'un dividende de 8 %, soit 32 fr., par action, net de l'impôt sur le revenu, contre 30 fr. l'an dernier.

TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ORAN
(*L'Africain*, 29 août 1930)

Déduction faite d'une somme affectée à la réserve pour amortissement, le bénéfice de l'exercice 1929 s'est élevé à 562.504 fr. 63 contre 506.490 fr. 58 en 1928.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ORAN
(*La Journée industrielle*, 2 octobre 1930)
(*L'Africain*, 17 octobre 1930)

Une assemblée ordinaire, tenue extraordinairement, vient d'autoriser le conseil à aliéner l'immeuble appartenant à la société et situé à Oran, quartier Saint-Charles, et dénommé « Dépôt Saint-Charles », ainsi que le terrain dépendant, soit de gré à gré, soit aux enchères, en totalité ou par lots, aux prix, charges et conditions qu'il avisera, et lui a donné tous pouvoirs à cet effet.

Annuaire Desfossés 1931, p. 438 :
Tramways électriques d'Oran
Conseil : MM. A. Bussy, Guillon, Hamoir, de la Perrière, Perdreau, Pirard, Palante.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ORAN
(*L'Africain*, 2 juin 1931)

Les comptes de l'exercice 1930, qui seront soumis à l'assemblée du 17 juin, font ressortir, déduction faite de la dotation habituelle à la réserve pour amortissement, un solde bénéficiaire de 492.256 francs 30.

Le conseil proposera un dividende de 8 %, soit 32 francs par action, net de l'impôt sur le revenu.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ORAN
(*L'Africain*, 15 août 1931)

L'exercice 1930 se solde par un bénéfice de 492.256 fr. 30, après déduction des sommes attribuées à la réserve pour amortissement.

Mémento de l'actionnaire
AVIS DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES AGENTS DE CHANGE
Tramways d'Oran
(*Le Journal des débats*, 9 octobre 1931)

A partir du 9 octobre, les 4.809 actions de 400 francs, libérées et au porteur, numéros 7.692 à 12.500, de la Compagnie des tramways électriques d'Oran seront admises aux négociations du Parquet, au comptant, sous la même rubrique que les actions anciennes.

FILIALES DES EXPLOITATIONS ÉLECTRIQUES
(*Le Journal des débats*, 18 juin 1932)

Les assemblées suivantes se sont tenues le 16 juin :

.....

Tramways électriques d'Oran. — Bénéfice de l'exercice 1931 : 497.694. Le dividende a été fixé à 32 fr. net par action.

Annuaire Desfossés 1933, p. 462-463 :

Tramways électriques d'Oran

Conseil : MM. A. Bussy, pdt ; Guillon, Perdreau, Pirard, Palante, Cottet, Bratman.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ORAN

(*Les Annales coloniales*, 8 juin 1935)

Les comptes de 1934, qui seront soumis à rassemblée du 21 juin font ressortir, amortissement non déduit, un solde bénéficiaire de 571.962 fr. 27.

Médaille d'honneur des chemins de fer

(*L'Écho d'Alger*, 15 janvier 1936)

Paris, 14 janvier. — La médaille d'honneur des chemins de fer a été décernée aux agents, sous-agents et ouvriers des réseaux d'intérêt général et d'intérêt local dont les noms suivent :

TRAMWAYS D'ORAN

Soria, Oran ; Benchiha Lakdar, Oran.

Résultats d'exercice

Groupe « Les Exploitations électriques »

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 29 mai 1936)

Compagnie des Tramways électriques d'Oran : Solde bénéficiaire de l'exercice 1935, amortissement non déduit, 585.551 francs. Proposition d'un dividende brut de 40 francs aux action non amorties et de 20 francs aux actions de jouissance ainsi que l'amortissement au pair de 115 actions de la Compagnie pour un montant de 46.000 fr.

Annuaire Desfossés 1937, p. 491 :

Tramways électriques d'Oran

Conseil : MM. A. Bussy, pdt ; E. Guillon, H. Perdreau, P. Pirard, A. Palante, C. Cottet, F. Bratman.

Commissaires des comptes : Destombes ; Bagneux, suppl.

COMMISSION DÉPARTEMENTALE

(*L'Écho d'Alger*, 25 juillet 1939)

Accord donné sur les mesures proposées pour régler la question du personnel employé sur la ligne du tramway Oran à El-Ançor.

Autorisation donnée à M. le préfet pour vendre après appel d'offre le matériel de voie déposé à la suite de la cessation d'exploitation du tramway d'Oran à El-Ançor sur le chemin de G.C. n° 20 et sur la route nationale n° 2 entre Oran et Saint-Roch.

Annuaire Desfossés 1940, p. 561 :

Tramways électriques d'Oran

Conseil : MM. Gay, pdt ; A. Bussy, E. Guillon, H. Perdreau, P. Pirard, A. Palante, C. Cottet.

Commissaires des comptes : Destombes ; Bagneux, suppl.

Annuaire Desfossés 1945, p. 579 :

Tramways électriques d'Oran

Conseil : MM. H. Perdreau, pdt ; C. Pouillet, V. Frégé, P. Pirard, C. Cottet.

Commissaires des comptes : Destombes et Plagnes ; Henrion, suppl.

Annuaire Desfossés 1948, p. 613 et 2934 :

Tramways électriques d'Oran

Conseil : MM. H. Perdreau, pdt ; C. Pouillet, P. Pirard, C. Cottet, Voisin.

Commissaires des comptes : Destombes et Plagnes ; Henrion, suppl.

Annuaire Desfossés 1953, p. 438 :

Tramways électriques d'Oran

Conseil : MM. H. Perdreau, pdt ; C. Pouillet, adg ; R. Cottet, F. Laussinotte, Wodon.

Commissaires des comptes : Destombes et Plagnes ; Henrion, suppl.

Exploitations électriques et industrielles
[Desfossés 1956/542]

S.A., 1911.

154-156, rue de l'Université, Paris.

Participations :

[Tramways électriques d'Oran...](#)
