

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

S.A., 17 décembre 1875. 20.400 actions de 500 fr. entièrement libérées sur lesquelles 5.628 ont été attribuées à la Banque française-italienne, en paiement de ses apports de concessions.

Prosper CRABBE, président
(Bruxelles, 1827-Uccle, 1889)

Agent de change à Bruxelles, conseiller financier d'André Langrand-Dumonceau, administrateur de plusieurs sociétés à la suite de ce dernier, journaliste financier.

Administrateur-directeur de la Banque française et italienne (nov. 1874-sept. 1878), il s'occupe pour elle de la Cie de Lille à Valenciennes, du Belge Philippart, et de la Société des marchés aux chevaux et fourrages, qui lui laissent des pertes.

Sénateur d'Arlon-Virton (1884-1889).

Administrateur de L'Avenir-Vie à Bruxelles (1885).

L'un des trois plus grands collectionneurs de tableaux en Belgique. Une partie de sa collection est dispersée à sa mort, l'autre en 1910, par sa veuve, remariée entre-temps avec le baron L.-O. du Mesnil, propriétaire à Villeneuve-sur-Yonne.

Chevalier de la Légion d'honneur.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (*Le Figaro*, 20 décembre 1875)

Nous avons à étudier, non pas une affaire nouvelle, mais une compagnie nouvelle. Nos lecteurs connaissent-la situation des entreprises des tramways parisiens, les chances de développement de leur prospérité, l'augmentation de bénéfices devant résulter pour les sociétés de la substitution de la traction mécanique à la traction animale.

Contrairement à ce qui se passe d'ordinaire en France, ce n'est pas Paris qui a lancé ces excellentes affaires. L'initiative est partie des départements. — Les tramways du Havre et de Nancy fonctionnaient longtemps avant que l'on ne construisît la première des lignes qui sillonnent actuellement Paris, et ils fonctionnaient de la manière la plus fructueuse.

Si l'affaire était bonne au Havre et à Nancy, pourquoi n'aurait-elle pas été également lucrative à Marseille, à Tours, à Orléans, etc. ?

N'y avait-il donc pas lieu de fonder une société à laquelle on apporterait les concessions déjà obtenues et ayant pour objet l'obtention, l'établissement et l'exploitation de lignes de tramways ?

Évidemment oui.

C'est cette société qui va mettre en souscription 20,000 obligations.

Son 1^{er} conseil d'administration, nommé pour trois ans, est composé de MM.

Prosper Crabbe, banquier ;

Ed. Pasteur¹, administrateur-directeur de la Banque française et italienne ;
 Arthur Blacque, banquier, de la maison A. Blacque et Cie ² ;
 Cl. de Beaumont, propriétaire ;
 Ern. Hesse ³, banquier ;
 Aug. Lippmann, banquier, de la maison B. Allegri et Cie ;
 La souscription se fera à Paris, à la Société de Crédit industriel et commercial,
 Et à la Banque française et italienne ;
 À Marseille, à la Société marseillaise de crédit industriel et commercial et de dépôt ;
 Au Havre, au Crédit havrais ;
 À Nancy, chez M. Imhaus, trésorier-payeur général.
 La société nouvelle jouit, comme on le voit, d'une administration et d'un patronage
 de premier ordre.
 L'entreprise qu'elle doit exploiter a fait ses preuves.
 On relève sur les livres d'exploitation des Tramways du Havre et de Nancy les chiffres
 suivants :

NOMBRE DES VOYAGEURS TRANSPORTÉS

	Au Havre en 1874-1875		À Nancy en 1874-1875	
Janvier	—	181.270	—	62.868
Février	—	145.957	—	55.524
Mars	—	182.093	—	77.686
Avril	—	196.953	—	86.610
Mai	—	222.978	—	112.096
Juin	—	218.503	—	108.870
Juillet	—	241.083	—	111.197
Août	—	305.270	—	112.902
Septembre	234.000	269.282	73.300	95.820
Octobre	214.344	292.503	76.632	84.196
Novembre	170.795	214.608	58.210	70.290

¹ Édouard Pasteur (Milan, 1840-Paris 16^e, 1920) : fils de Charles Pasteur et de Élisabeth Heath. Marié avec Gabriel Bertèche. Dont Charles et Marc. Représentant de la Banque française et italienne au conseil de L'Avenir-Vie, Paris (1877), des Houillères de Dombrowa (déc. 1878), de la Compagnie anonyme du dessèchement des marais de Fos et du limonage de la Crau (1881), administrateur-directeur de la Banque de dépôts et d'amortissement (1880-1882), Président de la Compagnie française de matériel de chemins de fer, des Forges et aciéries du Donetz (1892), administrateur des Mines de la Doubovaïa-Balka (1892). A légué au musée Carnavalet une collection de portraits d'acteurs du Français. Chevalier de la Légion d'honneur.

(Acte de décès avec mentions marginales transmis par Alain Warmé)

² Suite de la banque A. Blacque, Vignal et Cie, à l'origine des Chargeurs réunis et de la Banque brésilienne-française. Co-fondatrice des Houillères de Dombrowa (déc. 1878). Faillite en mars 1879, entraînant celle de la maison Quesnel frères, au Havre. Mme Blacque-Belair, née Quesnel, obtient la séparation de biens (juillet 1879).

³ Ernest Hesse (1838-1898) : fils et associé d'Antoine Hesse (1797-1879) — banquier à Marseille, administrateur de la succursale de la Banque de France, de la Caisse d'épargne, du Midi (assurances), de la Société immobilière marseillaise — et d'Aurélié de Roccas. Marié en 1880 à Joséphine Gillibert. Administrateur des assurances L'Hémisphère à Marseille (1882). Sa banque fait faillite en 1889.

Décembre	153.791	—	48.040	
	—	2.470.563	—	978.059

De ce relevé, il résulte que les tramways de Nancy transportent déjà en un an vingt fois le chiffre de la population.

Au Havre, la situation est plus brillante encore. Le nombre des voyageurs transportés en un an équivaut à 45 fois le chiffre de la population. Avec la deuxième voie qui vient d'être achevée et qui va être mise en exploitation, on s'attend au résultat suivant : les tramways transporteront chaque semaine, une fois le chiffre de la population, soit 52 fois ce nombre par an.

Ces évaluations-sont très normales et surtout très modestes. Il est un axiome en matière de transports en commun : Une exploitation fonctionnant régulièrement doit transporter par an 60 fois au moins le chiffre de la population. Cette proportion se vérifie et est même largement dépassée pour-la Compagnie générale des omnibus de Paris.

Les tramways constituent à cet égard un progrès énorme. Ils réalisent une magnifique évolution, nous allons dire une révolution dans les transports.

Ce qui se révèle de couches nouvelles de voyageurs, quand s'inaugure une ligne de tramways, est extraordinaire, et ce phénomène constant se renouvellera chaque fois que, par la création d'un nouveau service, on dotera les habitants d'une ville de plus nombreux moyens de circulation rapides et économiques.

Il ne reste plus qu'une seule question à examiner. Les obligations offertes au public constituent-elles un placement suffisamment rémunérateur et offrant des chances de plus value ?

Ce sont des obligations remboursables à 500 francs en 53 ans, par tirages semestriels, à partir du 1^{er} juillet 1877. — Elles rapportent un intérêt annuel de 30 francs et sont émises à 452 fr. 50. — Elles produisent ainsi, sans compter la prime d'amortissement, près de 6 3/4 %.

L'admission à la cote officielle de Paris est demandée.

Nous avons contribué, dans la mesure de nos forces, à acclimater les titres de tramways dans les portefeuilles de nos lecteurs. Nos clients, c'est-à-dire, les rentiers qui suivent immédiatement nos indications, n'ont pas à regretter, les placements qu'ils ont faits sur les actions et obligations des Tramways Nord et Sud.

L'affaire nouvelle se présentant sous le patronage le plus honorable et le plus puissant, la Banque Parisienne se chargera de transmettre sans frais les souscriptions aux 20.000 obligations de la Compagnie générale française de tramways.

BULLETIN FINANCIER
(*Le Temps*, 23 janvier 1876)

La Compagnie générale française de tramways inaugurera demain la première section des tramways de Marseille.

BANQUE FRANÇAISE & ITALIENNE
Société anonyme au capital de 30 millions de francs.
Assemblée générale ordinaire tenue le 26 avril 1876.
(*Le Temps*, 2 mai 1876)

.....
Nos participations à diverses opérations, généralement industrielles, nous ont laissé un bénéfice de 1.105.192 francs. Cette somme comprend le résultat de l'émission que nous avons faite des obligations de la Compagnie générale française des Tramways avec l'excellent concours du Crédit industriel et commercial ; et nous pouvons ajouter que ce que nous savons des lignes exploitées justifie parfaitement la confiance que nous avons toujours eue dans cette affaire.

SEMAINE FINANCIÈRE
(*Le Temps*, 9 octobre 1876)

La Compagnie générale française des tramways, ayant réuni ses actionnaires en assemblée extraordinaire pour leur demander les pouvoirs nécessaires à une extension de réseau, a profité de cette réunion pour présenter un exposé de situation. La Compagnie compte pourvoir à l'établissement des nouvelles concessions par des émissions d'obligations, mais elle n'acceptera ces concessions que lorsqu'il résultera d'un examen sérieux que les recettes nettes de l'exploitation devront être supérieures aux charges d'emprunt. La Compagnie vient de traiter pour les tramways de Gênes elle est en négociations pour les tramways de Lyon, Saint-Étienne, Madrid, Rotterdam et autres villes.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES TRAMWAYS.
Assemblée du 26 avril
(*Le Journal des finances*, 28 avril 1877)

Cette assemblée s'est tenue, au siège social, sous la présidence de M. [Prosper] Crabbe.

D'après le rapport, bien que la Compagnie traverse encore la période de construction et d'organisation et que sa situation ne soit pas encore normale, il ne s'est, jusqu'à présent, produit aucun fait pouvant modifier les espérances conçues par les organisateurs de l'entreprise.

Les concessions du Havre, de Nancy et de Marseille sont les seules qui aient pu être exploitées pendant l'année 1876. Des différends survenus avec les municipalités et l'État ont retardé l'exploitation des concessions de Tours et d'Orléans, dont l'ouverture aura lieu pour Orléans en mai, et pour Tours, en juin.

Toutes les mesures sont prises pour commencer l'exploitation de la concession de Gênes avant la fin de l'année.

On a refusé la concession de Lyon, parce qu'il aurait fallu accepter des tarifs trop bas pour être rémunérateurs et même que l'on considérerait comme ruineux.

L'étendue des réseaux concédés en France à la Compagnie comprend une étendue de 47 kilomètres de parcours rétribué. 28 kilomètres sont en exploitation et 19 kilomètres en construction.

Les recettes brutes se sont élevées à 1.854.000

et les dépenses d'exploitation à 1.374.000

D'où un bénéfice net de 420.000

Ce bénéfice ayant été obtenu sur une étendue de 28 kilomètres, le rapport en induit que si l'exploitation avait pu se faire sur toute l'étendue de la concession, on aurait eu un bénéfice supplémentaire de 280.000 francs, c'est-à-dire en tout 600.000 fr., somme qui aurait plus que suffi pour faire face aux charges du capital-obligations.

La proportion entre les recettes et les dépenses fait ressortir les frais d'exploitation à 72 %. On compte les réduire dans les prochains exercices. En 1876, il a fallu compter avec la cherté des fourrages à Nancy et au Havre, et à Marseille avec la nourriture d'un certain nombre de bouches, inutiles pendant la période de construction et d'acclimatation des chevaux normands.

On a, jusqu'à présent, tout lieu de considérer la traction animale comme étant à la fois plus avantageuse et plus économique que la traction mécanique.

Comme situation financière, la société a en portefeuille 400 actions de 500 francs entièrement libérées de la Société catalane des tramways qui lui ont été attribuées pour l'appui qu'elle a prêté à sa formation.

De plus, elle possède en fonds disponibles au delà des sommes nécessaires pour achever tous ses réseaux et les mettre en exploitation.

En examinant le compte de profits et pertes, on voit que le service des obligations, les droits de timbre, les frais généraux et les dépenses d'exploitation se sont élevés à 2.041.227 francs.

L'exploitation a seulement laissé pour y faire face une somme de 1.854.405

On serait donc en présence d'un déficit de 186.822

Ce déficit a été couvert avec des bénéfices que la société a réalisés sur la plus-value obtenue par les titres qui lui avaient été attribués lors de l'émission, et aussi par diverses commissions, ces bénéfices montant à 312.190

ont permis de faire face à toutes les charges et ont laissé de plus un solde de 125.863

dont on a proposé l'affectation à un compte spécial dit de prévoyance.

L'assemblée a approuvé ces comptes et ratifié les nominations de MM. Alfred Blanche⁴, Nicolas Micard⁵ et Robert Quesnel comme administrateurs.

MM. Chenu et J. Micard⁶ ont été continués dans leurs fonctions de commissaires.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES TRAMWAYS.

Assemblée du 26 avril

(*Le Journal des finances*, 5 mai 1877)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de Tramways se sont réunis le 26 avril 1877, en assemblée générale ordinaire.

Ils ont entendu la lecture du rapport qui constate que les réseaux de Marseille, Tours et Orléans s'achèvent ; que la construction du réseau de Gênes est prochaine ; que l'exploitation sur une longueur de voies de 43 kilomètres 188 mètres à Nancy, au Havre et à Marseille (18 kilomètres 960 mètres étant en construction), avec 604 chevaux et 138 voitures, a donné un bénéfice de 420,162 fr. 99, et que le compte de profits et pertes se solde par 119,006 fr. 16, net du 20e pour le compte de réserve.

L'assemblée a approuvé les comptes ; porté le solde du compte de profits et pertes à un compte de prévoyance ; nommé administrateurs MM. Alfred Blanche, Robert

⁴ Alfred Blanche : il devient président en 1878. Voir encadré ci-dessous.

⁵ Nicolas Micard (Châtel-sur-Moselle, Vosges, 1810-Paris, 1888) : commandeur de l'ordre de Saint-Grégoire-le-Grand et chevalier de la Légion d'honneur (1850) comme attaché de la légation du cardinal Du Pont, archevêque de Bourges.

Commissaire aux comptes de l'Union des gaz, actionnaire des Moteurs Ravel à centre de gravité variable, administrateur des Houillères de Dombrowa, toutes affaires où il paraît suivre Eugène Breittmayer.

Marié à Rimini (États romains) avec Henriette Cisterni.

⁶ Probablement Jean Micard (1852-1932), fils de Nicolas, qui effectua une grande partie de sa carrière dans le sillage de Germain Halphen. Voir [encadré](#).

Quesnel et le baron Fitz-James de Berwick, et désigné comme commissaires pour l'exercice 1879, MM. Mainfroy et Ernest Barbet.

Les recettes de la Compagnie générale française des Tramways se sont élevées, pour la semaine du 22 au 28 avril, à la somme de 33.814 fr.

Alfred BLANCHE, président
(Rouen, 1816-Paris, 1893)

Ancien conseiller d'État, ancien secrétaire général du ministère de l'intérieur, du ministère de l'Algérie et de la préfecture de la Seine. Commandeur de la Légion d'honneur.

Administrateur de la Banque française et italienne (mars 1877-avril 1880), son représentant à L'Avenir-Vie (sept. 1877),

Administrateur de la Compagnie de Réassurances Générales (mai 1879)

et président de la [Banque européenne](#) du sulfureux Philippart (octobre 1879-1880) :

Président du Temps-Vie (ex-L'Avenir), liquidé en 1887.

Administrateur de l'Ouest-Vie, à Nantes.

Administrateur (1881), puis président du Secours (ass.)

Commissaire aux comptes du Jardin d'acclimatation (1890).

NOMINATION

(*Le Constitutionnel*, 9 septembre 1878)

La Banque française et italienne a vu aussi ses cours progresser d'une vingtaine de francs, de 350 à 370. Des modifications viennent de se produire dans la direction de cette société ; M. Prosper Crabbe a donné sa démission de membre du conseil d'administration de la Banque française et italienne et de président du conseil d'administration de la Compagnie française des tramways. M. Alfred Blanche, directeur de cette société, le remplace comme président du conseil.

Banque française et italienne
(*Le Temps*, 3 mars 1879)

.....
Parmi les affaires dont le règlement s'est traduit par des pertes, figurent les mines de Padern et Montgaillard, la Compagnie générale française de tramways, et celle des marchés aux chevaux et aux fourrages de Paris.
.....

Compagnie générale française de Tramways.
Assemblée du 28 avril 1879
(*Le Capitaliste*, 30 avril 1879)
(*Le Journal des chemins de fer*, 3 mai 1879)

D'après le rapport, les charges de la Compagnie se sont élevées à 765.243 45 et les bénéfices nets étant de 510.310 42, la perte de l'exercice 1878 s'élève à 254.933 03.

Le conseil d'administration a pris différentes mesures pour régulariser la situation financière de la société, en procédant au rachat de dix mille obligations.

La société ne sera donc plus grevée que de 18.440 obligations dont le service, amortissement compris, exigera une annuité de 580.000 francs environ.

Les actionnaires ont :

1° Approuvé les comptes de l'exercice 1878, comportant l'extinction par le compte de profits et pertes de la somme de 461,236 70, montant des déficits de l'exploitation au 31 décembre 1878 ;

2° Ratifié la nomination comme administrateurs de MM. Hochon ⁷, Breittmayer ⁸, L. Delaporte ⁹, A. Rohlf de Sussex et L. Reynaud, en remplacement de MM. L. Vabre ¹⁰, A[rthur] Blacque et R. Quesnel, démissionnaires, et de M. P[rosper] Crabbe, sortant.

M. Hesse, administrateur sortant, a été réélu.

3° Nommé MM. Charton et Chenu commissaires pour l'exercice 1879.

COMPAGNIE GENERALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des finances*, 18 octobre 1879)

Les cours des actions de cette Compagnie se sont singulièrement améliorés depuis quelque temps ; on les cote aujourd'hui 335 fr.

Cette meilleure tenue est due à deux causes différentes : d'abord, on a publié une note qui montre la situation de la Compagnie sous un jour plus favorable.

Sans doute, il ne saurait être encore question de la distribution prochaine d'un dividende pour les actions, mais on commence à considérer cette distribution comme étant dans l'ordre des éventualités réalisables.

D'un autre côté, on a su que M. Philippart s'intéressait à cette entreprise et cela a suffi pour ramener la confiance ébranlée des porteurs de titres.

Quant aux obligations, il paraît maintenant avéré que leur service ne fait plus question. Nous souhaitons que ces prévisions optimistes se réalisent.

On cote ces derniers titres à 480 fr.

BANQUE FRANÇAISE ET ITALIENNE
Société anonyme
au capital de 30 millions de francs
Assemblée générale ordinaire du 10 avril 1880
(*Le Journal des chemins de fer*, 1880, p. 264-265)

.....

⁷ Benoît ou Benoist Hochon : maire de Saint-Étienne-du-Vouvray (Eure), propriétaire. Censeur de L'Avenir-Vie (1877), administrateur de la Banque française et italienne (fév. 1879) et des Houillères de Dombrowa, commissaire aux comptes de la Compagnie française de Matériel de chemins de fer.

Marié à Marie-Louise Lefuel, fille de l'architecte du Louvre et des Tuileries, membre de l'Institut.

⁸ Eugène Breittmayer : président de 1881 à 1894. Voir encadré ci-dessous.

⁹ Léon Delaporte : censeur de la Banque franco-égyptienne (1876) et administrateur de la Confiance-Incendie, ce qui en fait un proche de Germain Halphen.

¹⁰ Probablement Louis Vabre, ancien colonel, officier de la Légion d'honneur (1872), ancien négociant, administrateur de L'Avenir-Vie (1877). En 1882, il demande à Zola de débaptiser un personnage de *Pot-Bouille* portant son nom. En 1888, il épouse Marie Vernié, veuve Joseph Vernhes.

Nous nous sommes entendus avec quelques amis, actionnaires comme nous de la Compagnie générale française de tramways, en vue d'une action commune. Notre intérêt dans cette affaire se trouve compris dans le chapitre des Participations,

Les exploitations de cette Compagnie, grâce à une direction aussi intelligente qu'économe, commencent à sortir de l'atonie infructueuse qui pèse généralement sur cette industrie ; les recettes de 1879 ont permis non seulement de faire face au service des obligations, mais elles ont présenté de plus un solde créditeur de fr. 124.000, qui se serait augmenté d'environ fr. 130.000, sans un amortissement exceptionnel nécessité par la résolution de ramener l'évaluation de la cavalerie à sa valeur vénale, réalisable à tout instant. La charge de cet amortissement ne se présentera plus à l'avenir dans les mêmes proportions, et comme les recettes de l'année courante excèdent déjà de 74.446 francs, à la date du 4 courant, celles de l'exercice dernier, que les frais d'exploitation restent les mêmes malgré la hausse des fourrages, qui sera compensée par des économies, l'excédent probable des recettes sur l'exercice 1879, qui est évalué de 150 à 200.000 francs, devra porter pour 1880 aux environs de 400.000 francs, et peut-être au delà, l'excédent disponible dont la majeure partie pourra être distribuée aux actionnaires.

Germain HALPHEN, président

Né à Paris, le 3 juillet 1811.

Ancien juge au tribunal de commerce de Paris.

Censeur (1874), puis administrateur (1877) et vice-président (1886) de la Banque franco-égyptienne, puis de sa suite, la Banque internationale de Paris (1889).

Administrateur de la Banque française et italienne (1^{er} janvier 1875),
commissaire aux comptes de la Compagnie d'assurances Le Midi (Incendie),
administrateur de la Compagnie parisienne des vidanges et engrais (1878)

administrateur des Houillères de Dombrowa (1878),

Président de la Caisse mutuelle de reports (1880),

de la Banque de dépôts et d'amortissement (1880-1882),

de la Société civile des annuités de Lérrouville à Sedan,

de la Banque de consignations,

administrateur du Crédit mobilier (1880),

fondateur de la Compagnie anonyme du dessèchement des marais de Fos et du limonage de la Crau (création de la Banque française et italienne)(1881), transformée en Société agricole de la Crau (1889),

administrateur de la Société de l'annuaire du commerce Didot-Bottin (juin 1881),

actionnaire de la Compagnie Paris (réassurances)(1882-1884),

administrateur de la Compagnie générale des voitures pour le service des chemins de fer (oct. 1882),

administrateur de la Société générale d'exploitation de brevets et appareils télégraphiques (Baudot)(1883),

administrateur Union et Phénix espagnol,

président de La Confiance-Grêle et Incendie.

Administrateur de la Société financière et commerciale du Pacifique, au Pérou (1884),

Administrateur de la Société centrale de dynamite (1887),

administrateur de la Dynamite espagnole,

commissaire des comptes de la [Banque de Tunisie](#) (1888),

administrateur de la [Compagnie du gaz et régie co-intéressée des eaux de Tunis](#),

administrateur de la [Compagnie sucrière des Antilles](#) (1889),

scrutateur à l'assemblée générale du Triton (assurances)(6 mars 1890)

administrateur de la [Société sucrière de l'usine Pointe-Simon](#) (1890),

du Télégraphe de Paris à New-York (1892)

Chevalier de la Légion d'honneur (1868)

Avis de décès : *Le Temps*, 24 février 1895.

Compagnie générale française des tramways

(*Le Gaulois*, 28 mai 1880)

À la même heure [que ceux de Suez] se réunissaient les actionnaires de la Compagnie générale française des tramways.

À l'unanimité, les comptes de l'exercice 1879 ont été approuvés ; la nomination de M. P[aul] Gorgeux, comme administrateur, a été votée, et confirmation a été donnée de

la nomination, faite à titre provisoire par le conseil, de MM. Germain-Halphen, de la Fauconnerie ¹¹, Finaly ¹² et Marsillon.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des finances*, 29 mai 1880)

L'assemblée générale annuelle de la Compagnie générale française des Tramways a eu lieu hier, au siège de la Société, sous la présidence de M. Halphen, président du conseil d'administration.

Après lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires, elle a, à l'unanimité :

1° Approuvé les comptes de l'exercice 1879, qui lui étaient soumis ;

2° Confirmé la nomination faite à titre provisoire, par le conseil, de MM. Germain Halphen, Dugué de la Fauconnerie, Finaly et [Léon] Marsillon comme administrateurs ;

3°. Nommé M. Paul Gorgeux ¹³, administrateur, en remplacement de M. Dugué de la Fauconnerie, démissionnaire ;

Et 4° réélu MM. Chenu et Charton, comme commissaires des comptes de l'exercice 1880.

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1880, p. 799-801 :

Administrateurs : MM. Germain Halphen, président ; baron de Berwick, B. Hochon, E. Hesse, Breittmayer, L. Delaporte, A. Rohlf de Sussex, Reynaud, Marsillon, Finaly, P. Gorgeux.

¹¹ Henri, Joseph Dugué de la Fauconnerie (1835-1914) : député de l'Orne (1869-1870, 1876-1881, 1885-1893). Administrateur de la Banque française et italienne depuis 1879, des Houillères de Dombrowa, du Crédit foncier colonial, du Canal de Panama (acquitté en 1893 car il en avait démissionné).

¹² Hugo Finaly (1844-1915) : banquier à Paris, administrateur délégué de la Banque de dépôts et d'amortissement (liquidateur en 1882), obligataire du malheureux chemin de fer de Rio Grande-do-Sul (Brésil), liquidateur de la Compagnie financière et commerciale du Pacifique (Pérou)(1887), administrateur des éphémères Cie générale des mines d'or (1890) et Compagnie générale industrielle (1891), de la Compagnie française des Métaux (1892), de la Société commerciale française au Chili, de la Banque commerciale italienne, de la Blanchisserie de Courcelles, de La Concorde (assurances).

Son activité le rapprocha de la Banque de Paris et des Pays-Bas dont son fils Horace devint le directeur général.

¹³ Antoine dit Léon Marsillon (Tulle, 1824-Paris, 1892): ingénieur ECP, administrateur-directeur de la Banque française et italienne (1882-1884), futur vice-président de la CGFT, administrateur de la Compagnie générale des voitures pour le service des chemins de fer (oct. 1882), administrateur (1882) — grâce au soutien d'Armand Guffroy, de la Société parisienne de crédit —, administrateur délégué, puis vice-président (1891) de la Cie générale des omnibus. Chevalier de la Légion d'honneur du 29 décembre 1885. Voir sa nécrologie ci-dessous.

Eugène BREITTMAYER,
président (1881-1894)

Né à Genève, en 1829.

Fils aîné de Gaspard André *Louis* Breittmayer et de Jacqueline Élisabeth Audéoud.

De religion protestante.

Établi en France en 1849.

Marié à Julia Roussillon. Dont Marguerite (1857), Georges (1859), Paul (1863) et André (1867).

Administrateur du Gaz de Mulhouse,
Cofondateur et administrateur des assurances Le Monde (1864),
Concessionnaire d'une ligne télégraphique entre la France, l'Algérie et l'Égypte (1870),
administrateur des [Minerais de fer magnétiques de Mokta-el-Hadid](#),
commissaire de la [Société générale de transports maritimes à vapeur](#),
et de la Société des mines de fer de l'Anjou et des forges de Saint-Nazaire,
administrateur de la Société des moteurs Ravel, à centre de gravité variable (1878),
administrateur (1880), puis administrateur-directeur unique (1882-1884) de la Banque française et italienne, puis, après absorption, administrateur de la Banque d'escompte de Paris (Soubeyran),

Administrateur de la Compagnie française de matériel de chemins de fer (1880),

des Houillères de Dombrowa (1881),

de la Compagnie générale des voitures pour le service des chemins de fer (1882),

président de Gaz et eaux

et de l'Union des gaz,

commissaire de la [Société des minerais de fer de Krivoi-Rog](#)

...

Chevalier de la Légion d'honneur en 1891.

Avis de décès : *Le Temps*, 10 mai 1900.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des finances*, 28 mai 1881, p. 345-346)

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie générale française de tramways a eu lieu le 27 avril, au siège social. La réunion était présidée par M. Breittmayer, président du conseil d'administration. Dès le début de la séance, 11.010 actions étaient représentées. Le représentant de la Banque française et italienne et M. Micard, les deux plus forts actionnaires présents, ont pris place au bureau en qualité de scrutateurs.

M. [Edmond] Humbert ¹⁴, directeur de la Compagnie, a donné lecture du rapport sur le développement continu de l'exploitation et de la progression de ses bénéfices.

L'exercice 1879 avait déjà fait un grand pas dans cette voie ; les résultats de l'exercice 1880 ont été, et de beaucoup, plus favorables. Ajoutons de suite que l'année 1881 voit la progression s'élargir encore ; dès à présent, les recettes accusent, sur la période correspondante de l'an dernier, une augmentation de plus de 84.000 fr.

Des travaux de prolongements et de voies nouvelles ont été exécutés, en 1880, à Marseille et au Havre. Ils ont accru d'environ 2 kilomètres la longueur du réseau exploité, qui comprend aujourd'hui 106 kilomètres, dont 67 de parcours utile. De nouveaux aménagements, annexes de l'exploitation, ont dû aussi être établis. Somme toute, le compte de premier établissement, en accroissement de plusieurs centaines de mille francs, s'élevait, au 31 décembre dernier, à 16.399.614 fr. 40.

La cavalerie, le matériel roulant ont été aussi augmentés pour répondre au développement des transports. Il y a 63 chevaux et 8 voitures de plus en service. La cavalerie figure au bilan pour 755.979 fr. et le matériel roulant pour 967.884 fr., Valeur de 999 chevaux et de 308 voitures.

L'exploitation, sensiblement plus active, a donné, pour les diverses concessions, les résultats suivants :

Au Havre, 48.725 journées de chevaux et 7.051 journées de voitures, 783.609 kilomètres parcourus et 3.843.202 voyageurs transportés. En 1870, le nombre des voyageurs transportés était seulement de 3 millions 432.967.

À Nancy, 16.177 journées de chevaux, 2.562 journées de voitures, 264.456 kilomètres parcourus et 890.594 voyageurs transportés. L'augmentation du nombre des voyageurs dépasse 48.000.

À Marseille, 182.706 journées de chevaux, 17.407 journées de voitures, 1.875.698 kilomètres parcourus et 12.214.000 voyageurs transportés, soit 2.065.000 de plus qu'en 1879.

TRIBUNAUX

Demande en nullité de la Compagnie générale française des tramways. Rejet (*Le Temps*, 19 août 1882)

Le tribunal de commerce de la Seine vient de rendre un jugement duquel il résulte que les porteurs d'actions non libérées et revendues ne sont pas recevables à demander la nullité d'une société dont ils sont évincés. Voici l'espèce : MM. Bataille et Esmare étaient souscripteurs d'un certain nombre d'actions de la Compagnie générale française des tramways. Un appel de fonds fut fait en septembre 1878, mais, comme ils n'y répondaient pas, leurs titres furent vendus et remplacés par des titres nouveaux délivrés aux acheteurs.

¹⁴ Edmond Humbert (Edm. Humbert-Lavalley) : fils d'Amédée Humbert (1814-1876), éphémère député de Moselle en 1871. Neveu de Gustave Humbert, sénateur, premier président de la Cour des comptes. Ingénieur ECP. Administrateur du Tramway à vapeur de Paris à Saint-Germain (1889), liquidateur des Sucreries coloniales et administrateur de la Société sucrière de l'usine Pointe-Simon (1890), Chevalier de la Légion d'honneur (1893), administrateur du Beyrouth-Damas-Hauran, de la Banque de consignations (1896), censeur (1898), puis administrateur (1906) de la Confiance-Vie, commissaire aux comptes de la Société commerciale française au Chili (1899), administrateur de la Société industrielle et agricole de la Pointe-à-Pitre (1907), administrateur de la Société française d'études et d'entreprises (Banque Mirabaud) qu'il paraît avoir représenté dans diverses affaires.

Marié en 1879 avec Jeanne-Marie-Caroline Lavalley († Melun, 10 août 1918), parente de l'un des entrepreneurs du canal de Suez. D'où Marguerite, mariée en 1909 à l'avocat Marcel Boyer, et Henri, polytechnicien, à son tour censeur de la Confiance-Vie.

Décédé le 21 octobre 1939 à Marlotte (Seine-et-Marne).

MM. Bataille et Esmare assignèrent alors les fondateurs et administrateurs de la Compagnie générale française des tramways en nullité de la Société et au remboursement du prix de leurs actions.

Leur demande a été rejetée par le jugement suivant :

Le tribunal,

Sur le premier chef de la demande de Bataille et sur la demande d'Esmare, tendant à la nullité de la Compagnie générale française des tramways;

Sur la fin de non recevoir opposée

Attendu que si Bataille et Esmare se présentent porteurs d'un certain nombre de titres de la Compagnie générale française des tramways, ces titres ne sauraient actuellement leur donner le droit de s'immiscer dans les affaires de la Société ;

Qu'il appert en effet des débats que les demandeurs n'ayant pas satisfait à un appel de 250 francs dont ont été l'objet les actions de la Compagnie, en septembre 1878, les Litres dont ils étaient possesseurs ont été vendus en Bourse, les 14 juillet 1879 et jours suivants; que cette exécution, qui a eu lieu régulièrement et dans les formes prescrites par les statuts, n'a donné lieu ni au moment où elle s'est produite, ni depuis, à aucune protestation de la part des demandeurs, qu'ils l'ont donc acceptée, et attendu que, par suite de cette exécution, les droits attachés aux titres possédés par les demandeurs ont été transférés aux propriétaires des nouveaux titres créés en représentation des premiers qu'en l'état la présence entre les mains de Bataille et d'Esmare des anciens titres ne leur donne plus aucun droit dans une Société dont ils se sont trouvés régulièrement évincés et à laquelle ils sont devenus en fait étrangers que, par suite, leur demande à fin de nullité de la Société générale des tramways, dans laquelle ils n'ont plus aucun intérêt, n'est pas recevable

Sur le second chef de la demande de Bataille tendant au remboursement de ses actions par les administrateurs et fondateurs de la société ;

Attendu que cette prétention du demandeur repose sur la nullité présumée de la Société, nullité qui aurait rendu les défendeurs personnellement responsables vis-à-vis des tiers ;

Mais attendu que le chef relatif à la nullité n'étant pas accueilli par le tribunal, les conséquences que le demandeur voudrait en faire découler se trouvent sans valeur ;

Attendu enfin que Bataille ne pourrait avoir droit au remboursement de ces actions que s'il apportait aux débats la preuve que l'acquisition qu'il en a faite aurait été motivée par des agissements dolosifs ou frauduleux relevés à la charge des défendeurs que cette preuve ne résulte d'aucun des documents de la cause, qu'à tous égards donc ce chef de demande ne saurait être accueilli ;

Par ces motifs,

Déclare Bataille et Esmare non recevables en leur demande tendant à la nullité de la Compagnie générale française des tramways et Bataille mal fondé dans le surplus de ses conclusions, l'en déboute ;

Et les condamne aux dépens.

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1883, p. 884-889 :

Compagnie générale française des tramways

Administrateurs : Breittmayer, président ; L. Marsillon, vice-président ; baron de Berwick, B. Hochon, L. Reynaud, A. Rohlf de Sussex, E. Hesse.

Dir. gén. : M. Humbert.

(*Le Journal des finances*, 30 juin 1883)

Le rapport présenté au nom du conseil d'administration à l'assemblée générale annuelle des actionnaires, tenue le 24 avril dernier, constate que cette Compagnie reste dans une situation assez satisfaisante.

La progression des recettes s'est encore accusée pendant l'exercice 1882. Cette progression est due au développement normal du trafic pour une part et, d'autre part, à l'augmentation des lignes exploitées à Nancy ; le développement des voies dans cette ville a été porté de 5.128 mètres à 8.561 mètres.

L'accroissement des recettes a eu pour contrepartie une augmentation du chapitre des dépenses, de façon que la plus-value des bénéfices nets, d'une année sur l'autre, n'a été que de 84.600 fr.

En 1882, le total des recettes brutes a été de 3.911.254 fr., y compris 20.004 fr. pour intérêts divers.

Les dépenses d'exploitation, frais généraux, etc., ont monté au total à 2.850.877 fr.

La différence entre les recettes et les dépenses reste donc de 1.060.377 fr.

Il y a tout d'abord à déduire de cette somme le paiement effectué pour l'intérêt des obligations et l'amortissement desdites, soit 683.167 fr. 50.

Après cette déduction, il resté au crédit du compte de profits et pertes une somme de 377.209 fr. 92, sur laquelle le conseil d'administration a proposé de réduire tout d'abord : 4.500 fr., réservé pour moins-value, 18.635 fr. 49 pour amortissement du compte : grosse réfection des voies. Ces déductions faites, il reste une somme de 291.808 fr. 26, à répartir de la manière suivante :

10 % au conseil d'administration, soit 29.480 fr. 82 et 90 % aux actionnaires, soit 265.200 fr., ou 13 fr. par action ; il reste alors un reliquat de 127 fr. 44 à reporter sur l'exercice courant.

Après avoir établi les résultats financiers de l'exercice 1882, le conseil d'administration fait savoir qu'il se préoccupe d'élargir le cercle des affaires sociales. Il est en négociations pour racheter l'exploitation des omnibus de Gènes et aussi, plus tard, peut-être, l'exploitation des omnibus de Marseille. Ces deux exploitations créent une concurrence à la Compagnie des Tramways et celle-ci a avantage à en effectuer le rachat si, après examen, il est reconnu qu'elle pourrait donner des produits.

L'assemblée a approuvé les comptes présentés et fixé le dividende à 13 fr. par action. Ce dividende sera payable à partir du 1^{er} juillet prochain. L'assemblée a, en outre, autorisé le conseil à émettre, à l'époque et au taux qui lui paraîtra le plus avantageux pour les intérêts sociaux, un emprunt de un million de francs en obligations 5 %, ledit emprunt destiné à l'extension du réseau actuel de la Compagnie et au rachat des omnibus de Gènes.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 27 mai 1884)

(*Le Capitaliste, Paris*, 28 mai 1884)

(*Le Journal des finances*, 31 mai 1884)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways se sont réunis le 26 courant en assemblée générale annuelle, sous la présidence de M. [Eugène] Breittmayer, président du conseil d'administration.

Ils ont approuvé les comptes de l'exercice 1883 et fixé le dividende à 14 fr. par action.

La nomination de M. [Edmond] Humbert, en qualité d'administrateur-directeur, proposée par le conseil, a été ratifiée. MM. Hochon, Breittmayer, Rohlf de Sussex, [Léon] Marsillon, Hesse, Léon Reynaud, administrateurs sortants, ont été réélus.

M. Charton, auquel M. Mosnier [Dimitri Monnier] a été adjoint en qualité de second commissaire, a été confirmé dans ses pouvoirs.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Capitaliste*, 25 février 1885)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie générale française de Tramways a eu lieu le 19 février.

Les comptes de l'exercice 1884 ont été approuvés et le dividende de cet exercice a été fixé à 10 fr. par action payables à partir du 1^{er} juillet.

MM. Charton et [Dimitri] Monnier ont été réélus commissaires pour l'exercice 1885.

La réunion a, de plus, voté la résolution dont voici le texte :

L'assemblée, dérogeant, en ce qui concerne la forme de l'emprunt, aux dispositions de la cinquième résolution votée par l'assemblée du 24 avril 1883, autorise le conseil à se procurer, au mieux des intérêts de la société, par l'émission des obligations du type 6 % ou du type 5 % indifféremment, la somme nette de 584.455 francs 85 restant à réaliser sur l'importance de l'emprunt autorisé par ladite résolution.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des chemins de fer*, 1885, p. 292)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways se sont réunis le 27 avril, en assemblée générale extraordinaire, sous la présidence de M. Breittmayer, président du conseil d'administration.

L'assemblée avait pour objet d'autoriser le conseil d'administration : 1° à faire participer la Compagnie dans une entreprise de chemins de fer d'intérêt local ou tramways suburbains à Marseille ; 2° à assurer la possession de divers brevets pour la traction des tramways par câbles sans fin ; 3° à traiter avec la ville de Gènes pour la concession d'un réseau de tramways pour lequel on emploierait précisément le système funiculaire, c'est-à-dire le câble sans fin.

L'assemblée a ajourné les deux résolutions ayant trait, l'une à l'affaire de Marseille, l'autre au traité à passer avec la ville de Gènes, pour la concession d'une ligne de chemin de fer funiculaire.

Quant à la troisième résolution relative à l'autorisation à donner au conseil, pour s'intéresser à la fondation d'une Société d'exploitation des brevets pour la traction des tramways par câbles sans fin, elle a été votée sans discussion. La Compagnie générale française de tramways participe pour 100.000 francs, dont le quart seulement à verser, dans la constitution d'une société au capital de 300.000 fr. ayant pour objet l'exploitation des susdits brevets.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DES TRAMWAYS.
(*Le Journal des finances*, 13 février 1886)

Les actions de cette Compagnie, qui ont eu, comme tant d'autres, les honneurs d'une prime, en naissant, languissent aujourd'hui sur les cours de 200. Reverront-elles les beaux jours passés ? Le public est devenu bien sceptique à l'endroit des plus-values. On a beau lui promettre que l'avenir sera tout rose pour telle ou telle société ; on a beau appuyer ces promesses de calculs ingénieux faisant entrevoir des augmentations constantes de recettes, on n'arrive plus à convaincre cette foule où se recrutaient jadis les amateurs inconscients de valeurs majorées.

De toutes les Compagnies de tramways qui se sont fondées à l'époque où la vogue était à ces sortes de créations, la Compagnie générale française de tramways a été, jusqu'à ce jour, la moins malheureuse. Elle distribue encore, à l'heure qu'il est, quelques petits dividendes. Pour l'exercice 1884, elle a donné 10 fr. ; elle avait donné plus, il est vrai, en 1881 et 1882 ; il y a donc eu mouvement de décroissance, ce qui contredit singulièrement les affirmations de ceux pour qui les bénéfices des entreprises de cette nature sont, par la force des choses, des bénéfices progressifs.

La Compagnie générale française de tramways exploite les tramways du Havre, de Nancy, de Marseille, de Gênes, d'Orléans et de Tours.

Elle a un capital-actions de 10.200.000 fr. divisé en 20.400 actions de 500 fr. entièrement libérées sur lesquelles 5.628 ont été attribuées à la Banque française-italienne, en paiement de ses apports de concessions.

La société a réuni un capital-obligations à côté de son capital-actions ; elle a contracté deux emprunts : un en obligations de 500 fr. 6 %, au nombre de 28.600 ; l'autre, en obligations de 500 fr. 5 %, destiné à rembourser le premier. Cette deuxième émission avait une importance nominale de 10.975.000 fr. Les obligations qui en ont fait l'objet ont été émises à 485. Elles ne valent plus que 417.

Quels seront les résultats de l'exercice 1885 ? Les recettes s'élèveront-elles de beaucoup au dessus des dépenses ? Le dernier rapport du conseil d'administration a attribué la médiocrité des résultats de l'année dernière au choléra qui a sévi, une partie de l'année, à Marseille. Il y aura peut-être, cette année, une petite augmentation dans le chiffre de la recette brute ; mais la plus petite augmentation dans le chiffre des frais d'exploitation ferait perdre tout le bénéfice de ce relèvement.

Il faut remarquer que, pour cette Compagnie, de même que pour celle des Omnibus, la marge dans laquelle se meut le dividende est très étroite. Lorsqu'on a payé tout ce qu'on doit, il ne reste qu'un faible reliquat : la moindre augmentation dans le chiffre des frais d'exploitation peut tout compromettre.

Le vice originel de ces sortes de sociétés est facile à découvrir : il consiste dans les majorations et dans l'abus des emprunts. Les frais d'exploitation pourraient augmenter de 5 ou 10 % sans amener une modification profonde du chiffre des dividendes, si tout le capital consistait en actions ; mais avec un gros capital-obligations auquel il faut servir une annuité fixe, aussi élevée dans les mauvais jours qu'aux époques de prospérité, une semblable augmentation des mêmes frais anéantirait tout le bénéfice disponible.

En 1876, première année de son existence, la société voyait ses actions se tenir aux environs de 650, c'est-à-dire qu'elles obtenaient une prime de 150 fr., c'est-à-dire encore que le public payait 150 fr. le droit de succéder aux fondateurs dans une entreprise qui ne fonctionnait pas encore et dont il était impossible, par conséquent, de prévoir les futures destinées.

On était alors à une époque de folies ; les idées du public étaient tellement obscurcies que le succès n'eût pas fait défaut aux aventuriers qui se seraient mis en tête d'aller vendre pour 10 fr. sur nos places publiques, des écus de 100 sous.

Le 29 mai s'est tenue sous la présidence de M. Breittmayer, président du conseil d'administration, l'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie générale française de Tramways. L'assemblée convoquée le 24 avril dernier n'avait pu avoir lieu faute d'un nombre suffisant d'actions représentées.

L'assemblée a voté les comptes de l'exercice 1885 et fixé à 10 fr. le dividende de cet exercice.

Elle a en outre autorisé le conseil à émettre en obligations 5 ou 6 %, jusqu'à concurrence de 1.400.600 fr. une partie des obligations rachetées en 1878. Cette somme est destinée aux réfections des voies et à la construction d'une ligne prévue par le cahier des charges de Gênes.

L'assemblée a élu M. Dugué de la Fauconnerie [1835-1914], député [de l'Orne], administrateur de la société, en remplacement de M. Léonce Reynaud.

MM. Charton et [Dimitri] Monnier ont été renommés commissaires des comptes pour l'exercice 1886.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
Assemblée générale du 13 mai 1887
(Cote de la Bourse et de la banque, 14 mai 1887)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramway se sont réunis en assemblée générale le 13 mai, sous la présidence de M. Breittmayer, président du conseil d'administration, pour prendre connaissance des résultats de l'exercice 1886.

Malgré la persistance de la crise économique, les produits de cet exercice ont été légèrement supérieurs à ceux de 1885.

Les moyens d'action de la Compagnie n'ont pas éprouvé de modifications sensibles ; son périmètre exploité est resté à peu près le même.

Le conseil a émis, en 1886, le complément des obligations qu'il avait commencé à négocier en 1885. Il a, en outre, émis des obligations 6 % pour constituer des ressources nécessaires à la réfection des voies et à l'établissement d'un dépôt à Gênes.

L'ensemble des émissions effectuées depuis l'année dernière a porté sur un capital de 1.619.619 fr., et il reste à émettre des obligations pour une valeur de 364.536 fr.

Ces émissions se sont opérées dans des conditions avantageuses.

Les recettes de toute nature de l'exploitation ont été de 4.446.302

Les dépenses de 3.363.879

Le produit net de 1.082.423

Il faut en déduire pour charges d'emprunts 805.582

Il reste comme bénéfices 275.841

Le bénéfice est inférieur de 40.078 fr. à celui de l'année antérieure, mais ce fait tient à l'élévation des charges résultant des nouveaux emprunts. Si l'on considère seulement les produits du trafic, l'année 1886 a présenté une augmentation sur le précédent exercice.

L'assemblée a approuvé les comptes; elle a fixé le revenu de 1886 à 10 fr. par action, autorisé le conseil à conclure un traité avec la municipalité de Gênes pour la concession des nouvelles lignes et réélu MM. Charton et Monnier, commissaires.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Le Capitaliste, 25 mai 1887)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie générale française de Tramways a eu lieu le 13 mai 1887.

Les comptes de l'exercice 1886 ont été approuvés, et le dividende de cet exercice a été fixé à 10 fr. par action, payables à partir du 1^{er} juillet prochain.

Les pouvoirs des commissaires, MM. Charton et [Dimitri] Monnier, ont été renouvelés.

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1888, p. 954-960 :

Compagnie générale française des tramways

Administrateurs : Breittmayer, président ; L. Marsillon, vice-président ; Humbert, dir. gén. ; baron de Berwick, B. Hochon, A. Rohlf de Sussex, E. Hesse, Dugué de la Fauconnerie.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Capitaliste*, 30 mai 1888)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie générale française de tramways a eu lieu le 25 avril 1888. Les comptes de l'exercice 1887 ont été approuvés et le dividende de cet exercice a été fixé à 10 fr. par action, qui seront mis en paiement à partir du 1^{er} juillet prochain.

MM. Charton et [Dimitri] Monnier ont été réélus commissaires pour l'exercice 1888.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des finances*, 20 juillet 1889)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de cette Compagnie a eu lieu le 18 mai.

Les comptes de l'exercice 1888 ont été approuvés et le dividende a été fixé à 10 fr., payables à partir du 1^{er} juillet prochain.

M. le baron de Berwick, administrateur sortant, a été réélu.

Les pouvoirs des commissaires, MM. Charton ; et Monnier, ont été renouvelés.

L'assemblée a autorisé le conseil d'administration à se procurer au fur et à mesure des besoins et au mieux des intérêts de la société : en obligations de 500 fr. 5 % du type actuellement en circulation, une somme nette de 5 millions, destinée à la création et à la mise en exploitation de nouvelles, lignes servant de complément ou d'extension au réseau de tramways de Marseille.

Il résulte du rapport présenté à cette réunion par le conseil que les recettes brutes de l'exploitation ont été de 4.590.107 70

Les dépenses se sont élevées à 3.426.485 76

ce qui laisse un bénéfice d'exploitation de 1.163.621 84

À ajouter pour intérêts divers 7.497 58

Soit un total de 1.171.119 42

En retranchant de cette somme le montant du service des obligations 860.177

50

on obtient le solde créditeur du compte de profits et pertes 310.931 92

Soit une augmentation de 23.670 98

pour 1888.

Au 31 décembre 1888, le développement total des voies ferrées de la Compagnie était de 115 km. 226 m. 54, dont 71 km. 728 m. 57 de parcours utile et 43 km. 537 m. 97 de doubles volés, évitements et garages. Le matériel roulant comprenait 475 voitures de toutes natures, soit 14 de plus qu'en 1887. Elle avait dans ses écuries 1.522 chevaux, soit 20 de moins qu'en 1887; cet effectif représentait 1.229.865 fr., soit une diminution de 39.363 fr. sur 1887. Le prix moyen de chaque cheval représentait 808 fr. 69 et le prix de la ration 1,92.

Le détail du trafic par service s'est décomposé comme il suit : Marseille a donné 219.859 journées de chevaux, soit 7.992 en moins qu'en 1887, et a pourtant transporté 14.347.563 voyageurs, soit 268.554 voyageurs de plus qu'en 1887. À Gênes, il y a eu 131.926 journées de chevaux et 4.376.542 voyageurs transportés, 206.465 de plus qu'en 1887. Au Havre, le nombre des journées de chevaux a diminué de 2.533 et celui des voyageurs transportés de 262.423. À Nancy, le nombre des journées de chevaux a augmenté de 193 et celui des voyageurs transportés de 59.740.

En résumé, le nombre des voyageurs transportés dans les villes desservies par la Compagnie a été de 26.361.768 contre 26.174.672 en 1887.

Dans la seconde partie du rapport, le conseil a ensuite fait l'historique des négociations engagées avec le conseil municipal de Marseille pour l'obtention de nouvelles concessions. M. Humbert, directeur de la Compagnie, a passé quatre mois à Marseille et a fini par signer, le 21 février dernier, une convention avec la ville de Marseille, aux termes de laquelle la ville demandera à l'État la concession d'un certain nombre de lignes qu'elle rétrocédera ensuite à la Compagnie française des tramways. Ces lignes, d'une longueur totale de 36 kilomètres, compléteront d'autres lignes très favorables à la Compagnie ; la Compagnie est, en outre, en instance pour obtenir la concession d'un chemin de fer funiculaire pour monter à Notre-Dame-de-la-Garde, chemin de fer traversant un quartier excessivement peuplé. Le rapport espère les meilleurs résultats de cet agrandissement des opérations de la Compagnie. Elles n'augmenteront pas sensiblement les frais généraux et donneront de bons résultats.

C'est pour subvenir aux dépenses de la création de ces lignes qu'a été votée l'autorisation d'émettre pour 5 millions d'obligations à placer au fur et à mesure des besoins de la construction des nouvelles lignes.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (Cote de la Bourse et de la banque, 28 avril 1890)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie générale française de tramways a eu lieu samedi.

Les comptes de l'exercice 1889 ont été approuvés et le dividende de cet exercice a été fixé à 10 fr. par action, qui seront mis en paiement à partir du 1^{er} juillet prochain.

Les pouvoirs du conseil d'administration étant expirés, tous ses membres ont été réélus.

L'assemblée a, de plus, nommé administrateurs MM. Émile Clerc ¹⁵, Moysé Dreyfus ¹⁶ et de Saint-Quentin ¹⁷.

MM. Charton et Monnier ont été réélus commissaires des comptes pour 1890.

L'assemblée a, de plus, autorisé le conseil à procéder, au mieux des intérêts de la Compagnie, au remboursement des obligations 6 % actuellement existantes, ou à leur conversion en obligations 5 %. Les pouvoirs les plus étendus ont été donnés au conseil pour déterminer les conditions dans lesquelles cette opération devra être effectuée.

Tramway de Paris à Saint-Germain
(*Le Petit Marseillais*, 11 février 1891)

Le ministre a été reçu par le président et le vice-président du conseil d'administration, MM. Petiton et Edmond Humbert, ce dernier directeur général de la Compagnie française de tramways qui exploite les lignes de Marseille.

COMPAGNIE [GÉNÉRALE] FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des finances*, 18 avril 1891)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de Tramways se sont réunis le 6 avril en assemblée ordinaire et extraordinaire.

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1890 et fixé le dividende de cet exercice à 12 fr. par action, payables à partir du 1^{er} juillet prochain.

Elle a autorisé le conseil à se procurer, au mieux des intérêts de la Compagnie, en obligations de 500 fr. 5 % du type actuellement en circulation et remboursables en cinquante années, une somme nette de 6 millions en remplacement de l'emprunt de 5 millions autorisé par l'assemblée du 18 mai 1889, destinée à compléter et développer le nouveau réseau de Marseille, concédé par décret du 26 août 1890.

Elle a donné tous pouvoirs au conseil pour négocier l'extension des réseaux ou la prorogation de durée des concessions dans les villes où la Compagnie possède déjà des exploitations.

Les pouvoirs des commissaires, MM. Charton et Monnier, ont été renouvelés.

À titre extraordinaire, l'assemblée a prorogé la durée de la société du 31 décembre 1935, date d'expiration fixée par les statuts, au 31 décembre 1990.

Ces diverses résolutions ont été votées à l'unanimité.

Compagnie générale française de tramways.
(*Paris-Capital*, 6 mai 1891)

¹⁵ Émile Clerc (1847-1927) : directeur de la Banque d'escompte de Paris.

¹⁶ Moysé Dreyfus (1837-1911) : administrateur des Ateliers et chantiers de la Loire (1888), administrateur de la Banque maritime. On le retrouve aux Acieries, hauts fourneaux et forges de Trignac (1890)(puis aux Usines métallurgiques de la Basse-Loire), aux Grands Moulins de Corbeil, à la Cie générale française des tramways (1894), à L'Éclairage électrique, à la Franco-Belge de matériel de chemins de fer... En novembre 1896, il adresse une dépêche à l'Agence Havas pour indiquer qu'il n'a aucun lien avec le capitaine Dreyfus. Chevalier de la Légion d'honneur du 12 novembre 1908. Administrateur de Dragages et travaux publics (1910). Avis de décès dans *Le Figaro* du 25 janvier 1911.

¹⁷ Marcel de Saint-Quentin : directeur, puis (1893) administrateur du Crédit industriel et commercial, son représentant dans diverses affaires dont les Caoutchoucs de Casamance, la Cie industrielle du platine et la Compagnie minière de Guinée.

Les actionnaires de la Compagnie général française de tramways se sont réunis le 6 avril, en assemblée ordinaire et extraordinaire, sous la présidence de M. Breittmayer, président du conseil d'administration.

Le rapport présenté à l'assemblée générale ordinaire expose les résultats de l'exercice 1890. Plusieurs faits de la plus haute importance pour l'avenir de la Compagnie se sont produits au cours de l'année 1890. Tout d'abord, la conversion pour l'unification de Société en obligations 5 % ; les deux tiers des obligations 6 % ont été converties et les autres remboursés. À la date du 31 décembre, il ne restait plus que 204 obligations qui ne s'étaient pas présentées au remboursement, appartenant pour la plupart à des successions.

Les résultats de l'exercice 1890 ont été satisfaisants. Le matériel roulant a été augmenté de dix voitures et six machines à vapeur ont été mises à l'essai en circulation.

Le nombre de voyageurs transportés par la Compagnie a été en 1890, pour les tramways de 27.003.835, et pour les omnibus de Gênes, de 5.448.805.

L'examen du bilan fait ressortir les dépenses de premier établissement, au 31 décembre 1890, à 21.693.798 fr. 54, en augmentation de 1.734.651 fr. sur l'année précédente. Les autres comptes figurent pour les sommes suivantes : cavalerie, 1.242.265 fr. 05 ; matériel roulant, 1.600.846 fr. 00 ; grosses réfections des voies, 216.285 fr. 06 ; en caisse et chez les banquiers, 644.236 fr. 47 ; approvisionnements dans les exploitations, 516.465 fr. 12 ; approvisionnements de premier établissement, 275.153 fr. 58; cautionnements et impôts sur titres, 833.578 fr. 11 ; débiteurs divers, 177 francs 23.

Les divers chapitres du passif n'attirent pas de réflexions : le compte créditeurs divers de premier établissement figurait au 31 décembre pour 943.903 francs et représentait les sommes dues pour les travaux des nouvelles lignes ; ce compte se trouve maintenant soldé. La réserve statutaire s'élève à 165.838 fr. 97 et la réserve pour moins-value à 47.962 fr. 07.

Le compte de profits et pertes se liquide comme suit :

Les recettes brutes de l'exploitation, supérieures de 108.621 fr. 91 à celles de l'exercice 1890, ont été de 4.779.782 73

On a reçu pour intérêts divers 3.784 21

Le reliquat du compte de profits et pertes de l'exercice précédent était de 57 00

Total 4.783.623 94

Les dépenses d'exploitation ont été de 3.458.227 57

Et les frais d'administration de 84.142 12

Soit, au total 3.542 369 69

Laissant une recette nette de 1.241.254 25

De laquelle il y a lieu de déduire le montant du service des obligations, soit 882.373 72.

Le solde créditeur du compte de profits et pertes ressort ainsi à 358.880 53

Ce solde de profits et perles a permis au conseil de proposer, après le prélèvement de la réserve statutaire et des 10 % alloués au conseil d'administration, la répartition d'un dividende de 12 fr. par action de 500 francs entièrement libérée.

La Banque d'escompte de Paris
(Paris-Capital, 3 juin 1891)

Conversion des obligations de la Compagnie générale de Tramways

Compagnie générale française de tramways
(*Paris-Capital*, 27 avril 1892)

En 1891, les recettes de l'exploitation se sont élevées à 4.919.000 fr. au lieu de 4 millions 779.000 fr. l'année précédente. Mais les dépenses ayant, de leur côté, augmenté de 3.458.000 fr. à 3.678.000 fr., le bénéfice net d'exploitation accuse, en définitive, une diminution de 120.000 fr. environ. Toutefois, grâce aux économies réalisées sur le service des obligations par suite de la conversion des titres 6 %, le bénéfice net de l'exercice n'est, en diminution que de 40.000 fr. Ce bénéfice net ressort à 319.000 fr.

Le dividende de l'année dernière a été de 12 fr. 11. pourrait cette année encore être fixé à ce chiffre, mais à la condition de rogner un peu la dotation des amortissements des grosses réfections et transformations de voies.

NÉCROLOGIE
Léon Marsillon
(*La Liberté*, 2 mai 1892)

Nous avons annoncé hier, en Dernière heure, la mort de M. Léon Marsillon, vice-président du conseil d'administration de la Compagnie générale des omnibus de Paris.

M. Léon Marsillon était âgé de soixante-sept ans. Il a succombé à la suite d'une courte maladie, dans son appartement du boulevard Haussmann, 80.

Ingénieur des arts et manufactures, M. Marsillon était entré à la Compagnie des Omnibus il y a une dizaine d'années. Il avait inventé un système de voie pour tramways qui porte son nom.

M. Marsillon remplissait aussi les fonctions de vice-président de la Compagnie générale française de tramways et de vice-président de la Compagnie générale des tramways suisses. Il était chevalier de la Légion d'honneur.

Les obsèques seront célébrées demain lundi, à dix heures, en l'église Saint-Louis d'Antin. L'inhumation se fera au cimetière du Père-Lachaise.

NÉCROLOGIE
Léon Marsillon
(*Le Génie civil*, 28 mai 1892)

Le 2 mai dernier ont eu lieu, à Paris, en l'église Saint-Louis-d'Antin, les obsèques de M. Léon Marsillon, chevalier de la Légion d'honneur, vice-président du Conseil d'administration de la Compagnie générale des Omnibus, vice-président de la Compagnie générale française de Tramways et de la Compagnie générale des Tramways suisses, décédé le 29 avril 1892, dans sa soixante-huitième année.

M. Marsillon était sorti de l'École centrale en 1846. Il débuta à la Compagnie du Nord, aux études et à la construction de la ligne de Creil à Saint-Quentin ; il dirigea ensuite les travaux de construction de la gare Saint-Lazare (Versailles, rive droite), après quoi il étudia les lignes de Saint-Dizier à Gray et de Dole à Salins.

Il passa ensuite à l'étranger, où il se distingua dans des entreprises considérables : construction en Belgique de la ligne de Hainaut-Flandre ; études en Autriche des lignes d'Alfölder-Bahn et de Kaschau-Oldelberg.

En 1873¹⁸, il revenait en France, pour s'y consacrer, d'une manière toute spéciale, à l'étude et à la construction des tramways. Il entra, en 1882, au conseil d'administration de la Compagnie générale des omnibus de Paris, dont il devenait le vice-président en 1891.

C'est pour les tramways de cette Compagnie qu'il imagina le système de voie dite « voie Marsillon », qui tend à se généraliser dans la plupart des entreprises de tramways.

.....

L'Assemblée de la Banque d'Escompte
(*Paris-Capital*, 1^{er} juin 1892)

.....
Le rapport donne quelques détails sur les entreprises diverses où la Banque d'Escompte est directement engagée.

.....
La Compagnie générale française de tramways, au cours de l'exercice 1891, a fait une émission de 12.000 obligations 5 % qui a bien réussi. D'un exercice à l'autre, il y a augmentation de 139.505 fr. sur les recettes brutes et de 655.327 sur le nombre de voyageurs. Ces résultats s'amélioreront encore dès que les nouveaux réseaux de Marseille auront été complètement livrés à l'exploitation.

Assemblée générale
(*Journal des finances*, 2 juin 1892)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways se sont réunis mardi, 24 mai, en assemblée générale annuelle. Après la lecture du rapport du conseil et de celui des commissaires, les comptes de l'exercice 1891 ont été approuvés à l'unanimité. Le dividende a été fixé à 12 fr. par action.

M. Léon Castermans ¹⁹, ingénieur, a été élu comme administrateur, en remplacement de M. Marsillon, décédé.

Ensuite, l'assemblée a approuvé les traités passés par le conseil avec les municipalités de Gênes, Marseille, Le Havre et Nancy pour extension et prorogation des concessions.

Enfin, M. J. Charton, ingénieur, et M. Meunier [*sic* : *Monnier*] ont été nommés commissaires des comptes pour le prochain exercice.

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1893, p. 1012-1018 :

¹⁸ Dans ses états de services rédigés le 29 janvier 1886 pour son dossier de Légion d'honneur, Marsillon affirme que c'est en 1871 qu'il est rentré en France après quatorze années passées à l'étranger. Il a alors « construit les tramways de Lille et de Genève. Il est l'auteur breveté de la voie nouvelle de tramways qui porte son nom et qui est adoptée en France, en Allemagne, en Suisse et en Italie. »

Il omet de rappeler ses liens avec Philippart comme fondateur de la Compagnie des tramways du département du Nord en 1874 et commissaire de la Banque européenne en 1879-1880.

¹⁹ Léon Castermans : ingénieur à la fabrique d'armes d'Herstal (Belgique) où il généralise l'électrification des machines-outils. Fondateur de la Compagnie parisienne de transports (1895) et des chemins de fer vicinaux du Mayumbé (Congo belge)(1898). Il quitte le conseil de la CGFT en 1902, probablement absorbé par ses fonctions de directeur général de la Société de matériel de Chemins de fer du Haut-Volga (filiale de Dyle et Bacalan).

Administrateurs : Breittmayer, président ; Humbert, dir. gén. ; baron de Berwick, B. Hochon, A. Rohlf de Sussex, Dugué de la Fauconnerie, A. Allain-Launay ²⁰, Émile Clerc, G. de Saint-Quentin, Moysse Dreyfus, L. Castermans.

INGÉNIEURS
NOMINATIONS
(*Le Petit Marseillais*, 18 mai 1893)

On annonce que M. Edmond Humbert va quitter la direction de la Compagnie générale française de tramways et qu'il a donné sa démission pour prendre un repos bien mérité, après dix-sept ans de service et à la suite de fatigues exceptionnelles occasionnées par le développement considérable que vient de prendre cette Compagnie depuis deux ans. Nous apprenons avec satisfaction que M. Humbert ne quitte pas pour cela la Compagnie à laquelle le rattachent tant de liens ; en effet, il paraît que non seulement il a été nommé directeur général honoraire, mais encore qu'il a accepté les fonctions d'ingénieur-conseil qui lui ont été offertes. Il pourra donc ainsi continuer son concours à la compagnie des tramways, tout en partageant avec son successeur le travail devenu trop lourd pour un seul, et cette combinaison ne pourra qu'être profitable à la bonne marche de la Compagnie générale française de tramways.

BANQUE D'ESCOMPTE DE PARIS
Exercice 1892
(*Paris-Capital*, 31 mai 1893)

.....
La Compagnie générale française de tramways est en pleine voie d'accroissement. Les recettes en 1892 sont en augmentation de 1.000.000 de francs sur 1891 et supérieures de 400.000 fr. pour les quatre mois de 1893 sur la période correspondante de 1892. Le réseau marseillais est construit. Au Havre, la concession a été prorogée de quarante années.

CAUSERIE SCIENTIFIQUE
(*Le Temps*, 20 juin 1893)

On a établi à Paris un deuxième tramway électrique qui part de l'Opéra et suit la rue Lafayette et la rue de Maubeuge. Le véhicule est tout semblable à celui qui part de la Madeleine et que nous avons décrit. La force motrice est prise à des accumulateurs. Il est probable que la traction électrique va se répandre de plus en plus à Paris au Havre,

²⁰ Armand Allain-Launay (1848-1898) : inspecteur des finances, membre de la commission de contrôle des comptes du Comptoir national d'escompte de Paris (CNEP)(1889-1898), administrateur (1893), puis administrateur délégué de La Confiance-Vie, administrateur du Bône-Guelma (1893) — à la suite de son beau-père Edmond Lavalley —, de la Compagnie générale française de tramways (1894), candidat républicain aux sénatoriales en 1897 dans le Finistère sur les terres de son oncle, Armand Rousseau, gouverneur général de l'Indochine (battu de 4 voix). La guerre de 14-18 lui enlèvera un fils et un gendre. Un autre, Edmond (1878-1924), polytechnicien, épousera une fille de Louis Carlier, inspecteur des finances, secrétaire général du P.-O. et dispensateur de fonds des Cies ferroviaires (voir l'affaire de la Voie ferrée en 1895)

elle va être entièrement substituée à la traction animale un traité a été passé à cet effet entre la Compagnie générale française des tramways et la compagnie qui exploite en France les procédés Thomson-Houston. La Société « l'Energie électrique » fournira le courant électrique avec un potentiel de 500 volts. Le Havre s'est décidé à adopter l'emploi des conducteurs extérieurs au lieu des accumulateurs c'est évidemment la solution rationnelle, puisque le véhicule n'a plus à traîner le poids mort des accumulateurs quand il emprunte la force motrice à un conducteur extérieur qui donne le courant aux dynamos des essieux. Mais il y a de grands obstacles à l'emploi des conducteurs extérieurs dans une ville comme Paris, des obstacles, on peut le dire, insurmontables.

Au Havre, le fil de cuivre conducteur aura 8 millimètres 25 de diamètre et sera supporté par des fils d'acier transversaux de 5 millimètres 5 fixés à 600 poteaux placés pour la plupart sur les trottoirs. La ligne aura 19 kilomètres de développement. La voie qu'on a adoptée est celle du type dit Humbert. Tous les 20 mètres les rails sont reliés par des fils de cuivre transversaux, en vue de diminuer autant que possible la résistance électrique de la voie. Sur un réseau aussi long, il faudra vingt voitures ; celles-ci seront munies d'un para-foudre, précaution nécessaire si l'on songe que le potentiel sera de 500 volts. Cette installation sera des plus intéressantes et permettra de faire voir comment on peut pratiquement surmonter les difficultés que présente l'emploi d'un conducteur aérien dans une grande ville. À New-York, une grande bataille a été récemment engagée à ce sujet entre la population et la municipalité.

On y redoute l'emploi du conducteur aérien excellent dans des villes relativement peu peuplées, où il n'y a pas de chemins de fer aériens (il y en a à New-York), le système a des inconvénients quand le fil aérien risque d'être rencontré ou touché.

Il faut alors recourir, quand on rejette, comme trop coûteux, l'emploi des accumulateurs, au système du conducteur souterrain. C'est Siemens qui, le premier, l'a appliqué la première ligne à conducteur souterrain fut construite à Budapest en 1889, et elle est parcourue en ce moment par plus de soixante véhicules. Voici comme la voie est disposée : figurez-vous un rail ordinaire de tramway sur un côté de la voie ; sur le côté opposé, le rail est double entre les deux parties, une fente sert d'orifice à un petit canal ovoïde. Des supports, qui épousent la forme du canal, lui servent d'appui et portent de chaque côté à l'intérieur du canal un petit rail isolé ; c'est ce rail qui ferme le circuit et qui sert à porter le courant aux véhicules, à l'aide d'une tige qui entre dans la fente du canal et qui glisse entre les rails conducteurs. Au dehors, on ne voit rien : le courant se fait souterrainement dans le canal ovoïde placé sous le rail. Le nettoyage de ce canal, le mouvement de la tige qui sert à prendre le courant ne laissent pas d'offrir certaines difficultés pratiques mais on en a triomphé. Le dernier mot de ce système n'a pas été dit ; mais il est vraisemblable que, dans les très grandes villes, c'est le système de l'avenir, si du moins les frais de premier établissement ne sont pas trop considérables et ils ne peuvent pas ne pas être très élevés.

CAUSERIE SCIENTIFIQUE
(*Le Temps*, 18 juillet 1893)

.....
Nous attendions avec un peu d'impatience la publication de quelque travail d'ensemble sur les différents systèmes de traction mécanique des tramways ; M. Denizet, ingénieur des ponts et chaussées, vient de toucher à cette question dans une note sur le tramway électrique de Marseille (chez Baudry).

La Compagnie générale française des tramways a aujourd'hui un réseau urbain de 55 kilomètres à Marseille ; là-dessus, il y a 36 kilomètres pour la traction à chevaux,

9 kilomètres pour la traction à vapeur et un peu plus de six kilomètres pour la nouvelle ligne électrique du cours Belzunce à Saint-Louis. Nous trouvons donc là tous les éléments d'une utile comparaison ; mais faisons d'abord connaître le nouveau tramway électrique.

Quel est le principe du système adopté ? Le courant est produit dans une usine située à Arenc, vers le milieu de la ligne. Un des pôles de la machine est relié au rail, l'autre à un fil de contact en bronze siliceux aérien qui va d'un bout de la ligne à l'autre au-dessus de la voie. Quand il n'y a pas de voiture sur la voie, il n'y a pas de circuit et, par conséquent, pas de courant. Une voiture qui se présente ferme d'elle-même le circuit ; le courant arrive par le rail aux roues, aux moteurs, passe dans une perche métallique articulée sur le toit de la voiture dans un galet de bronze qui roule sous le fil, et enfin revient au pôle de nom contraire à celui du pôle d'où il était parti.

L'usine centrale, donnant le courant, a des chaudières, du système De Naeyer, multitubulaires avec réchauffeur, des machines à vapeur, à pilon, des ateliers d'Érlikon, des dynamos du type d'Érlikon, construits par MM. Sautter et Harlé : les dynamos sont accouplés directement aux moteurs à vapeur à l'aide d'un manchon isolant ; dynamos et moteurs font 275 tours à la minute. À cette vitesse, elles donnent aux bornes 550 volts et 120 ampères, ce qui fait 66.000 watts (le nombre de watts s'obtient en multipliant celui des volts par celui des ampères).

Il y a sur un tramway électrique des variations énormes de résistance de la ligne et du courant fourni ; mais, à l'aide de certains artifices, on parvient à n'avoir que de faibles oscillations dans la force électromotrice mesurée aux bornes de l'usine d'Arenc. Il faut, toutefois, que les machines et les dynamos soient très robustes pour résister aux variations continues du travail ; celui-ci tend, du reste, à s'égaliser au fur et à mesure que le nombre des voitures en service augmente.

La distribution du courant est faite par sections ; la ligne a quatre sections, dont chacune est pourvue d'électricité à l'aide d'un feeder ou câble de communication, relié de distance en distance aux fils de contact. Ce sectionnement localise les effets d'un accident et permet de réduire beaucoup le diamètre des fils de contact qui n'ont plus que 6 millimètres de diamètre. Le courant se fait dans d'excellentes conditions par la voie ; cette voie dite voie Humbert (M. Humbert a dirigé tous les travaux, en ce qui concerne la voie, les bâtiments, les voitures) donne un libre passage au courant, grâce à ses traverses métalliques, ses joints alternés et ses éclisses spéciales ; on y a encore ajouté des fils de cuivre aux points de contact des rails, un fil placé le long de chaque voie. Toutes ces précautions ont eu pour effet de diminuer beaucoup la différence de tension entre Saint-Louis et l'usine. « On n'a jamais constaté, dit M. Denizet, entre l'extrémité où le potentiel du rail pourrait être le plus élevé, le moindre phénomène accusant l'existence d'un potentiel sensible ; personne ne s'est jamais aperçu du passage du courant et si le décret du 15 mai 1888 prohibant le retour par le sol des canalisations de force ou de lumière a eu en vue d'éviter des accidents de cette nature, l'expérience de Marseille prouve que cette crainte était vaine ; à Clermont-Ferrand, il en est de même. »

Les moteurs définitivement adoptés fonctionnent très bien ; ils permettent de gravir la pente de 59 millimètres de la rue d'Aix, avec surcharge de voyageurs à 15 kilomètres à l'heure, et d'aller ailleurs à la vitesse de 20 kilomètres. Sans les fréquents arrêts, on ferait le trajet entier en 18 ou 20 minutes.

M. Denizet a cherché, avons-nous dit, à poser les bases d'une comparaison des divers systèmes de traction mécanique des tramways. Il distingue trois groupes dans ces systèmes dans les uns, l'énergie est produite dans les trains mêmes, traction animale, locomotives ordinaires, locomotives électriques, locomotives à air comprimé ou autres ; dans les autres, les locomotives ou les voitures s'approvisionnent d'énergie dans une usine centrale, locomotives sans foyer, air comprimé, accumulateurs ; enfin il y a les

systèmes où l'énergie est prise en route, tramways à câble aérien ou souterrain, funiculaire à câble sans fin sous chaussée.

Le progrès va visiblement du premier de ces groupes au dernier ; cependant on peut et l'on doit comparer tous ces systèmes au point de vue surtout de la commodité et de la sécurité des voyageurs, comme à celui de l'économie. Nous insisterons surtout sur les avantages du tramway électrique, qui prend son électricité dans un conducteur. Ce qui semble le caractériser, c'est une docilité et, par conséquent, une douceur de marche exceptionnelle. Nous ne parierons pas des accidents qui peuvent résulter du passage dans un câble aérien ou souterrain d'un courant de plus de 500 volts ; ils peuvent être évités avec des précautions convenables. Reste la grosse question, la question économique. Nous ferons remarquer tout d'abord que le système qui met l'énergie dans un conducteur latéral et qui n'en place pas la source dans le véhicule, en écartant une forte proportion de ce qu'on nomme le poids mort, doit avoir *a priori* des avantages importants ; il est certain que la traction par câble permet de gravir des rampes plus fortes que tout autre système. On fera bientôt à Marseille une ligne destinée à desservir la gare Saint-Charles, et qui aura une longue rampe de 89 millimètres. Mais le capital de premier établissement joue un rôle important dans le prix de revient, et il est certain que la traction par câble est coûteuse à établir.

Nous ne pouvons suivre M. Denizet dans les calculs qu'il fait pour la comparaison des prix de revient des divers systèmes de traction ; il donne des formules sans donner des résultats, qui ne peuvent être obtenus qu'à l'aide de statistiques qui n'ont pas encore été faites. Ses formules, pour devenir instructives, exigeraient la connaissance d'un assez grand nombre d'éléments qui ne seront pas toujours faciles à réunir.

LÉGION D'HONNEUR
(La France, 15 octobre 1893)

M. Edmond Humbert, directeur général de la Compagnie des tramways français, est nommé chevalier de la Légion d'honneur.

M. Humbert appartient à une vieille famille messine ; il est le dernier fils de M. Louis Humbert, député de Metz à l'Assemblée nationale de 1871, et neveu de M. Gustave Humbert, sénateur, premier président de la Cour des comptes.

Le frère de M. Edmond Humbert, M. Lucien Humbert, consul de France à Bakou (Russie), est mort l'an dernier dans cette ville, victime de son dévouement pendant l'épidémie cholérique.

La colonie messine de Paris applaudira tout entière à la distinction méritée qui vient d'être accordée à M. Edmond Humbert.

Cie générale française de tramways
(Paris-Capital, 15 novembre 1893)

Cette Compagnie est décidément en mauvaise voie. Elle a eu à supporter, à Gênes, le contre-coup des événements d'Aigues-Mortes. On a assailli, démoli, incendié ses voitures, molesté ses conducteurs. Les Italiens ont pris ce qu'ils appellent une revanche.. C'est peut-être très glorieux pour la Compagnie d'avoir servi de tête de turc à la racaille italienne, mais ce sera surtout fort coûteux.

Enfin, elle n'est pas plutôt sortie de son accident de Gênes qu'il lui en arrive un autre, à Marseille, où son personnel se met en grève, à l'instigation des entreprises concurrentes.

La série à la noire est-elle close ?

FAILLITE DE LA BANQUE D'ESCOMPTE DE PARIS,
actionnaire de référence de la CGFT

BANQUE D'ESCOMPTE DE PARIS
(*Paris-Capital*, 17 janvier 1894)

Voici sur la situation de la Banque d'Escompte l'appréciation du *Pour et le Contre* :

Tout projet clé reconstitution de la Banque d'escompte est désormais abandonné. Il ne reste plus qu'à liquider. Déjà les comptes courants et les comptes de dépôts sont à peu près remboursés ; c'est ainsi que les trois Compagnies foncières d'assurances, la Compagnie générale française de tramways et la Société des Aciéries de France sont rentrées dans leurs fonds.

.....

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des débats*, 23 mai 1894)

L'assemblée générale ordinaire a été tenue le 21 courant. Elle a approuvé les rapports du conseil d'administration et des commissaires ainsi que les comptes de l'exercice 1893, tels qu'ils lui ont été présentés.

Les recettes totales de l'exploitation en 1893 ont atteint fr. 6.647.119 34

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à ;5.358.291 01

L'excédent des recettes a donc été de fr. 1.288.828 33

auxquels il faut ajouter le solde du compte de profits et pertes au 31 décembre 1892. 292 60

Total 1.289.120 93

En déduisant les intérêts et amortissements d'obligations se chiffrant par fr. 1.173.500

le change, les intérêts et commissions : 102.037 32

l'abonnement au timbre et frais généraux : 108.458 19 1.383.995 51

le compte de profits et pertes présente un solde débiteur de 94.874 58

comprenant une insuffisance d'exploitation de 22.251 fr. 09 seulement, le surplus provenant des intérêts d'emprunt intercalaires.

Ce déficit sera amorti par les bénéfices de l'exercice en cours et par la combinaison relative au capital de la Société qui doit faire l'objet de la délibération de l'assemblée extraordinaire convoquée pour le 11 juin prochain.

L'assemblée ordinaire a ratifié la nomination de M. Georges Beamish ²¹ en qualité d'administrateur, remplaçant M. Edmond Humbert, et réélu MM. Charton et Monnier, commissaires des comptes.

²¹ Charles George Beamish : marié à une Dlle de Foras. Administrateur de la Société de publicité (affichage) et des Voyages économiques. Commissaire aux comptes de la Société française de commerce et de navigation à Madagascar (mars 1898). Décédé avant avril 1899

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 14 juin 1894)

La Compagnie générale française de tramways se trouve dans une situation singulière et son conseil d'administration paraît assez ému, si l'on s'en réfère à l'appel angoissé qu'il adresse aux actionnaires qui ne veulent pas venir aux assemblées. Nous nous étions toujours douté que ces honorables personnes n'avaient qu'un point de ressemblance avec les moutons ; elles n'aiment pas à être tondues. Et lorsque l'on leur dit : Entrez donc ! tout comme le guillotiné par persuasion, elles ont de la méfiance. Cela se comprend.

Les actionnaires ont été convoqués en assemblée générale extraordinaire pour réduire et augmenter le capital social. Cette opération de saignée et de transfusion devait se faire le 30 avril 1895. Or le 30 avril, impossible de tenir l'assemblée générale extraordinaire, le quorum n'est pas atteint ! *Quorum par magna non fuerunt*, dirons-nous en écorchant le poète. Voilà pour le coup qui est extraordinaire ! dirent les membres du conseil, qui eussent évidemment préféré que ce fût l'assemblée qui eût mérité ce qualificatif. Ils se mirent donc à convoquer les actionnaires pour le 21 mai. Le bienheureux 21 mai arriva qui permettrait de réussir la petite combinaison. Mais un dieu malin se mit à contrecarrer les visées de ses auteurs ; ce maudit quorum recommença à ne pas être atteint. Nouvelle convocation pour le 11 juin. Mais le 11 juin, le quorum fit encore des siennes. Pour le coup, le conseil en perdit la tête. Il vient de relancer une convocation. « Mais, enfin, venez donc, disent-ils aux récalcitrants. Nous ne vous demandons pas d'argent, nous vous en offrons, là. Nous vous offrons 50 centimes par titre déposé.

Pas de prodigalités ! dirons-nous au conseil. Ensuite, nous ne savons pas jusqu'à quel point ces allocations, qui forment un dividende, sont régulières, surtout quand elles sont prélevées sur les fonds d'une société quelque peu gênée. Enfin, nous ferons remarquer à la Société que c'est bien à tort qu'elle annonce aux actionnaires qui font sourde oreille que les propriétaires d'un nombre d'actions inférieur à celui qui est déterminé par les statuts pour être admis dans l'assemblée, peuvent se réunir pour former le nombre nécessaire et se faire représenter par l'un d'eux, et ce, en vertu de la nouvelle loi sur les sociétés. Nous avons établi, ces jours derniers, dans un article que nous consacrons à cette question, que la loi n'était pas rétroactive et ne pouvait régir les sociétés constituées avant le 1^{er} août 1893. Il faut, pour pouvoir user de ce bénéfice — si c'en est un —, modifier les statuts dans ce qui y est relatif à la composition des assemblées.

Mais passons. Faisons au contraire remarquer que nous comprenons assez bien l'abstention des actionnaires, qui disent en quelque sorte ; « Cherchez ailleurs, mais nous, nous ne voulons pas consommer de perte par un échange de nos titres. Dans quelles conditions l'allez-vous faire, ou vous proposez-vous de le faire ? Et puis, vous dites dans votre ordre du jour : modifications aux statuts. En quoi ? Quels articles ? Il ne suffit pas de crier « Entrez ! nous vous donnerons 50 centimes ! Il faut renseigner un peu son actionnaire, afin qu'il n'entre pas à l'assemblée comme un mouton à l'abattoir... sans savoir, le pauvre !... »

Renseignons-le. La Compagnie a besoin de la bagatelle de 6 millions ; elle a des réparations à faire, à établir des lignes sur les concessions nouvelles ou prolonger des lignes au Havre, à Nancy, à Marseille, à Gênes, et l'état de gêne dans lequel elle se trouve a pour corollaire la recherche des expédients. Six millions, cela ne se trouve pas sous le pas d'un cheval, comme dit le bon Géronte, ni même sous le pas d'un cheval de tramway, ajouterons-nous. Alors quoi ? Émettre des obligations ? Il faut pouvoir ; la loi

ne permet pas aux sociétés de transport de dépasser une certaine proportion entre le capital-actions et le capital-obligations. Émettre des actions ? Il faudrait pouvoir les faire souscrire. La cote des titres anciens ne ferait rien présager de bon pour les nouveaux, et puis quel est le naïf qui souscrira des actions au pair quand les autres sont affligées d'une prime... en dedans ? Alors on a imaginé la combinaison suivante : On proposera l'échange de 5 actions contre 2 nouvelles, ce qui réduira le capital de 6 millions, puis l'on émettra d'autres actions au pair pour un capital de 6 millions. Et voilà ! La société serait dégonflée de 6 millions de capital nominal, puis regonflée de six millions de capital nominal, et ce petit mécanisme qui rappelle le mouvement de l'accordéon ferait rentrer six millions dans l'escarcelle sociale.

À une condition toutefois, c'est que le public les souscrive. Qu'à cela ne tienne ! Un bon petit syndicat est là, sous vapeur, prêt à fonctionner, un syndicat belge, assure-t-on, à qui l'on aurait promis quelques bonnes petites commandes que nos industriels français, actionnaires de la société, verront passer la frontière avec un sourire jaune.

La société triomphera-t-elle des obstacles qui l'empêchent de « rouler » — c'est le cas de le dire — ou de rouler ses actionnaires, ce serait encore le cas de le dire ? Nous lui souhaitons. Nous lui souhaitons de triompher aussi de ceux d'entre eux qui sont décidés à empêcher la réduction du capital en l'attaquant devant les Tribunaux comme illégale si des actionnaires qui n'ont pas le droit d'assister à l'assemblée y assistent et votent. Tout ce qui lui arrive, après tout, n'est pas de sa faute ; elle a eu à subir la crise des fourrages. C'est bien assez du grief qui lui est fait de se disséminer un peu partout et de gaspiller ses fonds en premiers établissements un peu coûteux. Espérons qu'elle pourra tenir une assemblée régulière le 6 juillet, invitons même les actionnaires à s'y rendre. Quant à l'offrande de 50 centimes, l'on nous permettra de nous abstenir de donner un conseil à ce sujet,... même contre délégation de la somme.

Prise de contrôle par le Comptoir national d'escompte
la Française Thomson-Houston
et des intérêts belges

Jules ROSTAND (1847-1930)
président (1894-1923)

Fils de Jules Rostand (1820-1889, fabricant d'huile, administrateur de la Société marseillaise de crédit et de la calamiteuse Union générale, et de Marie Puget.

Neveu d'Albert Rostand (1818-1891), directeur à Marseille des Messageries impériales (1851-1857), puis administrateur des Messageries maritimes (1881-1891), administrateur du Crédit industriel et commercial (1859) qu'il pousse en 1865 à parrainer la création de la Société marseillaise de crédit (dont il devient administrateur) et de la Lyonnaise de dépôts (SLD), et à investir en Indochine. Président des Docks et entrepôts de Marseille, des Chemins de fer algériens (1860-1863) et de la Banque franco-égyptienne, administrateur de la Banque française des colonies (1880), des Chemins de fer des Asturies (1880), des Mines d'Aguilas, etc.

Cousin d'Alexis Rostand (1844-1919), musicien, entré en 1869 à la succursale de Marseille du Comptoir d'escompte de Paris, directeur de celle-ci, puis administrateur-directeur général (1902), vice-président (janvier 1908) et président (juillet 1908) du Comptoir national d'escompte de Paris (CNEP), le représentant comme vice-président (1901), puis président de la Banque de l'Afrique occidentale (BAO), vice-président de la Compagnie française des chemins de l'Indo-Chine et du Yunnan (1901), administrateur de la Banque de l'Indochine (1902), des Compteurs à gaz (1909), etc. En outre administrateur des Docks et entrepôts de Marseille.]

Marié à Hélène Gay. Trois enfants dont Isabelle, mariée à Louis Desanges, président de Gaz et eaux, successeur de son beau-père au conseil des Compteurs de Montrouge.

Co-fondateur en 1881 avec Léon Gay de la société en nom collectif Gay, Rostand et Cie, banquiers, 18, avenue de l'Opéra, Paris, transformée ensuite en MM. Rostand, Deschars et Cie, 66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Administrateur délégué du Gaz de Port-Saïd (ca 1876-1899),
Administrateur de la Compagnie française d'éclairage et de chauffage par le gaz (1882),
administrateur (1884), vice-président (1894), puis président (1906) du conseil d'administration de la [Compagnie française des mines du Laurium](#) (Grèce),
administrateur des Mines de Siphnos et Eubée (1882),
vice-président de la Montecatini (Italie)(1888),
administrateur de Gaz et eaux (dès 1886),
administrateur des Chantiers et ateliers de la Gironde (réélu en juin 1894), puis des Forges et chantiers de la Gironde,
administrateur (oct. 1894), puis vice-président (1919) — après le décès d'Alexis Rostand — du Comptoir national d'escompte de Paris,
administrateur de la Société de fonderie artistique Thiébaud frères, bronzes d'art à Paris (nov. 1894),
président de la Société française des pyrites de Huelva (Espagne)(1899),
administrateur (1900), puis président de la Compagnie pour la fabrication des compteurs et matériels d'usines à gaz [dite Compagnie des Compteurs ou Compteurs de Montrouge),
et administrateur de sa filiale, la Compagnie générale de construction de fours (1908),
administrateur des [Monts-de-piété égyptiens](#) (ca 1904-ca 1929),
administrateur délégué de la Société immobilière de la région parisienne (juin 1907) : immeubles vacants des pères Barnabites à Paris, cité ouvrière entre les rues Dutot et Falguière...
administrateur de la Cie générale parisienne de tramways (Tramways-Sud)(sous réserve),
de la Banque d'Orient (1910),
des Hauts Fourneaux et aciéries de Caen (1912),
de la Société française de constructions mécaniques (Anc. Éts Cail)(1913),
de la [Banque de l'Indo-Chine](#) (juin 1919),
de l'Union pour le crédit à l'Industrie nationale (Ucina)([1919),
du Crédit foncier argentin (1919-1922),
des Transports en commun de la région parisienne (TCRP)(1921), etc.
Grand officier de l'ordre de Saint-Grégoire-le-Grand (1912).

AVIS DIVERS
COMMUNICATIONS ET ANNONCES
COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 7 juillet 1894)
(Le Journal des débats, 8 juillet 1894)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de Tramways se sont réunis le 6 juillet en assemblée générale extraordinaire au siège social de la Compagnie, 60, rue de la Chaussée-d'Antin, à Paris, sous la présidence de M. Breittmayer.

11.286 actions étaient représentées, et les quatre résolutions suivantes ont été votées.

1^{re} RÉOLUTION

Les actionnaires de la Compagnie générale française de Tramways, réunis en assemblée générale extraordinaire et délibérant dans la plénitude de leurs droits, décident, sur la proposition du conseil d'administration, la réduction du capital social de 10.200.000 francs à 4.080.000 fr. et cela au moyen de l'échange de 5 actions anciennes, contre 2 nouvelles. Le conseil d'administration est autorisé à prendre toutes les mesures nécessaires pour la réduction du capital ainsi décidée, notamment vis-à-vis de tout porteur d'un nombre d'actions inférieur à 5.

Mais il reste expressément stipulé que la réduction du capital à 4.080.000 fr. ne pourra être effectuée que simultanément avec la reconstitution du capital social à son chiffre primitif de 10.200.000 fr.

En conséquence, le conseil d'administration est autorisé dès maintenant, et lorsqu'il jugera le moment opportun, à réduire le capital social à 4.080.000 fr. et à le reporter immédiatement à 10.200.000 fr. par la création et la souscription d'actions nouvelles de 500 fr. chacune, payables en numéraire, destinées tant à éteindre le passif résultant des opérations de crédit autorisées antérieurement qu'à pourvoir à la continuation des travaux d'établissement. Il est autorisé, en outre, à faire à cet effet, conformément à la loi, toutes déclarations et publications relatives aux souscriptions et au versement en numéraire.

Le conseil d'administration déterminera et fixera au mieux des intérêts de la Compagnie, et ce, conformément aux accords existant entre la Compagnie et le syndicat, les détails de l'opération et notamment la date de l'entrée en jouissance des actions nouvelles souscrites et l'exercice du privilège attribué aux anciens actionnaires de souscrire un cinquième du nouveau capital, soit au minimum une action nouvelle pour cinq anciennes.

2^e RÉOLUTION

L'assemblée, appréciant les motifs exposés dans le rapport, accepte la démission collective des membres du conseil d'administration.

En conformité de l'article 9 des statuts, l'assemblée confie l'administration de la société, pour une durée de six ans, à un conseil composé de MM. Allain-Launay,

Georges Beamish, Auguste Collignon ²², Moïse [Moïse] Dreyfus, Georges Martin ²³, Marcel de Saint-Quentin, Alfred Ancion ²⁴, Léon Castermans, Léon Collinet ²⁵, Louis Guary ²⁶, Jules Rostand.

3^e RÉOLUTION

L'assemblée approuve les articles suivants des statuts qui ont été l'objet de modifications :

Art. 10. — Le conseil choisit dans son sein un comité permanent dont il détermine la composition, les attributions et les émoluments. Il y a, en outre, un directeur général d'exploitation.

Art. 19. — Les administrateurs reçoivent, à titre de rémunération de leur mandat, une allocation dont l'importance, fixée par l'assemblée générale, reste maintenue jusqu'à décision contraire des actionnaires, et une part dans les bénéfices, dans les termes de l'article 34.

Art. 25. — L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires d'au moins dix actions.

Art. 29. — Chaque actionnaire, a autant de voix qu'il possède de fois dix actions, sans que cependant un actionnaire puisse avoir plus de vingt voix en son nom personnel: et plus de vingt voix comme mandataire.

4^e RÉOLUTION

L'assemblée générale fixe à 3.000 fr. l'allocation annuelle à attribuer à chaque membre du conseil d'administration à dater du 1^{er} janvier 1894.

Compagnie générale française de tramways
Assemblée générale extraordinaire
(*Gil Blas*, 10 juillet 1894)

²² Auguste Collignon (Trélon, Nord, 1863-Paris, 1927) : voir sa notice sur le [Qui êtes-vous ?](#)

²³ Georges Martin (Paris X^e, 18 mai 1859-Saint-Enogat, Dinard, 12 avril 1912) : inspecteur des Finances, membre (1889), puis président (1899-1912) de la commission de contrôle du Comptoir national d'escompte de Paris, son représentant au conseil de la Cie générale française de tramways et aux Tramways du Var et du Gard. Liquidateur de la Compagnie française de l'Afrique centrale (1893). Vice-président de la Compagnie française de Tramways et d'éclairage électrique de Shanghai. Vice-président du conseil de la Confiance-Vie et administrateur de la Confiance-Incendie.

²⁴ Baron Alfred Ancion (Liège, 1839-Liège, 1923) : ingénieur civil des Mines. En 1906, il siégeait au conseil des sociétés suivantes :

— Crédit général liégeois, Charbonnages Bonne-Fin, Charbonnages Gosson-Lagasse, Chemins de fer de Maeseyck (adm.-dir.), Ciments et brevets Stein (pdt), Usines et aciéries Léonard Giot (pdt), Usines et aciéries de l'Entre-Sambre-et-Meuse (pdt), Cie générale des conduites d'eau ;

— Eaux de la banlieue de Paris, Cotonnière de Saint-Étienne-du-Rouvray (pdt), Jeumont,

— Tramways Barcelone-San-Andrès ;

— Tôleries de Konstantinowka (pdt) ;

—Aachener Hütten Actien-Verein.

²⁵ Léon Collinet, de Liège (Belgique) : avocat, administrateur en 1906 d'une vingtaine de sociétés dont l'Union financière belge (président), le Crédit général liégeois et le Crédit anversoï ; plusieurs entreprises ferroviaires : Chemin de fer de Maeseyck (président), Tramways liégeois, Tramways de Barcelone-San-Andrès, Chemin de fer central catalan ; de services d'eaux : Eaux de Smyrne (président), Eaux d'Utrecht, Eaux d'Arnhem ; de charbonnages : Ressaix (président), Grande Bacnure ; de sidérurgie : Hauts fourneaux de Rumelange ; de métallurgie : Cie générale des conduites d'eau, Tôleries de Konstantinowska ; de matériaux de construction : Ciments et brevets Stein, etc.

²⁶ Louis Guary (1866-1941) : ingénieur ECP, administrateur délégué de la CGFT. En outre, administrateur de la Société des Appareils de Mensuration électrique Ricardo Arno et d'applications et liquidateur de la Compagnie nationale d'armement (1904), administrateur (avec Auguste Collignon) de l'Association amicale financière (1906), administrateur des Tramways de Tunis.

L'assemblée générale extraordinaire de la Compagnie générale française de Tramways a enfin pu être tenue le 6 juillet. Voici les résolutions votées par les actionnaires que nous donnons provisoirement sans commentaires :

Les actionnaires de la Compagnie générale française de Tramways, réunis en assemblée générale extraordinaire et délibérant dans la plénitude de leurs droits, décident, sur la proposition du conseil d'administration, la réduction du capital social de 10.200.000 fr. à 4.080.000 fr., et cela au moyen de l'échange de 5 actions anciennes contre 2 nouvelles. Le conseil d'administration est autorisé à prendre toutes les mesures nécessaires pour la réduction du capital ainsi décidée, notamment vis-à-vis de tout porteur d'un nombre d'actions inférieur à cinq.

Mais il reste expressément stipulé que la réduction du capital à 4.080.000 fr. ne pourra être effectuée que simultanément avec la reconstitution du capital social à son chiffre primitif de 10.200.000 fr.

En conséquence, le conseil d'administration est autorisé dès maintenant, et lorsqu'il jugera le moment opportun, à réduire le capital social à 4.080.000 fr. et à le reporter immédiatement à 10.200.000 fr. par la création et la souscription d'actions nouvelles de 500 fr. chacune, payables en numéraire, destinées tant à éteindre le passif résultant des opérations de crédit autorisées antérieurement qu'à pourvoir à la continuation des travaux d'établissement. Il est autorisé, en outre, à faire à cet effet, conformément à la loi, toutes déclarations et publications relatives aux souscriptions et au versement en numéraire.

Le conseil d'administration déterminera et fixera au mieux des intérêts de la Compagnie et ce conformément aux accords existant entre la Compagnie et le Syndicat, les détails de l'opération et notamment la date de l'entrée en jouissance des actions nouvelles souscrites et l'exercice du privilège attribué aux anciens actionnaires de souscrire un cinquième du nouveau capital, soit au minimum une action nouvelle pour cinq anciennes.

L'ancien conseil a démissionné et est remplacé par MM. Allain-Launay, Beamish, [Auguste] Collignon, [Moyse] Dreyfus, [Georges] Martin, de Saint-Quentin, Ancion, Castermans, Collinet, Guary et Restaud [Rostand].

Les articles 10, 19, 25 et 29 des statuts ont été modifiés.

Compagnie générale française de tramways.
(*Paris-Capital*, 12 septembre 1894)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de Tramways se sont réunis le 6 septembre, en assemblée générale extraordinaire.

Après avoir entendu les explications du conseil, ils ont à l'unanimité vérifié la sincérité de la déclaration notariée du 31 juillet 1894 constatant la réduction du capital social à 4.080.000 francs et simultanément la souscription de 12.240 actions nouvelles de 500 f r. créées en représentation des 6.120.000 fr., montant de l'augmentation du capital, et ce, conformément aux résolutions votées par l'assemblée générale extraordinaire du 6 juillet 1894.

Ils ont également vérifié la sincérité de la déclaration du versement du quart sur chacune des 12.240 actions nouvelles, qui toutes ont été souscrites et libérées au total de 1.530.000 francs.

(Le Journal des débats, 26 septembre 1894)

On nous télégraphie du Havre, le 25 septembre :

Une des villes de France qui a pris, depuis vingt ans, le développement le plus extraordinaire est sans contredit celle du Havre. Les municipalités qui se sont succédé depuis la guerre ont eu à cœur d'en faire un port de commerce de premier ordre en même temps qu'une cité réunissant par l'excellence de ses services publics toutes les conditions d'hygiène et d'agrément et toutes les commodités pratiques qui en rendent le séjour si agréable à ses habitants et aux milliers de visiteurs qu'elle reçoit en toute saison.

Chaque année, le touriste ou l'homme d'affaires qui débarque au Havre peut constater un nouveau progrès et assister à l'expansion croissante de notre grand port de la Manche.

C'est ainsi que l'un des problèmes qui préoccupent le plus les administrations des grandes villes, celui des transports en commun, vient de recevoir dans cette ville une solution qui la classe au premier rang.

C'est, en effet, la première fois que l'on assiste, en Europe, à une substitution générale et d'un seul coup de la traction électrique à la traction animale du réseau des tramways de toute une ville. C'est au Havre que revient cet honneur, et il n'y a eu qu'une voix pour le proclamer parmi les nombreux invités qui assistaient, hier, à l'inauguration officielle de ce nouveau système.

Voici dans quelles conditions vient d'être faite cette intéressante transformation.

Frappée par les remarquables résultats obtenus dans diverses exploitations partielles, notamment à Bruxelles, avec la traction électrique à fil aérien, tant au point de vue financier qu'à celui des facilités d'exploitation, la [Compagnie générale française de tramways](#), concessionnaire du réseau havrais, résolut d'appliquer ce système sur toutes les lignes du Havre, et ses propositions reçurent de la municipalité le plus favorable accueil. À la suite d'un accord intervenu entre cette Compagnie et la Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston et la Société l'Énergie électrique, du Havre, qui possédait déjà une grande station centrale pour l'éclairage, la Compagnie générale française put faire la substitution de la traction électrique à la traction animale avec un capital relativement peu élevé.

Le réseau actuel du Havre comporte trois grandes lignes en service en voie double sur leur plus grande partie et une quatrième ligne en installation sur le boulevard maritime, l'une des plus heureuses créations de l'intelligente municipalité havraise.

La longueur de toutes ces lignes en voie simple est de 24 kilomètres.

La voie est en rails Humbert de 27 kilogrammes et avec traverses métalliques elle pèse environ 81 kg. le mètre courant. L'écartement est de 1,44 m. Les rampes atteignent 4,3 % et les plus petites courbes 18 mètres de rayon.

La ligne aérienne est constituée par un fil de cuivre dur de 8,25 millimètres de diamètre tendu au milieu de la voie à 0,50 m. environ au-dessus du sol elle est supportée tous les 40 m. environ par une suspension en bronze et des câbles d'acier de 6 millimètres de diamètres fixés soit à des poteaux métalliques élégants, soit à des rosaces scellées dans les murs des maisons.

Les suspensions en bronze sont isolées des câbles d'acier et ceux-ci des poteaux et des rosaces, de sorte que toute dérivation du courant à la terre est rendue impossible.

Le nombre des poteaux employés au Havre est de 560.

Les poteaux ont 9 mètres de longueur et sont encastrés de 2 mètres dans le sol ; ils sont en tube d'acier surmonté d'une pomme de pin et leur partie inférieure est entourée d'une base en fonte ornementée.

Sur le boulevard de Strasbourg, les poteaux sont placés au milieu de la chaussée et entourés de refuges ; ils sont munis de consoles à double bras très artistiques et surmontés, de deux en deux, d'une lampe à arc. L'utilisation judicieuse des poteaux de

tramways a permis de doter, sans grands frais, de l'éclairage électrique les grandes artères de la ville du Havre : 85 lampes à arc sont déjà installées sur un parcours de 6 kilomètres, et il est probable que d'ici peu, toutes les voies suivies par les tramways électriques seront éclairées à la lumière électrique.

Le réseau est actuellement desservi par 40 voitures de 50 places dont 20 places d'intérieur et 30 de plateforme. Ces voitures, divisées en deux classes d'égale dimension, ont un aménagement des plus luxueux et sont éclairées à la lumière électrique.

L'équipement électrique des voitures est des plus simples. Il comprend le trolley avec sa perche, sa base et ses ressorts les moteurs électriques, leurs engrenages et leurs boîtes de recouvrement les contrôleurs de marche et leurs résistances les interrupteurs et freins électriques ; les lampes électriques et leurs accessoires les parafoudres et coupe-circuits à soufflage magnétique, et les câbles. Suivant les lignes qu'elles desservent, les voitures sont équipées avec un seul ou deux moteurs.

La station centrale, située au centre de la ville, fournit l'énergie électrique au moyen de 3 dynamos à quatre pôles Thomson-Houston.

Nous ferons grâce à nos lecteurs de la description de ces machines et de celle des générateurs alternateurs, chaudières, etc., qui ont fort intéressé les nombreux ingénieurs qui avaient répondu à l'invitation de MM. Jules Rostand et Émile Mercet, présidents des deux sociétés créatrices de cette magnifique installation.

Nous citerons cependant encore le vaste hall de 68 mètres de longueur sur 19 mètres de largeur, situé à proximité de la station centrale, qui sert de remise aux voitures et fait partie du dépôt central, occupant plus de 3.000 mètres carrés.

En terminant ce rapide exposé, il convient de constater que, depuis le début du fonctionnement de la traction électrique (en juillet dernier), la Compagnie a transporté sur les mêmes lignes qu'elle exploitait auparavant par la traction animale plus du double de voyageurs, ce qui prouve que la rapidité et le confort de ce mode de locomotion ont été hautement appréciés par le public, havrais, qui n'a pas moins goûté la réduction du prix des places à 15 et 10 centimes, uniformément, pour la première et la seconde classe, quel que soit le parcours accompli.

L'inauguration d'hier a réuni une assistance aussi nombreuse que brillante. En dehors de toutes les notabilités de la ville et du département, le rapide de onze heures vingt-cinq avait amené de Paris plus de 150 personnes.

Après le déjeuner à l'hôtel Frascati, les invités, au nombre de plus de 300, sous la conduite de MM. Rostand et Mercet, de MM. Mulsant, directeur général de l'exploitation ; Hattu, secrétaire général ; Paploré et Soclet, directeur et ingénieur du réseau havrais, ont parcouru la ligne de Frascati à Gravelle, visité l'usine de production de l'énergie électrique où un lunch a été servi et, après une visite au dépôt des voitures de la rue Jules-Lecesne, sont revenus à l'hôtel Frascati où la cérémonie s'est terminée par un grand banquet.

Parmi les convives, nous avons remarqué la présence de MM. Jules Siegfried et Goujon députés ; Brindeau, maire du Havre ; Rispal, conseiller général ; Marie, sous-préfet ; Laurent, maire de Rouen ; Pic-Pavis, maire de Tours ; Giron, adjoint, représentant le maire de Nancy.

MM. Attout-Tailfer et Lazies, conseillers municipaux de Paris ; Latham, président de la chambre de commerce, et J. Røederer, président du tribunal de commerce du Havre ; Picard, ingénieur en chef de l'exploitation du P.-L.-M. ; Flamant, ingénieur de la traction à la Compagnie de l'Est ; [Calixte] Carraby, du Comptoir d'escompte ; Propper, administrateur des tramways de Paris ; Beamish, administrateur de la Société de publicité et des Voyages économiques, qui a organisé l'excursion et pourvu à la réception des invités d'une manière parfaite ; Quinette de Rochemont et Holtz inspecteurs généraux des ponts et chaussées ; de Monplanet, Lair, Clerc, Raynaud, Ebel, Renard, Monnier, Hospitalier, etc.

Au dessert, des toasts à la prospérité de la ville du Havre et de la Compagnie générale française de tramways ont été portés par MM. Rostand, Mercet, Siegfried, Brindeau, par M. Marie, sous-préfet du Havre, et par M. Mulsant, directeur de la Compagnie des tramways, etc.

Compagnie générale française de tramways
Assemblée générale du 29 avril 1895
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 1895)

Le rapport adressé aux actionnaires par le conseil d'administration constate les excellents résultats de l'exercice 1894. Le nouveau conseil nommé par l'assemblée générale extraordinaire du 6 juillet 1893, s'est empressé de mettre à exécution toutes les résolutions que cette même assemblée avait prises.

La plus importante était la reconstitution du capital social : elle s'est effectuée par sa réduction préalable de 10.200.000 francs à 4.080.000 fr., puis par l'émission de 12.240 actions nouvelles qui l'ont rétabli à son ancien chiffre. Pour cette opération la Compagnie a obtenu le concours du Comptoir d'escompte, du Crédit industriel, de la Générale et d'un grand nombre d'autres établissements de crédit. Au 31 décembre 1894, les 6.120.000 fr. du nouveau capital étaient entièrement versés.

En 1894, les recettes brutes ont été de 6.937.982 fr. supérieures de 290.862 fr. à celles de 1893 les dépenses ont atteint le chiffre de 5.506.184 fr. Les bénéfices d'exploitation sont donc de 1.431.797 fr., mais toutes charges déduites le solde bénéficiaire net est seulement de 160.293 fr. que le conseil propose de reporter à nouveau en renonçant lui-même à son avantage statutaire de 10 %.

L'exercice eût produit bien davantage si la Compagnie n'avait eu à lutter contre des circonstances difficiles à Gênes, change très élevé ; à Marseille, service interrompu par des travaux d'assainissement. En outre, les fourrages ont subi de fortes augmentations et la saison d'été a été mauvaise. Il faut cependant reconnaître que ces mécomptes ont été atténués par la concession de trois nouvelles lignes à Nancy dont deux, déjà construites, donnent des résultats très satisfaisants et par le fonctionnement du réseau des tramways électriques du Havre qui ont pleinement réussi.

À Marseille aussi, cette même traction a fait merveille.

Pendant tout l'exercice 1894, la Compagnie a poursuivi la transformation de ses voies et y a dépensé 109.664 fr. À Orléans, la transformation s'est opérée sur une longueur de 1.068 mètres ; à Nancy, sur 1.755 mètres à Marseille, sur 2.477 mètres ; à Gênes, sur 219 mètres.

Des dépôts et des bureaux d'exploitation ont été construits ou terminés au Havre et à Nancy.

La longueur des voies nouvelles établies cette année est de 7 kilomètres 713 mètres et, au 31 décembre 1894, le développement total des rails de la Compagnie était de 199 kilomètres 737 mètres, dont 120 kilomètres environ de parcours utile.

Au matériel roulant, qui en 1893 comptait déjà 722 voitures, dont 15 moteurs et 48 omnibus, ont été ajoutés pendant l'exercice 6 grandes voitures à 90 places, 2 petites voitures, 6 wagons et 4 omnibus. Les anciennes voitures du Havre ont été, en outre, adaptées à la traction électrique.

La cavalerie a été diminuée de 56 chevaux et comptait, au 31 décembre, 1,948 chevaux.

Les tableaux intéressants qui accompagnent le rapport donnent de curieux détails sur les diverses branches de l'exploitation : c'est ainsi qu'on y voit que, pour la période 1888 1894, le parcours utile des tramways n'a pas été seul à augmenter, que le nombre des voyageurs a passé de 26 à 31 millions. Les journées de chevaux des omnibus

étaient, en 1888, de 83.168 elles ont été, en 1894, de 131.448 ; le nombre des voyageurs s'est également élevé, pendant le même laps de temps, de 5.427.279 à 6.488.211.

Des amortissements ont été opérés en 1894 pour une somme de 1.783.331 fr. ; ils ont surtout porté sur la cavalerie et le matériel roulant.

Les 6.120.000 fr. du nouveau capital souscrit ont été attribués pour 5,611,552 fr. aux frais de premier établissement pour 94.874 fr. au solde débiteur de profits et pertes de 1893 : pour 259.376 fr. aux pertes sur omnibus et grosses réfections des voies le reste s'est partagé entre les débiteurs, les abandons et la transformation de la salle des machines de Marseille.

Ainsi rectifiée, la situation financière présente à l'actif une somme de 33 millions dont 24 millions constituent le compte de premier établissement, diminué de 5 millions pendant l'exercice 1894. Les chevaux y sont compris pour 845.480 fr., le matériel roulant pour 1.586.954 fr. l'approvisionnement pour 452.033 fr. Le solde en caisse et chez les banquiers est supérieur de 911.679 fr. à ce qu'il était au 31 décembre 1893.

Le passif est constitué par le capital social pour 10.200.000 fr. entièrement versés, par 39.580 obligations 5 % ressortant à 20 millions et par divers autres chapitres de moindre importance.

Après avoir entendu le rapport des commissaires dont la lecture a succédé au rapport du conseil d'administration, l'assemblée générale prend les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires, déclare approuver dans toutes leurs parties le rapport du conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1894 ;

Décide que le solde bénéficiaire de l'exercice de 106.293 fr. 20 sera reporté au crédit du compte général d'amortissements et y sera affecté en son entier.

Et, comme conséquence, approuve les amortissements proposés par le conseil d'administration et le bilan tel qu'il est arrêté définitivement au 31 décembre 1894.

2° L'assemblée donne, en tant que de besoin et conformément aux termes de la loi de 1867, l'autorisation à ceux des administrateurs qui font partie de différentes Sociétés ayant des rapports d'affaires avec la Compagnie générale française de Tramways de conclure des affaires avec la Compagnie.

3° L'assemblée nomme aux fonctions de commissaires des comptes pour l'exercice 1895 M. l'ingénieur J. Charton et M. l'ingénieur D[imitri] Monnier avec faculté d'agir ensemble ou séparément en cas de maladie ou d'empêchement et fixe leur rémunération à 1.000 fr. chacun.

Ces résolutions ont été adoptées à l'unanimité.

Compagnie générale française de tramways
(*Le Journal des débats*, 28 juillet 1895)

L'assemblée générale extraordinaire tenue le 20 juillet a voté à l'unanimité la résolution autorisant le conseil d'administration à céder, sous la forme qu'il jugera la plus avantageuse, le réseau de tramways et d'omnibus de Gênes avec tout ce qui s'y rattache.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} mai 1896)

Le 30 avril a eu lieu l'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie générale française de tramways, à laquelle prenaient part 14.936 actions représentant 525 voix. Après la lecture du rapport du conseil et celui des commissaires, la réunion a adopté les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires, déclare approuver dans toutes leurs parties le rapport du conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1895, et décide que le solde bénéficiaire de l'exercice, de 402.018 fr. 43, sera reporté à nouveau au crédit du compte de profits et pertes, toute affectation définitive étant réservée (516 voix pour et 9 contre).

2° L'assemblée donne, en tant que de besoin et conformément aux termes de la loi de 1867, l'autorisation à ceux des administrateurs qui font partie des différentes sociétés ayant des rapports avec la Compagnie générale française de tramways de conclure des affaires avec la Compagnie.

3° L'assemblée nomme aux fonctions de commissaires des comptes pour l'exercice 1896, M. l'ingénieur J. Charton et M. l'ingénieur D. Monnier, avec faculté d'agir ensemble ou séparément en cas de maladie ou d'empêchement, et fixe leur rémunération à 1.000 (mille) francs chacun.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 5 mai 1896)

Au lendemain de l'assemblée générale ordinaire de cette société, tenue le 1^{er} mai, nous avons publié les résolutions votées par les actionnaires auxquels le bilan ci-dessous avait été présenté.

ACTIF	
• Premier établissement	
Tramways et omnibus : Marseille, Le Havre, Nancy, Tours, Orléans (longueur des lignes, 92 km. 511 m. 56 c. ; des voies, 155 km. 001 49 c.)	22.183.717 84
Cavalerie :	
Au 31 décembre 1894 : 1.948 chevaux représentant 845.480 fr. ; au 31 décembre 1895 : 1.236 chevaux représentant (après amortissement)	602.200 00
Matériel roulant :	
Au 31 décembre 1895 : il existe dans les réseaux 529 voitures se décomposant comme suit : 363 voitures de tramways ouvertes et fermées, 56 omnibus d'été et d'hiver, 18 voitures mixtes, 64 voitures électriques, 2 voitures Rowan, 2 voitures Mekarski, 8 locomotives et 16 wagons	2.322.028 10
En caisse chez les banquiers et en reports	5.470.321 84
Mobilier de Paris	10.208 49
Approvisionnements dans les exploitations au 31 décembre 1895	465.325 68
Grains et fourrages dans les exploitations au 31 décembre 1895	115.034 60
Cautionnements	196.114 72
Droits et impôts sur titres	66.181 00

Débiteurs divers d'exploitation par comptes	94.241 18
Débiteurs divers de premier établissement	42.079 84
Différence entre le taux de remboursement et le produit net des obligations 5 % au 31 décembre 1894 : 535.536 03	
À déduire :	
Prime afférente aux 375 obligations amorties en 1895 : 5.077 34	530.458 69
Recouvrements amortissables	337.143 10
	<u>32.435.055 08</u>
PASSIF	
Actions, 20.400 actions de 500 fr.	10.200.000 00
Emprunts en obligations :	
Obligations 5 % en circulation	19.602.500 00
Obligations 5 % en amorties dans l'année	182.422 66
227 obligations 5 % à rembourser	113.500 00
3 obligations 6 % restant à rembourser 1.500 00	
Coupons d'obligations 5 %, 47.166, dont 7.772 coupons arriérés et 39.394 coupons n° 60, 1 ^{er} janvier 1896	204.787 50
Cautionnements déposés à la Compagnie	104.910 80
Créditeurs divers d'exploitation par comptes	262.515 62
Créditeurs de premier établissement	383.979 50
Effets à payer	300.000 00
Fonds de prévision	550.000 00
Provision pour liquidation de Gênes	36.920 57
Profits et pertes 1895	402.018 43
	<u>32.435.055 08</u>

Le bénéfice de 402.018 43 accusé par ce bilan eût permis au conseil d'administration de distribuer un dividende appréciable à chacune des 20.400 actions s'il n'avait été dans la nécessité de réserver le solde disponible pour faire face à un détournement de 337.000 fr. commis par un agent de la société aujourd'hui révoqué, contre lequel des poursuites sont engagées.

Il importe surtout d'observer que les bénéfices de l'exercice 1895 sont en augmentation de 285.725 fr. sur l'exercice 1894. Pour bien mettre en évidence la comparaison des recettes et dépenses et, partant, le solde bénéficiaire des exercices 1894 et 1895, voici un résumé comparatif du compte de profits et pertes des deux derniers exercices :

	1895	1894
RECETTES		
Recettes d'exploitation	6.976.798 35	6.932.711 76
Intérêts et produits divers	27.094 92	5.270 47
Total des produits	<u>7.003.893 27</u>	<u>6.937.982 23</u>

DÉPENSES		
Dépenses d'exploitation	5.269.034 91	5.313.339 32
Intérêt des obligations	987.175 00	995.962 50
Amortissement des obligations	187.500 00	175.000 00
Change et intérêts divers	—	146.304 95
Timbre	13.337 10	18.072 55
Frais généraux	144.787 83	123.989 71
Total des dépenses	<u>6.601.874 84</u>	<u>6 771.689 02</u>
Rappel des produits	7.003.893 27	6.937.982 23
Bénéfices	<u>402.018 43</u>	<u>166.293 20</u>
Différence en faveur de 1895	235.725 22	—

Au cours de l'exercice 1895, en septembre, la Compagnie générale française de tramways a cédé son réseau de Gênes à une Compagnie italienne à un prix qui laisse sur l'estimation de ce réseau un bénéfice de 586.920 fr. 57 qui a été employé de la manière suivante : 550.000 francs pour un fonds de provisions et 36.920 fr. 57 inscrits au passif au chapitre provisions pour liquidation de Gênes pour les règlements de compte restant à faire sur cette cession postérieurement au 31 décembre 1895.

Déchargé du réseau de Gênes, dont l'exploitation était ingrate en raison, notamment, de la perte au change, le conseil d'administration compte s'occuper du développement de ses réseaux du Havre, de Nancy, de Marseille, de Tours et d'Orléans et, surtout, d'y introduire partout où rien ne s'y opposera, la traction électrique ou à vapeur dont le coût d'exploitation est, on le sait, très inférieur à celui de la traction animale.

À cette occasion, nous renvoyons nos lecteurs à la notice que nous avons publiée dans notre numéro du 28 mars sur les procédés Thomson-Houston qu'utilise la Compagnie générale française des tramways pour son réseau du Havre. On verra par les données qui y sont relatées les bénéfices que cette dernière société sera susceptible de réaliser lorsqu'elle aura complètement remplacé la traction animale par la traction mécanique. Pour ce faire, des dépenses de premier établissement sont nécessaires ; or le bilan au 31 décembre fait étalage de l'encaisse respectable de 5 570.031 fr. 85.

Après de nombreuses vicissitudes, dont malheureusement n'a pas été exempt même le dernier exercice, puisqu'un agent de la Compagnie a détourné la presque totalité des bénéfices de l'année, la Compagnie générale française des tramways semble enfin aujourd'hui en bonne voie, sortie des difficultés et dégagée des conséquences des fautes multiples incombant à la précédente administration.

Les pertes de l'actif sont aujourd'hui ramenées à leur valeur réelle, car l'on peut légitimement compter sur une augmentation de bénéfices à la suite d'une exploitation plus économique, résultat de la substitution de la traction mécanique à la traction animale. Déjà, pour l'exercice 1895, malgré la cession en septembre du réseau de Sens, les recettes d'exploitation ont passé de 6.932.711 fr. 76 à 6.976.798 fr. 35, tandis que les dépenses d'exploitation ont fléchi de 5.313.339 fr. 92 à 5.269.034 fr. 91. En examinant avec soin la situation actuelle, l'on ne découvre aucune raison pouvant retarder l'ère des dividendes qui permettra à la société de procéder à la conversion de ses obligations.

Nos lecteurs connaissent les propositions présentées au conseil municipal de Marseille par la Compagnie générale française des tramways. Il s'agit en l'espèce de la substitution de l'énergie électrique à la traction animale.

Le projet de la compagnie comprend l'adoption du fil aérien sur toutes les lignes, sauf celle de l'Estaque qui, pour le moment, continuerait à être desservie par la vapeur.

Cette question, qui intéresse au plus haut point la population tout entière, est venue, hier, en discussion au conseil municipal extraordinairement réuni en commission consultative.

MM. Payen, directeur général de l'exploitation à Marseille ; Doux, Ingénieur de la compagnie ; et M. Guary, administrateur délégué, venu tout exprès de Paris, assistaient à cette réunion.

Une discussion très intéressante s'est engagée et ces messieurs ont exposé avec une grande clarté de détails les avantages et les inconvénients des divers systèmes employés jusqu'à ce jour pour la traction électrique.

L'objection principale a été surtout, de la part de certains membres du conseil municipal, de savoir si les trolets supportant les fils qui seraient placés sur la Canebière, les rues Noailles, de Rome, etc., ne deviendraient pas un obstacle pour la circulation.

On a fait valoir, de part et d'autre, des arguments divers, sans toutefois rien conclure de définitif. L'Ingénieur de la Compagnie, M. Doux, paraît toutefois avoir réussi à calmer les appréhensions de certains conseillers municipaux.

La question de tarifs a été également abordée dans cette assemblée et M. Payen a déclaré qu'ils subiraient des diminutions notables équivalant au 50 % environ sur la plupart des lignes. Par exemple, le parcours du cours Saint-Louis à la mer par le Prado ou par la Corniche ne coûterait plus que 45 centimes avec le système projeté. On conçoit quel avantage il y aurait pour la population à voir aboutir promptement un projet de ce genre. La ville n'y perdrait rien pour son compte, puisque la Compagnie consentirait un minimum de redevance annuelle de 100.000 francs sur la recette brute des voyageurs pendant toute la durée de l'exploitation.

La question sera de nouveau examinée la semaine prochaine.

IMPLANTATION À TUNIS

CONVOICATIONS EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE (Cote de la Bourse et de la banque, 7 janvier 1897)

Compagnie générale française de tramways. — Au siège social, 60, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris. — Ordre du jour : 1° Modification et refonte des statuts ; 2° conversion des obligations 5 % en obligations 4 % ; 3° approbation de la concession de lignes de tramways à Tunis, accordée à la Compagnie. — *Petites Affiches*, 7.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (Cote de la Bourse et de la banque, 26 janvier 1897)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways se sont réunis samedi dernier, 23 janvier, en assemblée générale extraordinaire, sous la présidence de M. Jules Rostand, président du conseil d'administration.

Cette réunion, ainsi que nous l'avons annoncé, avait pour but de modifier et refondre les statuts de la société, d'autoriser la conversion des obligations 5 % en obligations 4 % et enfin d'accepter la concession donnée à la Compagnie d'un réseau de tramways à Tunis*.

L'assemblée a voté les résolutions suivantes :

I. — Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways, réunis en assemblée générale extraordinaire, lecture faite en leur entier des statuts sociaux tels qu'ils ont été modifiés et refondus par le conseil d'administration, déclarent les approuver complètement et donnent tous pouvoirs au conseil pour en faire les dépôts, publications et affiches prévus par la loi et les statuts.

II. — Après avoir entendu le rapport du conseil d'administration, les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways, réunis en assemblée générale extraordinaire, décident, conformément à l'approbation donnée par l'assemblée générale extraordinaire du 6 juillet 1894 et en vertu de la faculté que la Compagnie s'en est réservé et de l'autorisation de M. le Ministre des Travaux publics du 6 janvier 1897, d'unifier et convertir la dette de la Compagnie et, en conséquence, de rembourser au pair toutes les obligations existantes et d'émettre, par contre, à 2.200 obligations nouvelles 4 % de 500 fr. chacune. Pour l'exécution de cette décision, l'assemblée donne tous pouvoirs au conseil d'administration qui fixera les conditions de l'opération.

III. — Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways, réunis en assemblée générale extraordinaire, après avoir entendu la lecture du décret de S. A. le bey de Tunis en date du 24 novembre 1896 et avoir pris connaissance de la délibération du conseil d'administration en date du 11 novembre 1896 et de la lettre écrite le 14 du même mois par M. J. Rostand, président, et M. A. [sic : Louis] Guary, administrateur délégué, déclarent accepter la rétrocession qui a été faite à la Compagnie générale de tramways d'un réseau de tramways dans la ville de Tunis* et approuver tous les engagements pris au nom de la Compagnie par le conseil d'administration.

Compagnie générale française de Tramways
Modification et refonte des statuts
(Cote de la Bourse et de la banque, 27 février 1897)

Suivant acte reçu par M^e Pérard, notaire à Paris, le 6 février mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, il a été déposé au rang de ses minutes un extrait du procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie générale française de tramways, société anonyme au capital de dix millions deux cent mille francs, tenue au siège social à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 60, le vingt-trois janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-sept.

De cet extrait, il résulte que : les actionnaires de la Compagnie générale française de Tramways ont voté les résolutions suivantes : Les statuts qui régissent actuellement la société datent de mil huit cent soixante-quinze. Ils contiennent des dispositions devenues aujourd'hui sans objet, notamment celles qui concernent les apports d'origine ; et, d'autre part, la pratique a démontré qu'il s'y trouve de nombreuses lacunes.

Dans ces conditions, le conseil d'administration a pensé que, tout en maintenant les bases et articles fondamentaux du pacte social, il y avait lieu de procéder au renouvellement des statuts.

Voici un extrait des nouveaux statuts : La société a pour objet : l'obtention, l'établissement et l'exploitation de lignes de tramways. La société pourra aussi prendre ou donner des tramways à bail, en acquérir ou en céder, fusionner un ou plusieurs de

ses réseaux avec les réseaux d'autres compagnies. Elle pourra entreprendre l'exploitation de voitures pour le transport en commun, roulant sur les routes ordinaires et servant d'affluents aux tramways, et généralement toute opération ayant rapport aux voies de communication dans l'intérieur des villes et se rattachant à l'établissement ou à l'exploitation de tramways. Elle pourra acquérir et exploiter tous brevets se rapportant à l'industrie des tramways.

Le fonds social est fixé, quant à présent, à dix millions deux cent mille francs, représentés par vingt mille quatre cents actions de cinq cents francs chacune entièrement libérées. Sur la proposition du conseil d'administration, il pourra être augmenté ou diminué par décision de l'assemblée générale des actionnaires qui fixera le mode et les conditions de l'opération.

Les actions nouvelles qui seront émises resteront nominatives jusqu'à leur entière libération.

Les produits nets, déduction faite de toutes charges et notamment de l'intérêt et de l'amortissement des obligations, ainsi que des réserves spéciales pour amortissements jugées nécessaires par le conseil d'administration, constituent les bénéfices.

Sur ces bénéfices, il sera prélevé :

1° Cinq pour cent pour constituer la réserve légale jusqu'à ce qu'elle ait atteint le dixième du capital ;

2° la somme nécessaire pour payer cinq pour cent du montant des actions, à titre de premier dividende, pour tenir lieu d'intérêts. Le surplus sera réparti comme suit : Vingt pour cent au conseil d'administration ; quatre-vingts pour cent aux actionnaires à titre de dividende complémentaire, sans que les vingt pour cent attribués au conseil d'administration puissent jamais dépasser dix pour cent de la totalité des bénéfices distribuables. Toutefois, sur ces quatre-vingts pour cent à répartir aux actions, l'assemblée générale annuelle pourra, sur la proposition du conseil d'administration, décider le prélèvement, avant toute distribution, d'une somme destinée à la création d'un fonds de prévoyance dont elle déterminera le montant et dont les applications seront fixées par le conseil d'administration. La Société prendra fin le 31 décembre 1990.

Modifications publiées dans *Le Droit* du 17 février 1897.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (Cote de la Bourse et de la banque, 18 juin 1897)

Le 17 juin a eu lieu l'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie générale française de tramways, sous la présidence de M. Jules Rostand, président du conseil.

Elle a voté les résolutions dont voici le texte :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu les rapports du conseil d'administration et des commissaires, déclare approuver dans toutes leurs parties le rapport du conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1896 et décide que le compte « Recouvrements amortissables » sera amorti par le débit du compte profits et pertes et que le solde du compte récapitulatif de profits et pertes se montant à 174.408 fr. 02 sera reporté à nouveau.

.....

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1898, p. 1135-1139 :
Compagnie générale française de tramways

Administrateurs : Jules Rostand, président ; L. Guary, adm. dél. ; Allain-Launay, Alf. Ancion, G. Beamish, L. Castermans, Aug. Collignon, L. Collinet, Moysse Dreyfus, Georges Martin, M. de Saint-Quentin.

CIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 25 février 1898)

Au mois d'octobre dernier, la Compagnie générale française de tramways obtenait de la ville de Marseille la prolongation de sa concession et l'autorisation de transformer le réseau en traction électrique. Aussitôt, les cours de ses actions progressèrent rapidement. De 595 francs, auxquels ils étaient dans les premiers jours d'octobre, ils s'élevèrent, en quelques bonds, à plus de 800 fr. en novembre. Le cours de 1.000 francs est actuellement dépassé, à la faveur d'un nouveau traité avec la même ville de Marseille, traité qui lui accorde la concession d'un second réseau, extra-urbain, lequel comprend seize nouvelles lignes destinées à relier au centre de la ville et à desservir toute la banlieue de Marseille. Le système de traction sera électrique. Le nouveau traité assure à la Compagnie générale française de tramways le monopole du service des transports en commun dans la banlieue de Marseille jusqu'au 31 décembre 1950.

Les espérances fondées sur l'exploitation de ce second réseau, ajoutées à celles qui résultent de la prolongation de la concession première expliquent l'attention que le marché, déjà entraîné vers les valeurs de tramways et de traction électrique, a apportée aux actions de cette compagnie. En présence de la hausse dont elles ont été l'objet, nous devons à nos lecteurs quelques renseignements sur l'objet de la société, sur la marche des affaires sociales pendant les derniers exercices et sur les perspectives d'avenir.

La Compagnie générale française de tramways, constituée le 17 décembre 1875 par la Banque française et italienne et par M. de La Hault, recevait l'apport des concessions de tramways du Havre, de Nancy et de Marseille, avec le commencement de ses installations, et des promesses de concessions de Tours et d'Orléans. Le capital était fixé à 10.200.000 fr., représentés par 20.400 actions de 500 francs. Les statuts de la Compagnie autorisaient, en même temps, la création de 20.000 obligations 6 % de 500 fr. L'émission eut lieu quelques jours après la constitution de la société par l'intermédiaire du Crédit industriel. Depuis, ces obligations ont été converties. En janvier 1897, la Compagnie procédait à la conversion de toutes ses obligations en circulation en obligations nouvelles de 500 fr. portant intérêt à 5 %, remboursables par tirages semestriels jusqu'au 31 décembre 1950. L'émission a été de 52.200 obligations nouvelles, représentant un capital nominal obligations de 21.100.00 francs. L'annuité représentant l'intérêt et l'amortissement est de 1.623.000 fr., alors que la moyenne des annuités payées pendant les années précédentes était de 1.173.000 fr., soit, pour la société, une économie annuelle de 150.000 fr. en chiffres ronds.

Aux termes de ses statuts, la société a pour objet : l'obtention, l'établissement et l'exploitation de lignes de tramways. Elle pourra aussi prendre ou donner des tramways à bail, en acquérir, ou en céder, fusionner un ou plusieurs de ses réseaux avec les réseaux d'autres compagnies. Elle pourra entreprendre l'exploitation de voitures pour le transport en commun, roulant sur les routes ordinaires et servant d'affluents aux tramways, et généralement toute opération ayant rapport aux voies de communication dans l'intérieur des villes et se rattachant à l'exploitation des tramways ; enfin, elle pourra acquérir et exploiter tous brevets se rapportant à l'industrie des tramways.

Le réseau de la Compagnie comprend les lignes de : Marseille et banlieue, 81 kilomètres ; Tours, 5 kilomètres ; Orléans, 7 kilomètres ; Nancy, 13 kilomètres ; le Havre et banlieue, 20 kilomètres, ensemble : 126 kilomètres.

La longueur des seize lignes suburbaines destinées à desservir la banlieue de Marseille, dont la Compagnie vient d'obtenir la concession, est évaluée à 50 kilomètres. Nous devons ajouter que la concession de ces lignes doit encore subir toutes les formalités administratives, et que, par conséquent, son établissement n'est pas encore très prochain.

On estime que les travaux à effectuer, de ce chef, ainsi que ceux que nécessitera la transformation du réseau existant, occasionneront une dépense de 18 à 19 millions. Et l'on a annoncé que la Compagnie, pour y faire face, avait le projet de créer 30.000 actions nouvelles, qu'elle offrirait à ses anciens actionnaires, à un prix d'au moins 650 fr., ce qui lui procurerait 19.500.000 fr.

Les résultats des trois derniers exercices ont été les suivants :

Ex.	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Recettes nettes
1894	6.932.713	5.455.421	1.477.291
1895	6.973.797	5.427.199	1.549.598
1896	5.725.818	4.561.221	1.164.597

En retranchant des recettes nettes, les charges autres que celles d'exploitation, l'on a les bénéfices nets suivants :

Ex.	Recettes nettes	Charges	Bénéfices nets
1894	1.477.291	1.210.998	166.293
1895	1.549.568	1.147.580	402.018
1896	1.164.597	1.016.393	148.205

La moyenne du bénéfice net de ses trois exercices est de 238.851 francs, qui correspond environ à 12 francs par action. Avec l'économie réalisée sur le service des obligations, économie annuelle puisqu'elle porte sur une annuité, on arrive à une moyenne de 18 francs par action.

La traction par l'électricité aura pour effet d'accroître les recettes et de diminuer les dépenses. Un estime cette diminution à 20 %, ce qui est considérable, puisque les frais de traction sont seuls en cause et que les autres articles de dépenses ne sont pas modifiés. D'autre part, on suppose que la grande multiplicité des départs augmentera le nombre des voyageurs et accroîtra les recettes, et enfin que le nouveau service suburbain contribuera, dès qu'il sera en fonctionnement, à l'accroissement des bénéfices. Ces divers éléments réunis sont estimés devoir produire 7 à 8 fr. par action. D'où 25 fr. dont 18 assurés, et 7 à 8 éventuels.

Il est permis de penser que 25 fr. de dividende ne valent pas 1.000 fr. de capital. Mais cependant il est permis de capitaliser des espérances, comme on le fait pour les actions de mainte compagnie de chemin de fer ; et il est aussi permis de faire rentrer, dans le prix actuel, la prime résultant du droit de souscription à l'augmentation de capital. Tels sont les éléments qui font graviter autour de 1.000 francs un titre qui était loin jadis d'un tel taux, et pour lequel la révolution qui s'opère dans l'industrie des transports est un coup de fortune. La question sera désormais pour ces industries de ne point se griser.

Convocation en assemblée générale
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 22 avril 1898)

30 avril, 3 h., extraord.— Compagnie générale française de tramways. — Au siège social, 60, rue de la Chaussée-d'Antin, Pars. — Ordre du jour : Vérifier la sincérité de la déclaration notariée constatant la souscription des 29.600 actions nouvelles de 500 francs créées en représentation des 14.800.000 francs, montant de l'augmentation du capital, et ce, conformément à la résolution votée par l'assemblée générale extraordinaire du 31 mars 1898 ; vérifier la sincérité de la déclaration de versement du quart du capital nominal, sur chacune des 29.600 actions nouvelles, qui toutes ont été souscrites et libérées au total de 3.700.000 francs; décider la modification des statuts, notamment de l'article 6, nécessitée par ladite augmentation du capital et généralement délibérer et prendre toutes résolutions nécessaires. — *Affiches Parisiennes*, 22.

THOMSON-HOUSTON

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 13 mai 1898)

NÉCROLOGIE

Allain-Launay

(*L'Argus des assurances et de la finance*, 14 août 1898)

Nous apprenons le décès de M. Allain-Launay, ancien inspecteur des finances, administrateur de la Confiance-vie, administrateur délégué des chemins de fer de Bône à Guelma et président de la commission de contrôle du Comptoir national d'escompte.

Il n'y a pas eu de cérémonie religieuse à Paris. Le service et l'inhumation ont eu lieu à Tréfléz (Finistère).

MARSEILLE

(*Le Petit Marseillais*, 29 novembre 1898)

On a pu voir fonctionner, hier, sur la ligne du cours Belsunce à Saint-Louis, la première voiture n° 1 de la Compagnie des Tramways Marseillais (concession Poncy) qui doit assurer le service du transport des voyageurs du boulevard Dugommier à la gare. Cette voiture, fort élégante et confortable, dont les essais ont parfaitement réussi, provoquait une certaine curiosité sur son passage, car, depuis que cette ligne de la gare était attendue par la population, on désespérait de la voir mettre en exploitation.

Compagnie générale française de tramways

(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des TP*, 29 avril 1899, p. 282.)

L'assemblée ordinaire des actionnaires de la Compagnie générale française de tramways a eu lieu le 27 avril, sous la présidence de M. Jules Rostand, président du conseil d'administration.

Elle a voté à l'unanimité les résolutions dont voici le texte

I. – Après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires, l'assemblée générale déclare approuver, dans toutes leurs parties, le rapport du conseil d'administration, le bilan et les comptes de l'exercice 1898, tels qu'ils lui sont présentés.

II. – L'assemblée générale, adoptant la répartition des bénéfices proposée par le conseil d'administration, fixe le dividende de l'exercice 1898 à 27 fr. 50 par action ancienne et à 4 fr. 416 par action nouvelle sous déduction des impôts de finances, décide que ce dividende sera mis en distribution à partir du 1^{er} mai prochain, et approuve le report à nouveau au crédit des actionnaires de 88.930 fr. 88.

III. – L'assemblée générale approuve et ratifie la convention intervenue entre la Ville de Cambrai et la Compagnie à la date du 16 novembre 1898 pour la création d'un réseau de tramways dans cette ville et sa banlieue.

IV. – L'assemblée générale donne, en tant que de besoin et conformément aux termes de la loi de 1867, l'autorisation à ceux des administrateurs qui font partie de différentes sociétés ayant des rapports d'affaires avec la Compagnie Générale Française de Tramways, de conclure des affaires avec la Compagnie.

V. – L'assemblée générale donne *quitus* de la gestion de MM. les administrateurs Allain-Launay et Beamish décédés.

VI. – L'assemblée générale nomme aux fonctions de commissaires des comptes pour l'exercice 1899 MM. Charton et [Dimitri] Monnier, avec faculté d'agir ensemble ou séparément en cas de maladie ou d'empêchement, et fixe leur rémunération à la somme de 1.000 francs pour chacun d'eux.

1899 (novembre) : RACHAT de la SOCIÉTÉ DES
CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(Tramways de Toulon)

LES GRÈVES
(*Le Temps*, 26 décembre 1899)

On nous télégraphie du Havre :

Les employés de la Compagnie générale française des tramways se sont mis en grève. Les employés font valoir les revendications suivantes : unification des prix de la journée à cinq francs ; travaux supplémentaires pour la sortie des théâtres, casinos et concerts, deux francs au lieu d'un franc ; nouvelle répartition du personnel divisé en deux équipes afin d'obtenir un repos plus prolongé dans la journée. Par contre, les grévistes, en échange de ces améliorations, consentiraient à abandonner un jour de congé sur deux qui leur sont accordés chaque mois.

Les employés ont présenté leurs revendications à la direction qui leur a fait connaître qu'il fallait qu'elle examinât la question à fond.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 6 avril 1900)

Les actionnaires de cette Compagnie, dont nous avons examiné les comptes dans notre numéro du 26 mars, se sont réunis le 5 courant en assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes et fixé le dividende de l'exercice 1899 à 30 francs par action ancienne et à 17 fr. 50 par action nouvelle. Le report à nouveau au crédit des actionnaires s'élève à 35.627 fr. 87.

Elle a, en outre, approuvé la convention intervenue entre la municipalité de Tunis et la Compagnie, à la date du 15 mars 1899, pour le rachat du réseau concédé à la Société anonyme des Tramways de Tunis et sa rétrocession à la Compagnie générale française de tramways.

Elle a, de plus, autorisé le conseil d'administration à procéder à l'émission de 20.000 obligations de 500 francs à 4 %.

Et réélu pour six ans, les administrateurs sortants dont les noms suivent : MM. Ancion, Léon Castermans, Auguste Collignon, Léon Collinet, Moïse Dreyfus, Louis Guary, Georges Martin, Jules Rostand et Marcel de Saint-Quentin.

L'assemblée extraordinaire a voté l'augmentation du capital de 25 à 32 millions par la création de 14.000 actions de 500 francs chacune.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Le Journal des transports, 14 avril 1900)

La Compagnie générale française de tramways, qui compte parmi les plus importantes et les mieux administrées, a tenu, le jeudi 5 courant, son assemblée ordinaire et extraordinaire sous la présidence de M. J. Rostand.

À titre ordinaire, elle a approuvé les comptes de fin d'exercice et fixé le dividende à 30 francs par action ancienne et 17 fr. 50 par action nouvelle. La répartition des bénéfices disponibles montant à 1.278.207 fr. 14, s'est faite comme suit :

Réserve légale	59.466 52
Dividendes et tantièmes	1.179.972 75
Report à nouveau	38.827 87
Francs	<u>1.278.267 14</u>

L'assemblée a ensuite réélu en entier le conseil d'administration dont les pouvoirs expiraient cette année.

À titre extraordinaire, l'assemblée avait à approuver une proposition du conseil tendant à doter la société de ressources nouvelles nécessitées par l'extension simultanée de ses divers réseaux et surtout par l'acquisition du réseau de Toulon, faite au mois de novembre dernier. Dans ce but, il a été décidé que, sur un total de 14.000 actions que va créer la Compagnie, 4.000 -actions seraient réservées aux vendeurs d'actions de la Société anonyme des chemins de fer et tramways du Var et du Gard aux mêmes conditions que les 10.000 autres seraient mises en souscription publique, avec un droit de préférence réservé aux actionnaires.

Les actionnaires qui voudront user de leur privilège devront déposer leur souscription avant le 20 avril et versera l'appui le 1^{er} quart plus les 400 fr. de prime, soit 525 fr. par

action souscrite. Les 375 fr. de surplus seront appelés les 15 juin, 15 juillet et 1^{er} septembre.

Les actions nouvelles seront émises jouissance du 1^{er} mai 1900.

En plus de cette -augmentation de capital qui va procurer à la société 9 millions de ressources effectives, le conseil s'est fait autoriser par l'assemblée à réaliser un nouvel emprunt obligations à concurrence de 10 millions en titres 4 %.

Les divers travaux de transformation de la traction et d'extension de ses réseaux que poursuit la Compagnie générale française de tramways doivent, d'après ses prévisions, être terminés fin 1902. À cette époque, sa situation financière, en faisant état des ressources nouvelles qu'elle se propose de réaliser, sera la suivante :

Ressources

Capital-actions	32.000.000 00
Capital -obligations	31.100.000 00
Prime versée sur les actions et portée en réserve	10.400.000 00
Francs	<u>73.500.000 00</u>

Cette somme sera employée approximativement à concurrence de 43 millions 1/2 à Marseille, 8 millions 1/2 au Havre, 5 millions 1/2 à Nancy, 2 millions à Orléans, 10 millions à Toulon, etc., l'ensemble de ces réseaux desservant une population de plus d'un million d'habitants.

À l'heure actuelle, avec la traction en partie animale, en partie à-vapeur et des réseaux un peu partout inachevés, la recette d'ensemble est de 6.700.000 francs.

Les statistiques de l'industrie des tramways démontrent qu'avec la traction électrique, la recette moyenne s'établit dans les grandes agglomérations aux environs de 10 à 15 francs par tête de la population desservie. On peut donc entrevoir que la traction électrique fonctionnant partout fin 1902, la recette totale serait d'environ 12 millions 1/2, pour un ensemble de grandes agglomérations représentant un million d'habitants.

Nous signalons à nos lecteurs cette affaire intéressante, qu'ils peuvent suivre avec profit et sécurité.

LES GRÈVES DE MARSEILLE (*Le Petit Journal*, 24 mars 1901)

(Dépêches de notre correspondant)
Marseille, 23 mars.

.....
Les tramways

On essaye de rétablir la circulation des tramways. Quelques voitures viennent de sortir du dépôt. Sur les plates-formes avant et arrière se tiennent des agents et des gendarmes portant le revolver en bandoulière.

.....
Le préfet a assuré les délégués que, dès que le bon effet de l'annonce d'une détente se serait produit, il s'empresserait de faire rentrer les soldats dans leurs casernes respectives, mais que des incidents qui s'étaient produits il y a quelques instants encore, sur la place de la Préfecture elle-même, où un tramway a été attaqué, l'avaient obligé de faire sortir les soldats massés dans l'hôtel, ce que les délégués ont pu voir.

.....

Symptômes de détente

Il est certain, si de nouveaux incidents ne se reproduisent pas et si, comme je le crois, les grévistes conservent l'attitude calme qu'ils ont eue depuis trois heures de l'après-midi, que le service des tramways recommencera demain matin comme d'habitude.

La nouvelle de l'armistice qui vient ainsi d'intervenir n'a pas tardé à produire son effet et la ville reprend peu à peu son animation et son aspect accoutumé.

Dès que M. Grimanelli a été informé que l'effervescence se calmait, il a fait petit à petit retirer les troupes de la voie publique dans le centre de la ville et les tramways recommencent à circuler. Dans les différents dépôts, sur un effectif de 2.000 employés, il n'y a pas plus de 150 manquants, les autres sont tous prêts à reprendre le travail et M. Baldauff ²⁷, ingénieur en chef de la Compagnie, que je viens de rencontrer à la préfecture, me confirme les résultats de mon enquête.

.....

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (Cote de la Bourse et de la banque, 18 avril 1901)

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis le 17 avril, en assemblée générale ordinaire et extraordinaire. L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice écoulé tels que nous les avons publiés dans notre numéro du 11 avril et décide de reporter à nouveau le solde bénéficiaire du compte de profits et pertes s'élevant à 605.867 fr. 01.

L'assemblée extraordinaire a ensuite apporté diverses modifications aux articles 17, 20 et 2 des statuts.

²⁷ Ferdinand-Edmond dit Joseph Baldauff : né le 5 déc. 1858 à Remich (Grand Duché de Luxembourg). Ingénieur E.C.P.. Naturalisé français en 1892. Il travaille en Tunisie pour la Cie du gaz et des eaux, puis pour les Tramways de Tunis, où la CGFT le recrute comme ingénieur en chef de ses réseaux à Paris (1899-1903). Après quoi il devient administrateur délégué des Tramways de Tunis jusqu'à son décès vers 1924. Chevalier de la Légion d'honneur en 1911.

M. Moÿse Dreyfus administrateur sortant, a été réélu et MM. Ch. Burrell²⁸, Marius Mancini²⁹, Maurice Renaud³⁰ et Ernest Thurnauer³¹ ont été nommés administrateurs.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
Compagnie générale française de tramways
(*Le Temps*, 19 avril 1901)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways se sont réunis hier, 17 avril, en assemblées générales ordinaire et extraordinaire, sous la présidence de M. Jules Rostand, président du conseil.

Ils ont approuvé le rapport du conseil d'administration, le bilan et les comptes de l'exercice 1900 et ont décidé de reporter à nouveau le solde bénéficiaire du compte de profits et pertes s'élevant à 604.867 fr. 01. Ils ont réélu pour six ans M. Moÿse Dreyfus, administrateur sortant.

Ils ont nommé aux fonctions de commissaire des comptes, pour l'exercice 1901, M. J. Charton et M. D[imitri] Monnier.

Ils ont donné, en tant que de besoin, l'autorisation à ceux des administrateurs qui font partie de différentes sociétés ayant des rapports d'affaires avec la Compagnie générale française de tramways de conclure des affaires avec la compagnie.

À titre extraordinaire, les actionnaires ont voté à l'unanimité quelques modifications aux statuts.

Puis ils ont nommé MM. Ch. Burrell, Marius Mancini, Maurice Renaud et Ernest Thurnauer comme administrateurs de la Compagnie générale française de tramways.

Les quatre administrateurs nouveaux font partie de la Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

²⁸ Charles Burrell (Londres 1852-Paris, 1924) : établi en France en 1869, fondé de pouvoirs de la banque Périer (1873), puis associé de la Banque Périer, Mercet et Cie (1892-1901), établissement à l'origine de la Française Thomson-Houston (1893). Il devient administrateur, puis vice-président de ce groupe et le représente dans des affaires de tramways : Amiens, Bordeaux, Nice, Nogentais, Cie générale des omnibus (président), CGFT (vice-président), Cie générale parisienne de tramways (Tramways-Sud), puis la TCRP ; des producteurs d'électricité : président de la Société d'énergie électrique du littoral méditerranéen, de la Société d'énergie électrique du Sud-Ouest et des Forces motrices de la Haute-Durance, administrateur de la Compagnie générale de distribution d'énergie électrique et de l'Union d'électricité ; des industries : Établissements Postel-Vinay, Accumulateurs électriques Union ; des holdings : Société centrale pour l'industrie électrique, Applications industrielles ; des sociétés étrangères comme la Compagnie hellénique d'électricité Thomson-Houston... Officier de la Légion d'honneur.

²⁹ Marius Mancini (Ajaccio, 13 juin 1846-Paris, 16 mai 1907) : ingénieur civil, représentant de la Thomson-Houston : administrateur délégué des Tramways d'Amiens et des Tramways de Nice et du Littoral depuis 1897, sous-directeur de la Thomson-Houston, administrateur-directeur Tramways de Rouen et administrateur des Tramways électriques et omnibus de Bordeaux depuis 1898, administrateur des Tramways électriques de Nice-Cimiez.

³⁰ Maurice Renaud (1857-1928) : frère cadet de Joseph Renaud (1854-1921), hydrographe de l'amiral Courbet au Tonkin. Ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, directeur des travaux publics de l'Annam et du Tonkin (1895), directeur général (1899), puis administrateur (1908) de la Thomson-Houston, son représentant dans diverses affaires. L'*Avenir du Tonkin* se moque de sa vanité dans plusieurs articles concernant la réception des [travaux d'adduction d'eau de la ville de Hanoi](#) (27 et 30 mai, 3 et 20 juin 1896).

³¹ Ernest Thurnauer : né en 1863 à Burgdunstadt (Bavière), ingénieur, naturalisé américain, président de l'AEG et administrateur de la Française Thomson-Houston depuis l'origine, son représentant dans de nombreuses filiales. Il est contraint à la démission en 1915 en raison de l'ambiance antiboche.

(Cote de la Bourse et de la banque, 30 août 1901)

Nous avons, dans notre numéro du 11 avril dernier, publié les comptes de cette société pour l'exercice 1900, et, dans notre numéro du 18 avril, les résolutions votées par l'assemblée générale des actionnaires tenue le 17 avril dernier.

On sait que les bénéfices de l'exercice 1900 se sont élevés à 1.016.039 14 contre 1.189.330 32 pour l'exercice 1899, soit une diminution de 173.291 18 pour le dernier exercice.

On sait également qu'aucun dividende n'a été proposé à l'assemblée et qu'après un prélèvement de 450.000 fr. sur les bénéfices pour réserve spéciale d'amortissement, il restait 566.039 14 qui, joints au solde reporté de l'exercice précédent s'élevant à 38.827 82, portent à 604.867 01 le report à nouveau.

L'exercice 1900 de cette compagnie a été marqué par l'augmentation du capital social, qui a été porté de 25 à 32 millions pour couvrir les dépenses nécessitées par l'extension du réseau de Marseille et l'acquisition du réseau de Toulon. Les 14.000 actions nouvelles, créées et souscrites les 5 et 30 avril 1900, étaient entièrement libérées le 31 décembre dernier. Nous rappelons que l'émission de ces 14.000 actions nouvelles a été faite avec une prime de 400 francs. Les 10.000 actions offertes aux actionnaires ont produit 4 millions, qui sont allés grossir les réserves. Les 4.000 actions de surplus ont été réservées aux vendeurs d'actions de la Société anonyme des chemins de fer et tramways du Var et du Gard, dans les mêmes conditions. La prime de ces 4.000 actions, soit 1.600.000 francs, a été appliquée directement en diminution du prix des actions des Tramways du Var et du Gard.

Après avoir rappelé les résultats de l'exercice, il nous reste à faire connaître, d'après le rapport du conseil, l'état des exploitations.

En ce qui concerne le réseau du Havre, on sait que, parmi les lignes faisant partie du réseau concédé à la date du 17 mai 1893, il restait encore, l'année dernière, à construire celle de Gare-Jetée et de Place Thiers Notre-Dame. Les travaux d'exécution, retardés par la longue grève des terrassiers, n'ont pu être achevés que fin décembre et ces lignes ont été livrées à l'exploitation le 6 janvier dernier.

Un décret du 27 août 1900 a régularisé la concession du troisième réseau comprenant les lignes : Gare Bléville, Place Gambetta-Cimetière et Boulevard Graille-Sanvic.

Les lignes actuellement exploitées ont un parcours utile de 27 kilomètres 100 ; avec les nouvelles lignes, le parcours utile de l'ensemble du réseau atteindra environ 34 kilomètres. Les recettes avaient été, en 1899, de 1.473.669 8U ; elles ont été, en 1900, de 1.451.215, soit une différence en moins de 21.854 84. Cette différence est causée par la grève survenue au commencement de l'exercice 1900.

C'est surtout l'exploitation du réseau de Marseille qui est cause des déceptions auxquelles a donné lieu l'exercice dernier. Le rapport du conseil explique que la municipalité de Marseille a autorisé la Compagnie, seulement en juin, à poser le fil aérien sur la Canebière, et que ce n'est qu'au courant du mois de juillet qu'ont pu être terminés les travaux de raccordement de la Canebière avec le quai de la Fraternité, il en est résulté que les services du centre, qui tous passent à la Canebière, ont dû être assurés par une double exploitation électrique et animale, qui ne s'est pas faite sans de grands inconvénients et de grands frais. La recette kilométrique s'en est donc ressentie et s'est abaissée dans de notables proportions. D'autre part, la nécessité de maintenir une double traction et un personnel plus nombreux a occasionné une dépense kilométrique plus forte que celle prévue et sur laquelle a pesé encore lourdement la hausse des matières premières, notamment celle du charbon qui, de 25 francs la tonne, prix des anciens marchés de la Compagnie, s'est rapidement élevée à 39 fr. 5U.

Les services ont été assurés par la traction électrique à partir du mois d'août 1900, mais, outre que la mise au point d'une usine à courants triphasés est toujours longue et

délicate, de nombreux arrêts se sont produits, dus à la rupture de câbles d'alimentation brûlés par des phénomènes de survoltage, au moment de la mise en marche. En dehors de ces incidents, provenant de la distribution de l'énergie électrique, le retard apporté

par les constructeurs dans la livraison du matériel roulant n'a pas permis à la compagnie de profiter les jeudis, dimanches et jours de fête, des recettes exceptionnelles de la saison d'été. Quoiqu'il en soit, la compagnie a pu mener à bien la complète transformation électrique de l'ancien réseau. D'autre part, un décret du 3 février dernier lui a accordé la concession de 18 nouvelles lignes, ainsi qu'une durée de concession uniforme de 50 ans pour l'ensemble des deux réseaux. Les nouvelles lignes concédées représenteront un parcours utile de 50 kilomètres environ.

Pour le réseau de Nancy, les résultats d'exploitation continuent à être satisfaisants et les recettes, supérieures de 59 139 45 à «elles de l'année précédente qui avaient été de 827.710 85, ont dépassé 710.000 fr., chiffre au-delà duquel la compagnie avait dû s'engager à abaisser son tarif. Mais la déduction du tarif se trouve compensée -par une augmentation proportionnelle du nombre des voyageurs transportés et ce, avec un même nombre de voitures. Actuellement, l'ensemble du réseau se trouve entièrement transformé. Le décret déclaratif d'utilité publique des nouvelles lignes est retardé par les enquêtes : dès qu'il aura paru, la compagnie entreprendra la construction du réseau complémentaire de 11 kilomètres.

La transformation électrique du réseau de Tunis* est accomplie depuis novembre dernier, et les recettes sont passées de 159.794 35 en 1899 à 172.925 70 en 1900. Un décret déclaratif d'utilité publique a accordé à la compagnie la rétrocession d'une nouvelle ligne entre Tunis et la Manouba, qui augmentera de 7 kilomètres le réseau tunisien, ainsi porté à une longueur totale de 22 kilomètres. Les travaux de construction doivent être faits dans le courant de cette année. C'est le 1^{er} janvier 1902 que la compagnie reprendra le réseau actuel de la Société belge des Tramways de Tunis et le transformera à la traction électrique.

Les recettes du réseau d'Orléans sont passées de 217.000 fr. en 1899 à 248.000 fr. en 1900, soit une progression de 14 %. Le dossier des nouvelles lignes est actuellement soumis aux enquêtes.

Le décret d'utilité publique concernant le réseau de Cambrai sera rendu à bref délai.

On sait à quelles conditions la Compagnie a acquis, l'année dernière, la presque totalité des actions de la Société des Chemins de fer du Var et du Gard, qui a pour seul objet l'exploitation des tramways de Toulon. Depuis le 1^{er} janvier 1900, les services sont dirigés par la Compagnie générale de Tramways. L'ensemble de l'exploitation donne aujourd'hui une recette mensuelle moyenne de 65.000 fr. pour un parcours de 130 kilomètres-voitures. C'est seulement à la fin de l'exercice en cours que la Compagnie sera à même de juger quels sont les produits nets du réseau, dont le prix initial, ainsi que nous l'avons dit plus haut, se trouve réduit des 1.600.000 fr. résultant de la prime encaissée sur les 4.000 actions nouvelles de la Compagnie attribuées aux vendeurs. La Société des chemins de fer et Tramways du Var et du Gard aura à demander, à la Compagnie, l'ouverture d'un compte spécial pour le règlement ultérieur de son passif vis-à-vis de quelques fournisseurs et notamment de la Société Schuckert, qui a construit la ligne, l'usine et fourni le matériel. Le chiffre total en sera de 2.985.000. Ce passif représente, avec le coût d'achat des 2.000 actions, le prix de revient du réseau. Pour son remboursement, la Société des Chemins de fer et Tramways du Gard aura à prendre telles dispositions financières que nécessaires en vue de régulariser la situation.

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie générale française de tramways, qui a eu lieu le 30 avril, a votée sans discussion et à l'unanimité, les résolutions dont voici le texte :

1. — Après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires, l'assemblée générale déclare approuver, dans toutes leurs parties, le rapport au conseil d'administration, le bilan et les comptes de l'exercice 1901 tels qu'ils lui sont présentés.

II. — L'assemblée générale, adoptant la répartition des bénéfices proposée par le conseil d'administration, fixe le dividende de l'exercice 1901 à 20 fr. par action, payable sous déduction des impôts de finances afférents aux exercices 1900 et 1901 et décide que ce dividende sera mis en distribution à partir du 1^{er} mai prochain, contre présentation du coupon n° 4.

Elle approuve, en outre, la report à nouveau au crédit des actionnaires, de la somme de 246.700 fr. 43.

III. — L'assemblée générale donne à M. Castermans, administrateur démissionnaire, *quitus* de sa gestion.

IV. — L'assemblée générale, agissant en conformité de l'article 17 des statuts, réélit pour six ans MM. L. Collinet et M. de Saint-Quentin, administrateurs sortants.

V. — L'assemblée générale nomme administrateur, en remplacement de M. Castermans et pour la durée du mandat qui lui restait à courir, M. Léon Jansen, administrateur-directeur général de la Société anonyme des Tramways Bruxellois.

VI. — L'assemblée générale nomme aux fonctions de commissaires des comptes, pour l'exercice 1902, M. l'ingénieur J. Charton et M. l'ingénieur D. Monnier, avec faculté d'agir ensemble ou séparément en cas de maladie ou d'empêchement ; elle fixe leur rémunération à la somme de 1.000 fr. pour chacun d'eux.

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1903, p. 1197-1202 :

Administrateurs : Jules Rostand, président ; Alf. Ancion et L. Guary, v.-présidents ; Ch. Burrell, Aug. Collignon, L. Collinet, Moyse Dreyfus, Janssen, Mancini, Georges Martin, M. de Saint-Quentin, Renaud, Thurnauer.

Dir. gén. : M. Pavie.

Commissaires des comptes : J. Charton, Monnier.

1903 (4 mars) : création de la COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 9 avril 1903)

Les résultats de la Compagnie générale française de tramways, au cours de l'exercice 1902, ont accusé une progression qui a permis d'augmenter le dividende en s'en tenant aux ressources propres de l'année. Par contre, ils ont mis en évidence de nouveaux besoins qui ont forcé le conseil d'administration, comme on le verra plus loin, à envisager encore l'augmentation du capital-actions.

Les résultats de l'exercice 1902 — dont il a été rendu compte à l'assemblée générale annuelle du 7 avril, tenue sous la présidence de M. J. Rostand — ont fait ressortir pour les réseaux de Marseille, du Havre, de Nancy et d'Orléans une plus-value de recettes de 1.088.220 fr. 53. À cette augmentation, qui ne comprend pas les recettes fournies par la ligne de la Pomme depuis son incorporation au réseau de Marseille, correspond une augmentation des bénéfices d'exploitation de 683 909 fr. 09.

Au cours de l'exercice dernier, qui ne correspond pas encore au fonctionnement complet des réseaux, la société a, tout en couvrant la charge supplémentaire de 300.000 francs (motivée par l'émission des 15.000 obligations restant à la souche au 31 décembre 1901), vu croître de moitié le solde bénéficiaire du compte de Profits et Pertes. Ainsi que nous l'avons fait ressortir lors de l'examen des comptes³², les bénéfices nets se sont élevés à 1.512.629 51 contre 1.002.186 17 en 1901. Cette augmentation a permis, comme nous l'avons déjà dit, de porter le dividende, qui avait été de 20 francs en 1901, à 22 50 pour 1902. Ce résultat est d'autant plus appréciable que l'an dernier, le dividende n'avait pu être fixé à 20 francs que grâce au fort report de l'exercice 1899 sur lequel il avait été prélevé près de 350.000 francs. Pour les deux derniers exercices, la répartition des soldes disponibles a été effectuée ainsi :

	1901	1902
Réserve légale	80.352 65	75.631 47
Dividende de 20 fr. en 1901 et 22 50 en 1902 à 65.000 actions	1 280.000 00	1.440.000 00
Report à nouveau	246.700 43	243.698 37
Total égal au solde disponible	<u>1.607.053 08</u>	<u>1.759.329 81</u>

À propos de l'émission du solde des obligations dont nous venons de parler ci-dessus, il convient de signaler que le placement s'en est effectué sans que le conseil ait été obligé de recourir à une émission publique.

Tant du rapport du conseil d'administration que dans les déclarations verbales du président, qui ont précédé l'adoption des comptes, il ressort que l'exploitation a été entièrement, plus favorisée en 1902 qu'en 1901. À noter à ce sujet que la plus-value des recettes qui a atteint 1.233.000 francs n'est en réalité que 1.088.000 fr. comme nous l'avons indiqué ci-dessus. En effet, en 1901, les recettes de la ligne La Pomme — une des lignes de Marseille qui n'était pas encore incorporée au réseau — ne figuraient pas dans l'ensemble des résultats. Cette ligne ayant été incorporée, il a fallu, naturellement, en faire ressortir les recettes pour 1902, recettes qui sont venues s'ajouter au chiffre total du réseau de Marseille. Ainsi s'explique la différence. De même, l'année prochaine, la même observation devra être faite pour la ligne du boulevard Dugommier à la gare Saint-Charles, à Marseille, ligne qui se trouvera alors incorporée au réseau de Marseille.

Nous ne reviendrons sur la situation financière que nous avons déjà publiée. Toutefois, avant d'examiner en particulier chaque réseau, signalons que, comme les années précédentes, la société a amorti les pertes résultant de la liquidation complète de la cavalerie, anciennes voitures et harnachement. Ces amortissements ont été liquidés en partie au moyen des réserves constituées antérieurement, et pour le solde sur les dépenses d'exploitation de l'exercice.

En ce qui concerne l'amortissement de la voie, qui doit être remplacée en 20 ou 25 ans, il conviendra, lorsque tous les travaux de lignes seront terminés, de constituer annuellement une réserve spéciale pour en assurer le renouvellement. Cette réserve,

³² Voir la *Cote de la Bourse et de la banque* du 25 mars 1903.

d'après les calculs établis, n'aura pas, du reste, une répercussion sensible sur les bénéfices futurs. Quant à l'actif (voies et usines) qui, en fin de concession, fera retour à l'État, la société n'a pas à l'amortir spécialement, puisque le jeu naturel de remboursement des obligations donnera, à fin 1950 — date à laquelle toutes ces obligations seront remboursées — une somme totale qui représentera presque la valeur initiale des voies et usines. D'autre part, la société aura alors à cette époque environ encore dix années de concession restant à courir, pendant lesquelles elle pourra consacrer la charge affectée jusque-là à ses obligations au remboursement de partie du capital-actions, en regard duquel on retrouvera le produit de la réalisation des terrains, dépôts, ateliers et du matériel roulant.

Le réseau de Marseille est bien le plus important de la Compagnie générale française de tramways et, comme on va le voir, c'est sa prochaine extension qui nécessitera l'augmentation du capital actions. En 1902, la Compagnie a ouvert à l'exploitation vingt kilomètres de lignes, dont la plus grande partie à voie double. Depuis le commencement de l'année 1903, elle a encore terminé et ouvert à l'exploitation quatre nouvelles lignes d'une longueur utile d'environ quatre kilomètres et une double voie sur les plus importantes. Pour avoir rempli le programme tracé par le décret du 28 janvier 1901, il ne lui reste plus qu'à construire environ quatre kilomètres de voies, qui constituent plutôt des raccordements et pour lesquels elle est en pourparlers avec la ville de Marseille en vue d'obtenir diverses modifications avantageuses pour le public et pour la compagnie.

En même temps, la compagnie a opéré dans ses dépôts les agrandissements qu'exigeait le développement successif de l'exploitation et elle a équipé le matériel roulant nécessaire pour répondre aux besoins croissants du trafic.

L'instruction de la demande de rétrocession de la ligne du boulevard Dugommier à la gare (concession Poncy), en instance depuis 1898, paraît devoir aboutir à bref délai. Il sera alors possible de raccorder cette ligne importante avec l'ensemble du réseau et de mettre ainsi les divers quartiers de la ville en communication avec la gare Saint Charles, qui constitue un des grands centres de mouvement et d'activité à Marseille. C'est dans cet ordre d'idées que, comme nous l'avons dit plus haut, la compagnie examine avec la ville quelques améliorations du réseau utiles à l'exploitation.

La demande de concession de la ligne d'Aubagne est actuellement soumise à l'enquête d'utilité publique, et les difficultés qui avaient retardé l'instruction sont aujourd'hui aplanies.

Le président du conseil s'est particulièrement étendu sur la progression du trafic du réseau de Marseille. La Compagnie a transporté 61.180.000 voyageurs en 1902, contre 58.785.000 en 1901 ; soit une augmentation d'environ 13 millions d'une année sur l'autre et portant presque exclusivement sur la banlieue. C'est en raison de cette progression constante du trafic qu'elle s'est occupée de la création du troisième réseau qui complétera l'ensemble des lignes et permettra d'atteindre, d'après le président, « toute la partie exploitable de la population. »

Toutefois, la création d'un troisième réseau à Marseille occasionnera une dépense importante pour la construction des voies, l'équipement du matériel roulant et les compléments d'aménagement d'usines et dépôts. La Compagnie doit donc songer à se procurer les ressources nécessaires pour y faire face. À cet effet, et sans toutefois fixer aux actionnaires des chiffres précis, le président du conseil a déclaré qu'on devait songer à augmenter le capital-actions de 3 à 5 millions. Cette augmentation de capital permettra d'user de la faculté que donne la loi d'émettre pour une somme égale d'obligations.

Le Réseau de Toulon est exploité actuellement directement par la Société des chemins de fer et tramways du Var et du Gard. Depuis la transformation, les résultats d'exploitation du réseau de Toulon n'ont fait que s'accroître, et, cette année, la société

a pu distribuer un dividende de 50 fr. par action, contre 30 fr. en 1901, tout en faisant face à la charge des obligations qu'elle avait été autorisée à émettre.

À ce sujet, le président a fait ressortir que si la société avait acquis à un taux assez élevé les actions de la société des Tramways du Var et du Gard, on devait constater que cette partie du portefeuille procurait néanmoins un revenu bien net de 5 %.

La demande de concession de lignes nouvelles, faisant l'objet de la convention signée avec la ville de Toulon en octobre 1901, est sur le point d'aboutir et permettra de donner au réseau le développement qu'il comporte.

Pour le réseau de Tunis*, la société a pu effectuer très rapidement la transformation du réseau belge (repris le 1^{er} janvier 1902) et terminer la construction de la ligne de la Manouba qui avait été concédée par décret du 20 novembre 1901. Dès que ces travaux ont été achevés, et pour répondre aux prescriptions de l'administration supérieure, la société a demandé au gouvernement beylical, et obtenu de lui, l'autorisation de substituer une société tunisienne autonome, qui a été constituée le 5 mars 1903, au capital de 3.750.000 francs, sous le nom de « Compagnie des Tramways de Tunis ». Les recettes de tout le réseau, pour l'année 1902, accusent une plus-value de 363.255 fr. 80 ; mais, même en déduisant les recettes du réseau belge en 1901, on trouve encore une augmentation de 68.058 fr. 10, avec un accroissement de 2.217 698 voyageurs. Depuis le 1^{er} janvier 1903, ce réseau est exploité au compte de la Compagnie des Tramways de Tunis et la rémunération du capital engagé dans cette affaire figurera à l'avenir sous forme de coupons, dans le compte de Profits et Pertes, aux Intérêts et Produits divers.

À propos de la constitution de cette société et de la prise des actions par la Compagnie générale française de tramways, notons que les actions des filiales entreront dans le portefeuille comme emploi d'une partie des réserves.

Le réseau de Cambrai est la dernière affaire traitée par la société. Elle a rencontré un concours de propriétaires du Nord qui voudront bien prendre une participation intéressante dans le capital à créer, et c'est pourquoi elle a cru devoir constituer une société indépendante. La concession de ce réseau, pour laquelle le conseil était en pourparlers avec la Ville de Cambrai depuis l'année 1898, a été accordée par décret en date du 3 octobre 1902. La société a pris immédiatement les dispositions nécessaires pour commencer les travaux au printemps, en vue de les terminer dans le délai qui est imparti.

Les demandes de lignes nouvelles pour le Réseau d'Orléans ont reçu une prompt solution³³ et la société a pris ses dispositions pour commencer les travaux dès le printemps, afin de pouvoir exploiter à la fin de l'été au moins l'une des deux lignes dont la concession a été accordée. Les résultats de cette exploitation marquent toujours une amélioration qui s'accroît d'année en année et l'on peut espérer qu'ils seront encore plus satisfaisants lorsque l'extension des services permettra de répartir sur un plus grand nombre de kilomètres-voitures les frais généraux et les dépenses fixes.

Sur le réseau du Havre, la société a mis en service, le 11 mars 1902, la ligne Place Gambetta-Cimetière. Au cours de la même année, la ligne boulevard de Gravelle-Sanvic a pu être en partie terminée, et, le 1^{er} octobre 1902, le tronçon compris entre le boulevard de Strasbourg et Sanvic a été livré à l'exploitation. La partie restante, entre le boulevard de Gravelle et le boulevard de Strasbourg, est presque entièrement construite, mais son achèvement se trouve retardé par les travaux longs et délicats qu'entraînent la traversée de trois ponts mobiles.

Les nouvelles lignes ouvertes à l'exploitation au cours de l'exercice ont donné des résultats satisfaisants. Elles assurent des communications faciles entre la ville et le plateau de Sanvic, sur lequel une partie de la population a tendance à se porter. Il y a là une clientèle qui s'accroîtra au fur et à mesure du développement de cette banlieue.

³³ Voir la *Cote de la Bourse et de la banque* du 7 avril 1903.

Malheureusement, les plus-values de recettes fournies par ces lignes nouvelles ont été en partie absorbées par les diminutions de trafic sur certaines lignes urbaines, notamment celles desservant les grands ateliers de construction, dont l'effectif ouvrier a encore été réduit au cours de l'année 1902.

Quant au réseau de Nancy, ses résultats se sont encore améliorés. Les recettes ont fourni une plus-value importante, due au développement de la ville, et, pour une petite partie, au prolongement, depuis le 28 août dernier, de la ligne place Lobau-Bon Coin jusqu'au Montet, où elle dessert un groupe important de casernes.

L'instruction de la demande de concession de lignes nouvelles a été poursuivie pendant tout le cours de l'année dernière, mais des retards qu'il était impossible de prévoir n'ont pas encore permis d'aboutir au décret d'utilité publique, dont la promulgation est indispensable pour l'achèvement du réseau.

La Compagnie n'attend que la signature du décret pour commencer les travaux et compléter le plus rapidement possible ce réseau, qui constituera après son achèvement un ensemble des plus intéressants pour elle.

Compagnie générale française de tramways
(*Le Journal des chemins de fer*, 11 avril 1903)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie générale française de tramways, qui a eu lieu le 7 avril, sous la présidence de M. Jules Rostand, président du conseil, a voté sans discussion et à l'unanimité, les résolutions dont voici le texte :

I. – Après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires, l'assemblée générale déclare approuver, dans toutes leurs parties, le rapport du conseil d'administration. le bilan et les comptes de l'exercice 1902, tels qu'ils lui sont présentés.

II. – L'assemblée générale adoptant la répartition des bénéfices proposée par le conseil d'administration, fixe le dividende de l'exercice 1902 à 22 fr. 50 par action, payable sous déduction des impôts de finances afférents à l'exercice 1902, et décidé que ce dividende sera mis en distribution à partir du 1^{er} mai prochain, contre présentation du coupon n° 5. Elle approuve, en outre, le rapport à nouveau au crédit des actionnaires, de la somme de 243.698 fr. 37.

III. – L'assemblée générale, agissant en conformité de l'article 17 des statuts, réélit pour six ans M. le baron A. Ancion et M[aurice] Renaud, administrateurs sortants, qui déclarent accepter.

IV. – L'assemblée générale nomme aux fonctions de commissaires des comptes, pour l'exercice 1903, M. l'ingénieur J. Charton et M. l'ingénieur D[imitri] Monnier, avec faculté d'agir ensemble ou séparément en cas de maladie ou d'empêchement: elle fixe leur rémunération à la somme de 1.000 fr. pour chacun d'eux.

1903 (1^{er} juillet) : CONSTITUTION DES [TRAMWAYS DE CAMBRAI](#)

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 7 octobre 1903)

Le *Journal officiel* du 7 octobre publie un décret, en date du 5 octobre 1903', déclarant d'utilité publique les travaux de substitution de la traction mécanique à la traction animale sur le réseau des tramways de Nancy, le doublement et le raccordement des voies sur certaines sections et l'établissement de nouvelles lignes à traction mécanique, destinées au transport des voyageurs dans Nancy et ses environs.

Ce décret est suivi d'une convention, en date du 15 septembre 1903, intervenue entre le maire de la ville de Nancy et la Compagnie générale française de Tramways, par laquelle la ville de Nancy rétrocède à ladite compagnie la concession, telle qu'elle lui sera accordée par l'État, d'un réseau de tramways à traction électrique.

PRISE D'INTÉRÊT DANS LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'HANOÏ ET EXTENSIONS

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (Cote de la Bourse et de la banque, 8 octobre 1903)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways se sont réunis hier, 7 octobre, en assemblée générale extraordinaire, mais délibérant à titre ordinaire, sous la présidence de M. J. Rostand, président du conseil d'administration.

Cette réunion avait pour objet de statuer sur une proposition d'émission d'obligations, à concurrence de 10 millions de francs, destinée à fournir à la Compagnie les ressources nécessaires à la réalisation définitive de son programme de travaux. Avant de fournir les explications relatives à l'émission projetée, le rapport du conseil d'administration, qui a été présenté à l'assemblée, a rendu compte des concessions de lignes nouvelles sollicitées et obtenues des municipalités.

Réseau d'Orléans. — Un décret en date du 5 avril 1903 a prorogé de vingt années, soit jusqu'au 31 décembre 1950, la durée de la concession actuelle. En outre, il a autorisé la rétrocession en faveur de la compagnie, également au 31 décembre 1950, de deux nouvelles lignes : Faubourg Saint-Vincent-Faubourg Madeleine et Place du Martroi-Faubourg Bourgogne, ainsi que le prolongement jusqu'au Bourg d'Olivet de la ligne Bel Air-Pont d'Olivet.

L'ouverture à l'exploitation de la ligne Faubourg Saint-Vincent-Faubourg Madeleine, ainsi que du prolongement d'Olivet, venant d'être effectuée, la compagnie a déjà exécuté la moitié du programme prévu.

Réseau de Nancy. — Un décret du 5 octobre, promulgué hier (voir notre numéro du 7 courant), autorise diverses modifications de parcours des lignes actuelles et approuve, en même temps, la rétrocession, en faveur de la Compagnie, de sept lignes nouvelles concédées à la ville de Nancy, avec unification jusqu'au 31 décembre 1950 de la durée de l'ensemble des concessions dans cette ville. La Compagnie avait commencé depuis quelque temps les travaux de construction de voies nouvelles et augmenté la force productrice de l'usine génératrice, de sorte qu'elle compte mettre en service, avant le 1^{er} novembre prochain, cinq des nouvelles lignes concédées.

Réseau de Cambrai. — Les travaux de construction des Tramways de Cambrai, mis en train au printemps dernier, ont été poussés activement, et on compte que l'exploitation pourra commencer dans quelques semaines. Pour ce réseau, la Compagnie a créé, sous le nom de « Compagnie des Tramways de Cambrai », une société anonyme au capital de 800.000 fr., qui a été constituée définitivement le 1^{er} juillet dernier et dans laquelle elle a pris un important intérêt.

Réseau de Marseille. — Un décret, en date du 11 mai 1903, a approuvé la substitution de la Compagnie à M. Boncy, comme rétrocessionnaire de la ligne allant du boulevard Dugommier à la gare Saint-Charles. Cette ligne, qui est construite depuis le mois de juin 1900, va être reliée par deux raccordements aux lignes centrales du réseau de Marseille, et, de plus, son terminus va être reporté à l'intérieur même de la gare Saint-Charles, à proximité des halls d'arrivée et de départ des voyageurs.

Les formalités relatives à la demande de concession de la ligne d'Aubagne sont très avancées, et on peut espérer une solution d'ici deux à trois mois, ce qui permettrait de commencer les travaux de façon à être en mesure d'ouvrir la ligne à l'exploitation au commencement de 1904.

Enfin, après de longues négociations et l'examen successif de combinaisons multiples, la Compagnie a soumis à la ville de Marseille des propositions définitives pour obtenir la concession d'un groupe de lignes comprenant :

des raccordements destinés à faciliter l'exploitation de certaines lignes actuelles du réseau ;

diverses lignes urbaines desservant des quartiers populeux et dont l'expérience a démontré l'utilité, et en particulier des lignes suivant les quais ;

un réseau comportant un certain nombre de lignes de banlieue déjà prévues dans les accords de 1898, et exécutables lorsque la recette annuelle aurait atteint 8 millions de francs, mais dont la Compagnie anticipera la construction, moyennant des compensations nécessaires, notamment la perception d'un tarif plus élevé sur ces lignes, et l'abaissement temporaire du pourcentage de la redevance due à la Ville sur les recettes.

Les ressources provenant du fonds de roulement ont permis à la compagnie de régler une partie des premières dépenses de construction, mais elle a encore à faire face aux engagements pris envers ses fournisseurs et entrepreneurs, à reconstituer ses disponibilités et à poursuivre les nouveaux travaux qu'il va falloir engager à bref délai. Dans ces conditions, et pour faciliter l'achèvement du programme actuel, tout en permettant de profiter des circonstances qui pourraient se présenter pour assurer le développement des réseaux, le conseil d'administration a décidé de demander aux actionnaires de l'autoriser à émettre des obligations, dont le placement serait opéré au fur et à mesure des besoins.

Ces obligations seront en tous points semblables à celles émises jusqu'à ce jour ; elles rapporteront **10 (? illisible)** fr. d'intérêts bruts annuels, payables les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet, et leur remboursement sera opéré par voie de tirages au sort semestriels effectués les 15 juin et 15 décembre.

Aux termes de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880, elles ne pourront être émises qu'avec l'autorisation des pouvoirs publics, que la compagnie devra solliciter au fur et à mesure de la mise en train de chaque groupe de travaux.

Après la lecture du rapport du conseil d'administration, M. Rostand, président, a fourni aux actionnaires quelques renseignements dont il ressort que la situation de la Compagnie au cours de l'année 1903 a été satisfaisante.

Depuis le 1^{er} janvier jusqu'au 31 août dernier, le nombre de voyageurs transportés a été environ de 59 millions contre 56 millions pour la période correspondante de 1902. Les recettes brutes ont été de 6.392.000 francs contre 6.137.000 francs en 1902, et les bénéfices nets de 1.769.000 francs au lieu de 1.568.000 francs.

Pour l'exercice en cours, le président a déclaré qu'à moins d'incidents imprévus, le dividende de 25 francs était acquis.

L'assemblée générale a autorisé le conseil d'administration à procéder, en temps utile, à des émissions successives jusqu'à concurrence de 20.000 obligations de 500 francs 4 % du type actuellement en circulation.

Elle lui a donné les pouvoirs nécessaires pour les démarches à faire auprès des pouvoirs publics en vue d'obtenir l'autorisation de procéder à ces émissions, qui

pourront être effectuées, soit en totalité, soit en partie, aux époques et dans les conditions qu'il jugera les plus favorables aux intérêts de la Compagnie.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 7 avril 1904)

Les bénéfices de la Compagnie générale française de Tramways ont passé de 1.759.329 fr. 85 en 1905 à 1.973.117 fr. 55 en 1903 (y compris les reports des exercices antérieurs). Il sera proposé à la prochaine assemblée générale des actionnaires du 21 avril prochain de prélever sur cette somme 75.000 francs pour constituer un compte de réserve spéciale pour règlements d'accidents. Malgré ce prélèvement, le dividende de l'exercice 1903 pourra être porté à 25 francs par action contre 22 fr. 50 en 1902 et 20 francs en 1901.

Voici comment ont été obtenus les bénéfices ci-dessus :

	1902	1903
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	5.843.061 42	5.475.083 12
Frais généraux d'administration centrale	223.362 20	220.894 30
Droits de régie, de stationnement et contributions	300.573 23	323.031 55
Subventions aux caisses de secours et de retraites et assurances du personnel	88.074 86	88.757 12
Obligations :		
Intérêts	1.152.600 00	1.173.690 00
Amortissement	220.500 00	307.500 00
Abonnement au timbre	39.290 22	40.777 31
Redevances diverses aux villes et aux communes et entretien des voies publiques	420.962 80	459.646 41
Total des charges	<u>8.283.424 73</u>	<u>8.089.379 81</u>
PRODUITS		
Exploitation :		
Recettes perception	9.510.690 80	9.469.537 15
Recettes extraordinaires	55.285 53	64.754 40
Intérêts sur valeurs mobilières et produits divers	235.077 81	288.507 33
Total des produits	<u>9.801.054 14</u>	<u>9.818.798 88</u>
Rappel des charges	8.288.424 73	8.089.379 81
Bénéfices nets	1.512.629 41	1.729.419 07
Report de l'exercice précédent	246.700 43	243.698 37
Solde disponible	<u>1.759.329 84</u>	<u>1.973.117 44</u>
Augmentation en 1903	213.787 60	

Quant à la situation financière arrêtée au 31 décembre dernier, elle se compare ainsi à celle arrêtée au 31 décembre précédent :

	31 déc. 1902	31 déc. 1903
ACTIF		
Premier établissement :		
Voies et usines, terrains et bâtiments, matériel roulant	60.972.319 52	65.101.100 49
Dépenses sur travaux en cours et de nouvelles lignes	587.761 95	133.871 32
Réseaux de Tunis	3.548.313 33	—
Cautionnements déposés par la Compagnie	122.671 30	146.631 00
Approvisionnements divers dans les réseaux	2.087.270 46	1.358.404 74
Valeurs mobilières	4.222.266 65	8.544.800 00
Caisse et banquiers	1.256 713 59	2.396.181 48
Impôts à récupérer sur actions	103.465 35	102.248 96
Débiteurs divers et comptes d'ordre	1.052.494 66	961.705 08
Différence entre le taux de remboursement et le produit net des obligations	2.091.920 00	2.320.675 00
	<u>76.045.436 81</u>	<u>81.065.618 07</u>
PASSIF		
Capital :		
Actions	32.000.000 00	32.000.000 00
Obligations	29.899.000 00	34.611.500
Réserve légale	209.687 81	285.319 00
Réserve spéciale	6.213.669 14	6.213.663 00
Réserve d'amortissement par remboursement d'obligations	1.104.920	1.371.175
Réserve spéciale d'amortissement	450.000 00	450.000 00
Cautionnements déposés	194.555 00	177.181 00
Créditeurs divers et comptes d'ordre	3.458.526 74	3.140.193 31
Obligations anciennes à rembourser	163.606 40	245 479 80
Coupons à payer	592.141 88	597.983 10
Profits et pertes :		
Bénéfices de l'exercice	1.512.629 41	1.729.419 07
Report de l'exercice précédent	246.700 43	243.698 37
	<u>76.045.436 81</u>	<u>81.065.618 07</u>

En ce qui concerne le réseau de Tunis, la Société a pu effectuer très rapidement la transformation du réseau belge (repris le 1^{er} janvier 1902), et terminer la construction de la ligne de la Manouba qui avait été concédée par décret du 20 novembre 1901. Dès que ces travaux ont été achevés, et pour répondre aux prescriptions de l'administration

supérieure, la société a demandé au gouvernement beylical, et obtenu de lui, l'autorisation de substituer une société tunisienne autonome, qui a été constituée le 5 mars 1903, au capital de 3.750 000 fr., sous le nom de « Compagnie des Tramways de Tunis ».

Cette compagnie étant définitivement constituée, le compte qui figurait au bilan de 1902 sous le titre de « Réseaux de Tunis » a disparu au bilan de 1903, et le compte « Valeurs mobilières » a été augmenté de 7.255 actions de 500 francs de la nouvelle Compagnie des tramways de Tunis, dont 5.500 ont été émises en contre-valeur des apports de la Compagnie générale française de tramways.

Ce même compte « Valeurs mobilières » s'est accru de 1.520 actions de 500 fr. de la Compagnie de Tramways de Cambrai (y compris 130 actions d'apport), constituée au cours du dernier exercice.

Les « Valeurs mobilières » figurent ainsi pour 8.555.800 au bilan de 1903, alors qu'elles ne s'élevaient qu'à 5.222.266 65 au précédent bilan. Notons enfin que 10.000 obligations nouvelles ont été émises en décembre à valoir sur les 20.000 obligations dont la création a été autorisée par l'assemblée du 7 octobre dernier.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 27 avril 1904)

L'exploitation des divers réseaux de la Compagnie générale française de tramways a laissé en 1903 des bénéfices supérieurs aux précédents : ils sont en effet de 1.729.519 fr. 07 contre 1.512.629 51 en 1902.

L'assemblée du 21 avril a donc pu fixer à 25 fr. (contre 22 fr. 50 précédemment) le dividende à répartir aux actions, conformément à ce que nous avons annoncé dans notre numéro du 7 courant.

Le solde disponible s'élevant, y compris le report de 243.698 fr. 37, à 1.973.117 fr. 44 a, en conséquence, été réparti comme suit :

	1902	1903
Réserve légale	75.631 47	82.720 96
Dividende de 22 fr. 50 en 1902 et 25 fr. en 1903, sur 64.000 actions	1.440.000 00	1.600.000 00
Réserve pour accidents	—	75.000 00
Report à nouveau	243.698 37	215.396 18
Total égal au solde disponible	<u>1.759.329 84</u>	<u>1.973.117 44</u>

La création d'une réserve pour règlements d'accidents, qu'on remarque dans la répartition ci-dessus, est la conséquence de la résiliation des polices d'assurances contre accidents. Cette résiliation a été effectuée le 31 décembre 1902 ; aucun nouveau contrat n'avait pu être conclu, les primes qui étaient demandées à la Compagnie apparaissant comme trop onéreuses, et les polices laissant à sa charge diverses indemnités, certains risques n'étant pas du tout, ou seulement partiellement couverts. La Compagnie a, en conséquence, résolu de s'assurer elle-même à l'avenir.

Des pourparlers étaient engagés depuis longtemps entre la Compagnie générale française de tramways et la Compagnie d'Énergie électrique du Littoral méditerranéen pour un contrat aux termes duquel cette dernière fournirait, par le moyen de forces hydrauliques, l'énergie nécessaire au réseau de Marseille de la Générale française. Le

contrat, approuvé par le ministre des travaux publics le 5 août 1903, va devenir définitif, mais les effets n'en commenceront qu'en 1907.

Voici maintenant un aperçu succinct de la situation des réseaux et des filiales de la Compagnie :

Réseau d'Orléans. — Un décret en date du 1^{er} avril 1903 a autorisé la rétrocession en faveur de la Compagnie jusqu'au 31 décembre 1930 de deux nouvelles lignes : Faubourg-Saint-Vincent — Faubourg Madeleine, et place du Martroi — Faubourg Bourgogne, ainsi que le prolongement jusqu'au bourg d'Olivet de l'ancienne ligne Bel-Air-Pont d'Olivet, dont la concession a été également prorogée jusqu'au 31 décembre 1950. Pour cette dernière ligne, il a été consenti une réduction du tarif primitif par sections, en la mettant en correspondance avec les nouvelles lignes concédées. Les frais fixés se trouvant répartis sur un plus grand nombre de kilomètres, le prix de revient a diminué, tandis qu'une augmentation de recettes est, naturellement, résultée de l'ouverture des nouvelles lignes. Il est question actuellement d'une modification du parcours primitivement assigné à la ligne Place du Martroi-Faubourg Bourgogne.

Réseau de Nancy. — Sept nouvelles lignes ont été rétrocédées à la Compagnie, par décret en date du 5 octobre dernier, avec unification jusqu'au 31 décembre 1950 de la durée de l'ensemble de ses concessions dans cette ville. La force productrice de l'usine génératrice avait déjà été augmentée en conséquence et une partie des travaux avait été commencée ; plusieurs nouvelles lignes ont pu être ouvertes au public durant l'exercice : la ligne de la rue du Sergent-Blandan, de la Pépinière, le prolongement de Jarville, les lignes du pont d'Essey, de la rue Jeanne-d'Arc, et de la rue du Montet-Victor-Hugo.

Réseau du Havre. — Les bénéfices d'exploitation de l'exercice 1903 sont en augmentation sur ceux de 1902. Aux termes d'un avenant signé le 15 janvier dernier avec la municipalité, la Ville s'est engagée à demander à l'État, pour la rétrocéder ensuite à la Compagnie, la concession de la ligne du boulevard de Graville, le prolongement, jusqu'au phare de la Hève, des lignes Hôtel-de-Ville-Octroi, du boulevard Maritime et Rond-Point-Sainte-Adresse.

Réseau de Marseille. — Le nombre de voyageurs transportés s'est élevé à 64.605.692, contre 61.180.191 francs en 1902.

La Compagnie du chemin de fer de l'Est-Marseille, qui exploite la ligne « Noailles-Blancarde-Saint-Pierre », a dû demander sa mise en liquidation judiciaire, transformée depuis en faillite par jugement du tribunal de commerce en date du 2 mars 1905. Le conseil d'administration de la Compagnie générale française de tramways a passé, avec le syndic delà faillite, des accords en vue de la reprise de l'actif de cette Compagnie et obtenu de la Ville de Marseille qu'elle les approuve et poursuive auprès des pouvoirs publics la substitution à l'Est-Marseille, comme concessionnaire de cette ligne jusqu'au 1^{er} mars 1962.

Comme contre-partie de la cession d'actif qui serait consentie, la Générale Française s'engagerait à assurer le service des intérêts des 2.131 obligations de la Compagnie du Chemin de fer de l'Est-Marseille encore en circulation, en en réduisant le taux de 5 à 3 % l'an et, en outre, à en opérer le remboursement, au pair de 500 francs, par voie de tirages au sort semestriels et successifs jusqu'au 1^{er} mars 1962. La charge annuelle de ces obligations (intérêts et amortissements compris) se trouverait ainsi réduite à 38.857 fr. 55.

Pour faciliter cette opération, l'assemblée a autorisé le conseil à procéder, en temps utile, à l'émission de 2.131 obligations d'un type spécial 3 % remboursables avant le 1^{er} mars 1962, pour les remettre, en échange de leurs titres actuels, aux obligataires de la Compagnie du Chemin de fer de l'Est-Marseille, après qu'elle aura opéré la cession de tout son actif.

La Ville de Marseille a, en outre, accordé à la Compagnie générale française de tramways la concession d'un nouveau réseau, en grande partie suburbain, complétant

le premier, et comportant une longueur totale de 50 kilomètres ;la redevance supplémentaire qui était due à la Ville à partir d'une recette de 7 millions est reportée à 9 millions.

Réseau de Cambrai. — L'exploitation a commencé partiellement le 28 novembre dernier. L'usine et la voie sont construites, et le matériel a été équipé. La Compagnie a constitué, le 20 juin 1903, la Compagnie des tramways de Cambrai, au capital de 800.000 francs pour laquelle elle a demandé la rétrocession du réseau de Cambrai.

Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard. — Les titres de cette société occupent une place prépondérante dans le portefeuille de la Compagnie générale française de tramways. L'assemblée générale a eu lieu le 25 mars dernier; les résultats de l'exercice 1903 ont permis la distribution d'un dividende de 55 francs au lieu de 50 francs pour 1902.

Un décret en date du 8 avril 1913 a approuvé la rétrocession, en faveur de la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard, des deux lignes du Cap Brun et des Routes. La durée de la concession de l'ensemble du réseau a été en même temps prolongée jusqu'au 31 décembre 1957.

Compagnie des tramways de Tunis. — La Générale française a constitué le 5 mars 1903 la Compagnie des tramways de Tunis, société anonyme au capital de 8.750.000 fr. ;elle conserve dans cette dernière affaire un intérêt important, et s'en est réservé la direction technique. La nouvelle société a, en décembre dernier, réparti un acompte de dividende de 15 francs net.

L'assemblée, après avoir approuvé les comptes publiés dans notre numéro du 7 courant, a réélu MM. Jules Rostand et Georges Martin, administrateurs sortants.

SEMAINE FINANCIÈRE
Compagnie générale française de tramways
(*Le Temps*, 9 mai 1904)

La Compagnie générale française de tramways est à 524, ex-coupon de 25 fr. L'année dernière, au mois d'avril, l'action de cette société était cotée aux environs de 570, et cependant le dividende voté par l'assemblée des actionnaires pour l'exercice 1902, ne fut que de 22 fr. 50. Cette année, pour un dividende de 25 francs, résultat de l'exercice 1903, ce titre pourrait fort bien s'établir aux environs de 600 francs, d'autant plus que les revenus de certaines sociétés industrielles, comme celles qui ont pour objet l'exploitation de services d'eau, de gaz, d'électricité, de transports en commun, ont un caractère de stabilité tout à fait différent de celui des grandes industries de production et de transformation, qui comporte un taux de capitalisation se rapprochant un peu de celui des obligations, alors surtout que les conseils d'administration de ces entreprises s'attachent à donner aux augmentations de dividende l'avantage d'être définitivement acquise.

L'année dernière, au moment de l'assemblée, c'est-à-dire dans la première quinzaine d'avril, le conseil avait annoncé que la plus-value des recettes encaissées pour les mois de janvier et février atteignait 104.000 francs correspondant à 80.000 francs de bénéfice environ. Cette année, pour le premier trimestre, l'augmentation est déjà de 195,544 fr. Elle est donc proportionnellement supérieure à celle des deux premiers mois de 1903. Il y a ainsi toute raison de penser que si rien ne vient entraver l'exploitation de 1904, le dividende pourra être augmenté de 2 fr. 50, comme l'an passé, et porté à 27 fr. 50. On voit ainsi depuis trois ans, la progression des dividendes 1901, 20 francs; 1902, 22 fr. 50; 1903, 25 francs; 1904, 27 fr. 50 (?) probablement. Toutes les exploitations de la Compagnie ont marqué un progrès en 1903. Mais c'est surtout le réseau de Marseille qui donne toute satisfaction et promet d'excellents résultats pour

l'avenir. Il convient tout naturellement de faire des réserves pour les circonstances exceptionnelles, telles que les grèves, et qui sont susceptibles de ralentir momentanément le trafic. Deux circonstances, en effet, permettent les prévisions favorables. Tout d'abord, la Compagnie a passé avec la ville de Marseille une autre convention qui met à la charge de l'entreprise l'exploitation de 50 kilomètres nouveaux à construire dans un délai plus ou moins rapproché, avec une élévation de tarifs pour certaines lignes de banlieue extrême.

Comme compensation à cette charge nouvelle, la Compagnie obtient un allongement de treize ans de la durée de ses concessions, ce qui lui permettra de faire porter l'amortissement de ses emprunts sur des délais plus étendus, tout en réservant une dizaine d'années pour l'amortissement de son capital actions.

D'autre part, la Compagnie a racheté les lignes du chemin de fer à vapeur de l'Est de Marseille dont la concession va jusqu'en 1962. Cette acquisition s'opérera à l'aide de la remise au syndic d'un certain

nombre d'obligations de la Compagnie générale française de tramways en échange des obligations de la Compagnie de l'Est de Marseille, mais à un taux de revenu différent.

La seconde circonstance importante a été le contrat passé par la Compagnie avec la société « l'Energie électrique du littoral méditerranéen », et en vertu duquel cette Société s'est engagée à fournir aux tramways de Marseille toute l'énergie électrique dont ils auront besoin. Les effets de ce contrat ne commenceront qu'à partir de 1907, à cause des délais que vont exiger les importants travaux à exécuter.

Cette convention est intéressante pour les deux parties pour l'Energie électrique, qui trouve dans cette grosse fourniture comportant, pour commencer, quelque 12.000 chevaux de force placés, les ressources nécessaires à la rémunération du capital à engager; pour les tramways de Marseille qui seront mis à l'abri de toutes les fluctuations des cours des charbons, ce qui a une grande importance dans une affaire de tramways à Marseille.

De plus, nous croyons savoir que la Compagnie générale française des Tramways, tout en réalisant déjà une économie et des avantages de stabilité dans ses frais d'exploitation par la substitution de la traction électrique produite par un tiers, à la traction électrique produite par son usine, est intéressée sous une forme très ingénieuse qui apportera encore un allègement à ses frais d'exploitation, à l'extension des recettes de l'Energie électrique. Le contrat passé entre les deux sociétés tient compte ainsi des intérêts des deux parties. C'est l'accord de deux entreprises sérieuses, désireuses de se porter un mutuel concours. La Compagnie générale française de tramways

est ainsi entrée dans une période où les progrès tendent à s'affirmer. Elle constitue une entreprise des plus intéressantes attestant les excellents résultats que peut assurer à une affaire, une direction dont l'intelligence et l'activité se sont consacrées exclusivement à l'amélioration de l'œuvre qui lui a été confiée.

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

[187] En France, elle [[SGBEE](#) (Société générale belge d'entreprises électriques)] s'intéresse à la Compagnie générale française des tramways qui exploite les réseaux de Marseille, du Havre, de Nancy, d'Orléans ; elle participe à l'augmentation de son capital

en 1905, en 1911, si bien qu'elle a 100 actions de 500 francs dans son portefeuille qu'elle garde jusqu'à la guerre ³⁴.

Compagnie générale française de tramways
(*Le Journal des finances*, 28 janvier 1905)

Les valeurs de traction qui, après un *boom* dont nos lecteurs se souviennent encore, étaient tombées, dans l'oubli, manifestent à nouveau quelque agitation, et j'ai tout lieu de croire que, cette fois-ci, l'expérience du passé sera profitable et qu'on ne reverra point les excès de 1899 et de 1900.

Je suis cependant de ceux qui considèrent le groupe de valeurs de traction comme fort intéressant et qui estiment que le capitaliste peut y trouver pour son argent un emploi des plus fructueux. Et je ferai remarquer à ce propos la sécurité spéciale que présente toute cette catégorie d'entreprises.

D'abord, elles constituent un service public et n'ont pas, de ce chef, à s'inquiéter de rechercher une clientèle : elle leur vient d'elle-même.

Puis une concession de tramways est une chose *bien définie* dans sa durée comme dans son étendue. Une fois mise en train, elle marche, et l'on peut estimer très approximativement les résultats qu'elle donnera. Sans doute, le trafic d'un réseau de tramways est variable, mais dans des limites fort restreintes ; *il commence d'abord par s'accroître*, puis, arrivé à un certain niveau, qui marque, pour ainsi dire, *son degré de saturation*, il s'arrête et oscille alors, d'une année à l'autre, de quantités minimales. D'ailleurs, cette saturation n'est jamais complète, surtout si l'on se trouve en présence de villes qui se développent ; car, dans ce cas, le trafic progresse parallèlement.

Quant aux dépenses, elles affectent une *régularité très remarquable*, une fois passée la période de mise en train, et, sauf le cas d'accidents, elles varient fort peu. Cependant, les bons exploitants réussissent toujours à les réduire peu à peu ; en rognant sur tous les chapitres, *en coupant les liards en quatre*.

Somme toute, au bout de quelques années, *une affaire de tramways arrive à se tenir dans un état d'équilibre stable*, et il faut des circonstances exceptionnelles pour la déranger.

Bien entendu, je suppose le cas d'un réseau qui ne s'accroît pas constamment, car, autrement, les recettes et aussi les dépenses progresseront continuellement.

Ayant ainsi montré le caractère tout à fait spécial, au point de vue de la régularité des résultats que présentent les affaires de traction, j'étudierai l'une des principales valeurs de ce groupe.

La *Compagnie générale française de tramways* est notre plus vieux trust de traction. Il a été constitué à une époque où la loi n'interdisait point à un même exploitant de réunir dans ses mains plusieurs concessions, et c'est à cela qu'il doit de pouvoir gérer directement ses réseaux sans passer par l'intermédiaire de filiales autonomes.

Les réseaux que possède la Compagnie générale française de tramways sont ceux de Marseille, du Havre, de Nancy et d'Orléans.

À un moment donné, elle était concessionnaire des réseaux de Tours et de Gien [*sic* : Gênes] ; elle les a vendus dans de bonnes conditions.

Les quatre villes desservies par la Compagnie sont des centres commerciaux très actifs — tout au moins les trois premières — et où les tramways recrutent une nombreuse clientèle.

³⁴ Voir les A.G. de la S.G.B.E.E.

Nous devons ajouter que ces réseaux, entièrement exploités à l'électricité, sont installés dans de très bonnes conditions et que *leurs services sont organisés de main de maître*.

Ce sont des *réseaux modèles*.

Voici quels ont été les résultats d'ensemble des quatre derniers exercices :

Ex.	Recettes brutes	Dépenses	Recettes nettes	Coeff. d'exploit.
1900	6.564.000	5.536.000	1.028.000	71 %
1901	7.970.000	6.118.000	1.852.000	77 %
1902	9.566.000	6.895.000	2.651.000	72 %
1903	9.530.000	6.608.000	2.922.000	72 %

La diminution de recettes brutes enregistrée en 1908 n'était qu'apparente, car la compagnie faisait figurer antérieurement dans ses comptes les résultats du réseau de Tunis,— qui, depuis 1903, sont inscrits à part, pour des raisons que je dirai plus loin.

Ce qu'il faut surtout remarquer, c'est la diminution du coefficient d'exploitation, et j'ai de bonnes raisons, pour croire que *la compagnie fera encore mieux*, car, dans un avenir prochain, son réseau de Marseille, le plus important de tous, sera alimenté en énergie électrique par une société spéciale, l'Énergie électrique du littoral méditerranéen, grande spécialiste de « houille blanche », qui lui fournira le courant à de meilleures conditions qu'elle n'a actuellement.

j'ajouterai que les recettes, de la Cie générale française de tramways accusent, en 1904, une plus-value notable par rapport à 1903 ; elles se sont, en effet, élevées à 10.331.783 fr., en augmentation de 862.246 fr. sur celles de l'exercice précédent. Et pourtant, l'année 1904 a été marquée par la longue grève de Marseille.

En dehors des réseaux qu'elle exploite directement, la Cie générale française de tramways *possède de gros intérêts* dans trois entreprises de tramways, et si ces trois réseaux ne sont pas en sa possession directe, c'est que des *difficultés d'ordre administratif* s'y sont opposées.

Ces entreprises sont : les Tramways du Var et du Gard, les Tramways de Tunis et les Tramways de Cambrai.

Je dirai un mot de chacune d'elles.

Les Tramways du Var et du Gard exploitent la seule concession du réseau de Toulon ; c'est une affaire en plein développement, qui a pu répartir en 1903 un dividende de fr. 45 par action contre fr. 40 en 1903.

Ce réseau va s'accroître de deux nouvelles lignes, en même temps que sa concession a été prorogée jusqu'en 1957.

Les Tramways de Tunis* ont été rétrocédés par la Compagnie générale française de tramways à une société autonome à la date du 4 mai 1903. ;leur développement se poursuit dans des conditions très satisfaisantes, et je crois qu'avant longtemps, cette compagnie sera en mesure de distribuer des dividendes de 30 à 35 fr.

Les Tramways de Cambrai sont une entreprise de petite envergure, au modeste capital de 800.000 francs ; leur installation est toute récente, et il y a un an à peine que la première ligne a été inaugurée. C'est dire qu'on ne possède encore aucun élément pour apprécier l'avenir de cette affaire.

En somme, les participations de la Compagnie générale française de tramways sont plutôt heureuses et *son portefeuille est assuré d'un bon revenu*.

J'ai résumé dans le tableau suivant le compte de profits et pertes des quatre, derniers exercices :

Ex.	Produits bruts	Frais gén. et div.	Charges des emprunts	Bénéfice net	Divid. total	Divid. par act.
	(En.mille francs)					(en fr.)
1900	2.990	950	1.024	1.016	—	—
1901	3.149	1.074	1.073	1.002	1.280	2000
1902	3.958	1.072	1.374	1.512	1.440	22 50
1903	4.344	1.133	1.481	1.730	1.600	25 00

Les produits bruts progressent régulièrement, grâce à l'augmentation des recettes de l'exploitation et des revenus du portefeuille. Sans doute les charges d'emprunt se sont accrues, car la compagnie a été obligée d'émettre des obligations pour faire face aux dépenses d'extension de ses réseaux, mais l'augmentation des charges a été bien inférieure à la plus-value des produits.

On remarquera que le dividende s'est régulièrement accru de fr. 2 50 chaque année, et, d'après les déclarations du président du conseil à la dernière assemblée, *on peut s'attendre pour 1904 à un dividende d'au moins fr. 27 50*, que justifie, d'ailleurs, ainsi qu'on l'a vu, l'augmentation notable des recettes. L'on ne s'en tiendra pas là.

Aussi suis-je d'avis que l'action Tramways généraux est une valeur d'avenir, méritant une place à part dans un groupe qui, dans son ensemble, me paraît appelé à *bénéficier d'un retour de faveur auprès du grand public*. C'est un titre à mettre en portefeuille aux cours actuels ; et, sans prétendre que l'on verra avant longtemps les cours de fr. 1.400, comme en 1899, je crois qu'il faut s'attendre à *un mouvement de hausse continu* qui réserve aux acheteurs d'aujourd'hui une *belle marge de bénéfices*.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Compagnie générale française de Tramways
(*Gil Blas*, 28 mars 1905)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways se sont réunis hier en assemblées ordinaire et extraordinaire, sous la présidence de M. Jules Rostand, président du conseil d'administration.

La réunion a voté sans observation et à l'unanimité toutes les résolutions qui lui étaient soumises.

L'assemblée ordinaire a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1901, et fixé le dividende de cet exercice à 27 fr. 50 par action, payable à partir du 10 mai prochain. Une somme de 202.482 fr. a été reportée à nouveau.

MM. Collignon et Mancini, administrateurs sortants, ont été réélus.

Nous reviendrons demain sur cette assemblée.

À titre extraordinaire, l'assemblée a voté à l'unanimité également la résolution dont voici le texte :

« L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport du Conseil d'administration, approuve ce rapport dans toutes ses parties et décide que le capital de la Société, actuellement de 32 millions de francs, représenté par 64.000 actions de 500

francs chacune, et que, par suite, ce capital sera porté à quarante-deux millions de francs divisé en 81.000 actions de 500 francs.

Les actions nouvelles seront émises contre espèces, au taux de 510 francs, dont 500 francs représentant le capital nominal de l'action et le surplus représentant une prime de 10 francs par titre, versée au profit de la Société et lui étant acquise en dehors et en sus du capital. Le montant de cette prime sera porté à un compte de provision spécial et servira à payer les frais d'émission et d'augmentation du capital et à unifier le dividende ; le surplus, s'il y a lieu, sera imputé au compte de « Provision pour accidents et renouvellements ».

Le montant des dites actions sera payable, savoir :

Un quart, du capital nominal et la totalité de la prime (soit ensemble 135 francs par action) en souscrivant :

Et le surplus (soit 375 francs par action) le 30 juin 1905. »

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (Cote de la Bourse et de la banque, 6 avril 1905)

Au cours des assemblées générales ordinaire et extraordinaire de la Cie générale française de Tramways qui se sont tenues le 27 mars dernier et dont nous avons rendu compte dans notre numéro du 28 mars, des déclarations intéressantes ont été faites concernant les filiales de la Compagnie sur lesquelles nous croyons devoir revenir aujourd'hui.

L'exploitation du Réseau d'Orléans au cours de l'année dernière, des lignes nouvelles qui avaient été concédées à la Compagnie lui a fourni un nouvel exemple de l'amélioration résultant pour un réseau d'une extension prudente et raisonnée : la dépense faite de ce chef n'est pas seulement productive par elle-même, elle a encore pour effet d'augmenter, dans une proportion importante, les produits de l'ensemble des capitaux affectés au premier Etablissement. La mise en service de la ligne Place du Martroi-Faubourg-Bourgogne, dont la modification, partielle de tracé, qui avait été indiquée l'an dernier, a été approuvée par décret du 29 octobre 1904, est venue compléter heureusement ce réseau, pour lequel la Compagnie a rempli toutes les obligations que lui imposait le décret du 1^{er} avril 1903.

En ce qui concerne le Réseau de Nancy, la Compagnie a poursuivi, au cours de 1904, l'exécution des lignes prévues à l'acte de concession du 5 octobre 1903, en mettant successivement en service les lignes de Montet-Victor-Hugo et de Bon-Coin-Place-Saint-Epvre.

Il ne lui reste plus qu'à achever la ligne de Laxou, qui serait déjà terminée si des pourparlers n'étaient pas engagés avec la ville en vue d'une modification de son parcours.

Afin de pouvoir accroître l'intensité du service sur les lignes anciennes, il a fallu doubler un certain nombre de voies et établir de nouveaux évitements dans les parties exploitées à voie unique.

La production de l'usine étant arrivée bien près de sa limite au cours de l'été dernier, on a dû, pour répondre à l'accroissement continu du trafic, se préoccuper d'en augmenter la puissance, en même temps que compléter le matériel roulant et les installations accessoires qu'il entraîne.

Les accords avec la ville du Havre, consacrés par l'avenant signé le 13 janvier 1904, ont fait l'objet d'un protêt définitif qui aboutira, sans doute, à un décret déclaratif d'utilité publique, au cours de la présente année. Toutefois le Réseau du Havre n'a pas réalisé les espérances d'amélioration que la Compagnie escomptait, la crise économique

et industrielle actuelle entraînant encore des diminutions de recettes que la plus stricte économie dans l'exploitation arrive à peine à compenser.

À Marseille, le développement continu du trafic s'est traduit par un excédent de 6.033.106 voyageurs (environ 10 % sur l'année précédente) et a conduit la Compagnie à augmenter encore son matériel roulant et à en accroître la puissance. C'est ainsi qu'on a augmenté la puissance motrice de l'usine, en vue de faire face aux exigences du service, jusqu'au jour où la Société l'Énergie Electrique du Littoral Méditerranéen sera en mesure d'assurer l'application du contrat passé, avec la Compagnie.

Un décret en date du 2 août 1904 ayant approuvé la rétrocession de la ligne Noailles-Saint-Pierre (chemin de fer de l'Est-Marseille) à la Compagnie, celle-ci a pris possession le 8 août dernier de l'exploitation de ce réseau, dont le matériel à vapeur était arrivé à l'extrême limite de durée.

La ligne de Saint-Marcel à Aubagne, dont la rétrocession a été accordée par décret du 26 mars 1904, a été commencée dès les premiers jours du mois de mai et vient d'être mise en exploitation avec un plein succès, le 13 janvier 1905. Cette ligne de plus de 13 kilomètres, a entraîné l'élargissement de la route nationale sur une grande partie de son parcours, le long de la rivière de l'Huveaune ; elle a exigé en outre la construction d'une nouvelle sous-station reliée à l'usine Centrale, la création de remises à Aubagne et un ensemble de travaux d'art très importants.

La Compagnie s'est trouvée en désaccord avec la ville de Marseille sur l'interprétation qu'il y avait lieu de donner à la partie de la convention du 3 novembre 1900, relative à l'abaissement du tarif les dimanches et fêtes.

Par arrêté du 23 février 1905, rendu à la demande de la ville de Marseille. M. le préfet des Bouches-du-Rhône a mis la Compagnie en demeure d'abaisser uniformément à 0 fr. 10, les dimanches et fêtes, à partir du 1^{er} mars 1903. les tarifs pour les voyageurs, sur toutes les lignes de tramways déclarées d'utilité publique par le décret du 28 janvier 1901. La Compagnie a fait immédiatement toutes protestations utiles sur l'interprétation donnée par la Ville au texte de cette convention et elle a introduit devant la juridiction compétente une demande tendant à l'annulation de l'arrêté susvisé.

La Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard a assuré la mise en exploitation des deux lignes qui lui avaient été concédées par le décret du 8 avril 1903, lignes dont les résultats ont répondu entièrement aux prévisions.

Cette société se préoccupe actuellement de compléter son réseau par la construction des lignes prévues, à titre éventuel, dans le décret sus-indiqué, et de l'étendre dans la commune de La Seyne, qui, par suite de son développement industriel, est devenue la deuxième ville du département.

À cet effet, la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard devra procéder à l'augmentation de son capital. La Compagnie y participera dans la mesure des intérêts importants qu'elle a dans cette affaire. Les résultats obtenus par cette Société en 1903 permettent de distribuer un dividende de 30 francs, en augmentant de 3 francs sur celui de l'année précédente.

La Compagnie des Tramways de Tunis a pu profiter, au cours du dernier exercice, des améliorations que la Compagnie a commencé à apporter à son réseau. C'est ainsi que les recettes, qui n'étaient que de 394.878 fr.33 c. en 1903, se sont élevées à 717.374 fr. 42 c. en 1904, et que le dividende de 14 francs mis en distribution l'an dernier, semble pouvoir être porté à 25 francs pour 1904, après dotation des divers comptes de Réserve et de Provision. Au cours de l'année dernière, cette Compagnie a obtenu de la municipalité de Tunis et des pouvoirs publics, la concession d'un certain nombre de nouvelles lignes jusqu'au 31 décembre 1904, date à laquelle ont été prorogées, en même temps, ses concessions urbaines, qui expiraient en 1906.

Pour faire face aux dépenses qu'entraîneront la construction de ces lignes nouvelles, l'accroissement de puissance motrice de l'usine et du matériel roulant, la Compagnie va

être amenée à augmenter son capital, et la Compagnie devra également participer à cette augmentation.

La nouvelle Compagnie des Tramways de Cambrai, à laquelle la Compagnie a continué son concours technique, a pu, au cours de l'année dernière, achever et mettre en service les différentes lignes qui font l'objet de sa concession. Il ne reste plus qu'à terminer un tronçon, dont l'exécution est subordonnée à la construction d'un pont par l'État. L'exploitation des tramways de Cambrai s'améliore au fur et à mesure de la mise en service des lignes, et les résultats déjà acquis permettent d'entrevoir une rémunération normale du capital-actions, lorsque l'affaire aura atteint son plein développement.

La Compagnie générale française de tramways s'est trouvée dans la nécessité d'alléger son portefeuille en prévision des augmentations de capital auxquelles elle aura à participer pour ses filiales de Toulon et de Tunis, puisque, aux termes de la décision ministérielle qui l'a autorisée à s'intéresser dans des affaires autres que les réseaux qui lui sont directement concédés, elle ne peut dépasser, pour la partie de ses valeurs mobilières constituée par les titres de ses filiales, le montant de ses diverses réserves.

Tout en créant une clientèle pour ces valeurs, elle s'est procuré, en même temps, des ressources pour le règlement partiel des dépenses importantes qu'entraînaient la transformation de l'Est-Marseille et la construction de la ligne d'Aubagne.

Maintenant que les travaux de transformation électrique de ses réseaux sont très avancés et que la construction des nouvelles lignes qui lui avaient été concédées est sur le point d'être terminée, elle a cru utile de constituer, dès à présent, un compte de provision spéciale pour le renouvellement ultérieur de ses voies et, le cas échéant, le remplacement de certaines parties importantes de son matériel.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Compagnie [générale] française de Tramways
(*Gil Blas*, 7 mai 1905)

Les actionnaires de la Compagnie française de tramways se sont réunis en assemblée extraordinaire, à l'hôtel de la Société des anciens élèves des Arts et Métiers, le 5 mai 1905.

À l'ouverture de la séance, sous la présidence de M. Jules Rostand, président du conseil d'administration, 51.546 actions étaient présentes ou représentées.

Cette assemblée avait pour objet de vérifier la sincérité des opérations relatives à la souscription des 20.000 actions de 500 francs, dont l'émission avait été autorisée par l'assemblée générale du 27 mars, et du versement de la somme de 135 fr. sur chaque action, ainsi que d'apporter aux statuts les modifications résultant de l'augmentation du capital social ainsi réalisée.

Le rapport du conseil, présenté par M. Lheureux, rappelle les motifs et les considérations qui ont amené le conseil à réaliser l'opération d'augmentation du capital social.

Sur l'invitation de M. le président, il est ensuite donné lecture de l'acte dressé le 25 avril 1905 par M^e Aron, notaire, substituant M^e Josset, notaire de la société, constatant la déclaration de la souscription des 20.000 actions nouvelles, et du versement du premier quart, souscrit par 1.293 actionnaires.

Après avoir entendu la lecture du rapport du conseil, et de l'acte notarié, les actionnaires ont adopté à l'unanimité et sans discussion, les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après vérification, reconnaît sincère et véritable la déclaration faite par le Conseil d'administration de la Compagnie générale française de tramways, suivant acte reçu par M^e Aron, notaire à Paris, substituant M^e Josset, notaire

de la Société, le 25 avril 1905, de la souscription des 20.000 actions de 500 francs chacune, représentant l'augmentation de capital de 10 millions de francs, autorisée par l'assemblée générale extraordinaire du 27 mars 1905, et du versement de la somme de 135 francs sur chacune de ces actions, cette somme représentant le premier quart du capital nominal de l'action et la prime.

En conséquence; cette augmentation est définitivement réalisée, et le capital social, qui était de 32 millions de francs, est élevé à 42 millions de francs.

2° L'assemblée générale décide que, par suite de l'augmentation du capital, la rédaction de l'art. 6 des statuts est modifiée et remplacée ainsi qu'il suit :

« Art. 6 (nouveau texte). — Le fonds social est fixé à quarante-deux millions de francs et divisé en 84.000 actions de 500 francs chacune, dont 64.000 correspondant à l'ancien capital, dès maintenant entièrement libérées, et 20.000 montant de l'augmentation résultant des décisions des assemblées générales des 27 mars et 5 mai 1905.

« Sur la proposition du conseil d'administration, il pourra être augmenté ou diminué par décision de l'assemblée générale des actionnaires, qui fixera le mode et les conditions de l'opération. »

La présente délibération et celle du 27 mars 1905, ainsi que la déclaration notariée de souscription et de versement, seront publiées conformément à la loi.

Et, pour faire les dépôts et publications, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une copie ou d'un extrait.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

Siège social : Paris, 29, r. de Londres

(*Recueil financier belge*, 1906, p. 97)

Jules Rostand, Paris ;pdt ;
L[ouis] Guary, Paris, v.-pdt ;
Baron Alfred Ancion, Liège ;v.-pdt ;
Aug. Collignon, Paris, adm.
Léon Collinet, Liège ;adm.
Moyse Dreyfus, Paris ;
Georges Martin, Paris ;
M. de Saint-Quentin, Paris ;
Ch[arles] Burrell, Paris ;
M[arius] Mancini, Paris ;
M[aurice] Renaud, Paris ;
E[rnest] Thurnauer, Paris ;
Léon Janssen, Bruxelles ;
G[eorges] Pavie ³⁵, Paris ; dir. gén.

S.A., 8-17 décembre 1875.

La Banque française et italienne et M. F[rédéric] de la Hault faisaient apport des concessions du Havre, de Nancy et de Marseille ;la soc. acquit ensuite les tramways d'Orléans, de Tours et de Gênes. Elle a cédé ces deux dernières exploitations.

Par décret du 24 novembre 1896 de la Régence de Tunisie, la Cie a été substituée aux anciens rétrocessionnaires de la concession d'un réseau de tramways dans la

³⁵ Georges Pavie (Poitiers, 1867-Versailles, 1929) : X-Ponts. Directeur général de la CGFT depuis 1901. Président en 1923. Voir encadré ci-dessous.

ville de Tunis. La concession, qui expirait le 23 mars 1956, a été prorogée à fin 1970 en 1904.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 13 avril 1906)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways, réunis en assemblée générale ordinaire, le 5 avril dernier, ont voté la distribution d'un dividende égal à celui réparti en 1904, c'est-à-dire 27 50 par action.

Nous ne reviendrons pas sur le bilan de cette Compagnie que nous avons analysé dans notre numéro du 22 mars dernier. Comme nos lecteurs ont pu s'en rendre compte, l'exercice 1905 a marqué un nouveau progrès dans la marche ascendante suivie depuis quelques années par les bénéfices de la Société. Le tableau suivant met d'ailleurs en évidence le développement rationnel et régulier de son trafic :

	Voyageurs	Recettes	Dépenses	Bénéfices	Coefficient d'exploit.
	En millions	En millions de fr.			En %
1900	62	6	5	1	84
1901	70	7	6	1	76
1902	83	9 5	6 5	3	71
1903	88	9	6 5	2 5	69
1904	96	10	7	3	66
1905	104	11	7 5	3 5	62

On ne constate dans ce tableau qu'un léger fléchissement des recettes en 1903. Faisons observer que cette moins-value n'est qu'apparente puisqu'elle provient seulement de ce que les recettes du réseau de Tunis ont cessé de figurer dans les comptes à dater de 1903, le réseau ayant été rétrocédé à une filiale.

Dans son rapport, le conseil d'administration attire l'attention sur les résultats de l'exercice 1905 qui, dit-il, ont été obtenus malgré l'obligation dans laquelle s'est trouvée la Compagnie de renoncer, à partir du 1^{er} mars 1905, aux tarifs spéciaux qu'elle percevait à Marseille, les dimanches et fêtes, sur les lignes de banlieue, et de les abaisser uniformément à 10 centimes. Cette obligation, dont elle a contesté la légalité, a entraîné une réduction importante des bénéfices réalisés ces jours-là par son exploitation puisque le tarif perçu s'est trouvé réduit d'un peu plus du tiers. Il lui a été possible d'atténuer cette perte dans une certaine mesure en augmentant sensiblement l'intensité du service ; mais, nécessairement, au prix d'un accroissement correspondant des dépenses d'exploitation. Pour ce motif, à Marseille, le nombre de

[lignes manquantes]

position, par l'assemblée générale extraordinaire du 27 mars 1905. Ces ressources ont été affectées suivant le programme indiqué, à la liquidation des travaux anciens, à l'agrandissement des usines et des installations de toute nature, et, surtout, à l'augmentation du matériel roulant, accru de 164 unités, soit près de 20 %.

Le rapport a ensuite fait des déclarations intéressantes concernant les filiales de la Compagnie et sur lesquelles nous croyons utile de nous étendre quelque peu.

Le développement du Réseau d'Orléans devenu intéressant depuis la mise en exploitation des lignes nouvelles qui avaient été concédées à la Compagnie en 1903 et

1904, s'est poursuivi, au cours de l'exercice 1905, dans des conditions satisfaisantes. Aussi, la Compagnie a-t-elle accepté de passer avec la ville une convention nouvelle aux termes de laquelle, moyennant la prorogation au 31 décembre 1960 de l'ensemble de la concession, elle s'est engagée à en augmenter le développement d'environ 8 kilomètres, en prolongeant deux des lignes anciennes et en en construisant deux nouvelles, l'une qui des servira le faubourg Saint-Jean, l'autre qui, empruntant le nouveau pont sur la Loire, mettra une partie des quartiers sur la rive gauche en communication directe avec le centre de la ville.

En ce qui concerne le Réseau de Nancy, les pourparlers avec la ville, pour un remaniement du réseau et des services, ont abouti à une convention qui prévoit, en dehors de ces remaniements reconnus nécessaires pour répondre aux besoins du public, les prolongements de deux des lignes anciennes et la construction d'une ligne nouvelle pour desservir la rue de Toul et le quartier de Saint-Mansuy. La Compagnie a également passé avec le département de Meurthe-et-Moselle une convention pour l'établissement d'une ligne qui relierait à Nancy le centre industriel de Champigneulle et, éventuellement, celui de Frouard.

Les accords avec la ville du Havre, dont il a été rendu compte dans l'assemblée du 27 mars 1905, n'ont pas encore abouti à la déclaration d'utilité publique que la Compagnie espérait plus prochaine.

Les recettes de ce réseau, dont on avait escompté le fléchissement, au cours de ces dernières années, ont repris une marche ascendante qui semble même s'accuser pendant les premiers mois de 1906.

Le trafic du Réseau de Marseille continue à s'accroître d'une façon constante et le nombre des voyageurs transportés s'est encore augmenté de plus de 6.500.000 au cours de l'année dernière. Une partie importante de cette augmentation est due, il est vrai, à la ligne de Noailles-Saint-Pierre, dont la transformation n'a produit tous ses effets qu'au cours de l'exercice 1903, et à la ligne d'Aubagne (mise en service le 15 janvier 1905).

La convention avec la Ville de Marseille n'a pas été acceptée par les pouvoirs publics sous la forme qui lui avait été donnée. L'administration a déclaré, en effet, qu'il n'était pas possible de donner suite à une convention qui prévoyait explicitement la perception des tarifs du dimanche sur les nouvelles lignes de banlieue, alors que la question du maintien de ces tarifs faisait l'objet d'un différend contentieux entre la Ville et la Compagnie. L'administration a estimé, en outre, que les tarifs supérieurs à 0 fr. 10 pour les lignes nouvelles de banlieue, si justifiés qu'ils puissent paraître en eux-mêmes, cadreraient mal avec ceux des banlieues déjà desservies au tarif uniforme de 0 fr. 10, et qu'il était nécessaire, par conséquent, de les unifier, sauf en ce qui concerne la ligne des Camoins, dont la longueur et le développement parallèle à celui de la ligne d'Aubagne pouvaient motiver le sectionnement et un tarif spécial de 0 fr. 215.

De plus, l'administration demandait que la durée de la concession de l'ensemble du réseau, dont la prorogation avait été prévue jusqu'au 31 décembre 1963, fût ramenée au 31 décembre 1960, date d'expiration de la concession d'Aubagne. Elle indiquait, d'ailleurs, que ces charges nouvelles imposées à la Compagnie pouvaient justifier des compensations de la part de la Ville et, notamment, l'abandon d'une partie des redevances prévues à la convention du 28 janvier 1901.

La Compagnie a donc été conduite à discuter sur ces bases une nouvelle convention. Elle a fait observer, et la Ville a été d'accord avec elle sur ce point, que la date d'expiration des concessions prorogées devait être fixée non en 1960, car la ligne d'Aubagne est une concession départementale, mais en 1962, année où expire la concession municipale de la ligne Noailles-Saint-Pierre.

Quant à l'abaissement et à l'unification des tarifs dont l'administration faisait une condition impérative pour la concession du nouveau réseau, la Compagnie a demandé et obtenu la compensation par une réduction de la redevance municipale

antérieurement établie, laquelle serait dorénavant limitée à 100.000 fr. pour les dix premiers millions de francs de recettes et serait, au delà de ces dix millions, augmentée de 1 % des recettes entre 10 et 11 millions, de 2 % entre 11 et 12 millions et, à partir de ce chiffre, uniformément de 3 %.

La convention ainsi modifiée et arrêtée est actuellement soumise au pouvoirs publics.

La Société des chemins de fer du Var et du Gard a continué sa marche régulière et satisfaisante.

La demande de concession du réseau de La Seyne, faite par la Compagnie des Tramways de Toulon, qui est à la veille d'aboutir, assurera à cette Compagnie un développement important de son exploitation : c'est pour le réaliser qu'elle a augmenté son capital social, aujourd'hui porté à trois millions de francs et divisé en 30.000 actions de 100 fr. Elle a pu en assurer la rémunération dans les mêmes conditions qu'en 1904, en donnant aux actions tant anciennes que nouvelles un dividende total de 10 fr. Les actions de cette Société sont cotées depuis quelques mois à la Bourse de Paris.

La Compagnie des Tramway de Tunis a poursuivi son développement dans des conditions satisfaisantes.

Elle va proposer la distribution d'un dividende total de 0 50 aux 45.000 actions de 100 fr. qui constituent aujourd'hui son capital. L'an dernier, le dividende avait été de 5 %.

Cette Compagnie a obtenu des pouvoirs publics la concession, jusqu'en 1976, d'un chemin de fer électrique partant de Tunis et devant desservir la Goulette, Carthage et La Marsa, et de la fourniture de l'énergie électrique pour l'éclairage et la force motrice dans cette partie de la banlieue de Tunis qui paraît appelée à un grand développement.

Pour faire face aux dépenses qu'entraîneront ces concessions, la Compagnie des Tramways de Tunis va être amenée à des augmentations de capital auxquelles la Compagnie générale française de Tramways sera appelée à participer.

La Compagnie des Tramways de Cambrai a poursuivi son exploitation dans des conditions qui marquent un progrès sur l'exercice précédent.

Elle est actuellement en instance pour obtenir la rétrocession des tramways de Saint-Quentin, actuellement exploités à l'air comprimé et qui seraient transformés à traction électrique.

Après avoir entendu le rapport du conseil d'administration, l'assemblée a autorisé le conseil d'administration à procéder, au moment que choisira celui-ci, à l'échange des obligations 4 % émises sous les numéros 1 à 72.200, et actuellement en circulation, contre des obligations nouvelles créées à cet effet, apportant également 4 %, mais remboursables en une période pouvant être prolongée jusqu'au 31 décembre 1962.

L'assemblée générale a autorisé en outre le conseil à créer de nouvelles obligations 4 %, dans la mesure nécessaire pour procéder au remboursement éventuel dont il vient d'être parlé et pour assurer de nouvelles ressources à la société. Le nombre des obligations nouvelles sera calculé de manière à ce que la charge moyenne annuelle de la Compagnie, tant pour le service des intérêts que pour celui de l'amortissement ne soit supérieure à la charge résultant des obligations actuellement émises.

L'assemblée générale a réélu pour six ans : MM. L. Guary et L. Janssen, administrateurs sortants.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} décembre 1906)

Sociétés d'électricité. — M. Pavie, directeur général de la Compagnie générale française de tramways, vient d'être choisi par M. le ministre des Travaux publics, des

Postes et des Télégraphes pour faire partie du Comité d'électricité dont la création a été prévue par l'article 20 de la loi du 15 juin 1900 sur les distributions d'énergie.

Cette commission importante se compose de 15 représentants professionnels des grandes industries électriques, de 15 fonctionnaires représentant des administrations publiques intéressées, ministère de l'Intérieur, ministère des Postes et télégraphes, ministère de la guerre, ministère de l'Agriculture, ministère des Travaux publics.

Une autre commission présidée par Alfred Picard, président de la Section Travaux publics du Conseil d'État est chargée d'élaborer les règlements d'administration publique prévus par la même loi.

M. Pavie était notre concitoyen, l'an passé, comme directeur de la Compagnie des Tramways électriques de Hanoi.

Compagnie générale française de tramways
(Cote de la Bourse et de la banque, 7 mars 1907)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le 21 mars courant.

Les comptes de l'exercice 1905 qui leur seront soumis accusent une nouvelle progression des résultats obtenus par la Compagnie ; les bénéfices s'élèvent, en effet, à 3.001.814 51 contre 2.380.527 85 l'année dernière, comme le montre la comparaison des comptes de profits et pertes établie ci-dessous :

	1905	1906
CHARGES		
Dépenses d'exploitation proprement dites	6.336.731 55	7.078.945 05
Redevances diverses aux villes et aux communes, entretien des voies publiques, frais de contrôle	467.573 86	456.037 38
Droit de régie et de stationnement, contributions	366.079 21	399.454 45
Subventions aux caisses de secours et de retraites et accidents du travail	73.306 13	
Abonnement au Timbre	47.921 24	49.890 81
Frais généraux d'administration centrale	232.292 85	228.370 77
Intérêts d'emprunts sur obligations 4 %	1.366.380 00	1.481.920 00
Intérêts d'emprunts sur obligations 3 %	31.842 19	24.703 50
Obligations 4 % amorties pendant le dernier exercice	406.000 00	225.500 00
Obligations 3 % amorties pendant le dernier exercice	7.000 00	14.000 00
Total des charges	<u>9.335.126 97</u>	<u>10.111.086 52</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation (perception)	11.139.754 55	12.507.701 50
Recettes diverses	44.093 10	46.904 63
Intérêts sur valeurs mobilières et produits divers	531.807.17	558.294 90
Total des produits	<u>11.715.654 82</u>	<u>13.112.901 03</u>

Rappel des charges	9.335.126 97	10 111.086 52
Bénéfices nets	2.380.527 85	3.001.814 51
Solde reporté de l'exercice précédent	202.482 31	225.794 51
Solde disponible	<u>2.583.010 16</u>	<u>3.227.609 02</u>

Cette importante augmentation permettra — bien que la rémunération des actions nouvelles constitue déjà, à dividende égal, une augmentation de charges pour la Compagnie — de porter le dividende de 27 50 à 30 fr. par action ; 138.580 fr. 72 doivent normalement être portés à la réserve légale ; 125.000 fr. au compte provision pour accidents et renouvellement ; 105.200 fr. serviront à doter un nouveau compte « reconstitution du capital social » dont la création a été décidée ; 225.794 fr. reviendront au conseil et il restera ainsi à reporter à nouveau une somme de 232.221 fr. 55.

Le bilan qui doit être soumis à l'approbation des actionnaires se compare à celui au 31 décembre 1905 de la façon suivante (au 31 décembre) :

	1905	1906
ACTIF		
Premier établissement :		
Voies et usines, terrains et bâtiments, matériel roulant, outillage matériel et mobilier	77.229.264 99	81.250.773 83
Dépenses sur travaux en cours et de nouvelles lignes	261.710 00	392.410 80
Cautionnements déposés par la compagnie	148.231 00	148.673 30
Approvisionnements divers dans les réseaux	1.689.345 27	2.360.794 77
Valeurs mobilières	6.234.365 95	6.768.912 80
Caisse et banquiers	3.110.709 78	6.565.080 24
Impôts à récupérer sur actions et obligations	76.001 87	69.423 18
Débiteurs divers et comptes d'ordre	699.016 19	528.984 77
Différence entre le taux de remboursement et le produit net des obligations	2.267.790 00	—
Acompte sur dividende de 1905	819.400 00	1.650.000 00
	<u>92.535 865 05</u>	<u>99.165.053 69</u>
PASSIF		
Capital :		
Actions	42.000.000 00	42.000.000 00
Obligations 4 %	23 846 000 00	39.445.000 00
Obligations 3 %	1.058.500 00	1.051.500 00
Réserve légale	461 927 47	573.884 87
Réserve spéciale	6.213.669 14	6.213.669 14

Réserve d'amortissement par remboursement d'obligations	2.090.790 00	14.000 00
Réserve spéciale pour accidents et renouvellements	558.619 80	548.865 27
Cautiionnements déposés	205.637 55	227.635 25
Créditeurs divers et comptes d'ordre	2.447.535 77	829.516 59
Obligations à rembourser	304.417 40	3.158.720 65
Coupons à payer	765.757 70	874.652 90
Profits et pertes :		
Bénéfices de l'exercice	2.380.527 85	3.001.814 51
Report de l'exercice précédent	202.482 31	225.794 51
	<u>92.535 865 05</u>	<u>99.165.053 69</u>

Comme principale variation à relever dans ces comptes, il faut signaler d'abord celle des approvisionnements divers dans les réseaux qui ont passé de 1.689.345 27 à 2.360.794 77 en augmentation de 617.449 50 par suite du stock de matériaux de voies constitué par le réseau de Marseille pour les lignes en cours de construction.

On remarque ensuite que les valeurs mobilières, toujours évaluées à leur prix de revient et comprenant, pour la presque totalité, des actions et obligations des sociétés filiales de Toulon, Tunis et Cambrai, s'élèvent à 6 millions 768 912 80. Malgré les réalisations de portefeuille opérées dans des conditions satisfaisantes, au cours de 1906, ce chiffre est en augmentation de 564.546 85 sur celle correspondant de 1905, en raison des souscriptions d'actions nouvelles effectuées à la suite des augmentations du capital de la Société des Tramways de Tunis et de la Compagnie des Tramways de Cambrai.

Quant aux détails d'exploitation, le rapport des commissaires, seul encore publié, n'en fournit aucun, mais les chiffres que nous venons d'examiner prouvent par eux-mêmes que l'exercice 1906 a été des plus fructueux pour la Compagnie.

Compagnie générale française de tramways
(Cote de la Bourse et de la banque, 20 avril 1907)

La caractéristique de l'exercice clos le 31 décembre 1900 a été une augmentation sensible dans les bénéfices, qui, comme nous l'avons mentionné dans notre numéro du 7 mars dernier, se sont élevés à 3.001.814 51 contre 2.380.527 85 l'année dernière, en plus-value de 621.286 66.

Le tableau suivant montrera le développement qu'a pris le trafic au cours des 5 dernières années (en milliers de francs) :

	1902	1903	1904	1905*	1906
Capital social	32.000	32.000	32.000	—	42.000
Recette d'exploitation	2.885	3.210	3.748	4.191	4.748
Bénéfices nets déduction faite des charges	1.512	1.729	1.933	2.380	3.002

Produits p. % du capital actions	4.72	5 40	6.22	6.43	7.14
Dividende	22.50	25.00	27.50	27.50	30.00
Pourcentage	4 1/2	5 %	5 1/2	5 1/2	6 %

(*) Jusqu'au 30 juin 32.000 fr. ; à partir du 1^{er} juillet 42.000 fr.

Comme on peut s'en rendre compte, la progression des recettes d'exploitation montre que l'augmentation du capital effectuée par la Compagnie en 1906 était nécessaire. Les résultats, sont encourageants, si l'on tient compte que depuis 1902, les augmentations de salaires du personnel et les autres avantages accessoires résultant du repos hebdomadaire et des retraites, représentent un supplément de dépenses, d'environ 1.200.000 fr.

L'accroissement du trafic tient, comme le fait observer le rapport qui a été soumis aux actionnaires, au développement des villes desservies, dont la population augmente d'une façon constante et aussi, à la faveur croissante du public, pour les moyens de transport à bon marché. Mais du fait même de l'extension des réseaux, la Compagnie a été obligée de se procurer de nouveaux capitaux pour faire face aux besoins légitimes auxquels elle doit satisfaire.

C'est ainsi qu'il faut prévoir d'ici trois ans la construction d'au moins les 2/3 des 56 kilomètres du troisième réseau de Marseille, déjà commencé avec le produit de l'échange des obligations.

Il y a encore la construction d'environ 19 kilomètres, sans compter le matériel roulant et les installations accessoires qu'elle comporte. pour les 3 réseaux de Nancy, Orléans et Le Havre.

Enfin, pour les sociétés filiales, la Compagnie doit contribuer à l'achèvement du chemin de fer électrique de Tunis-Goulette Marsa, qui sera livré à l'exploitation à la fin de l'année et aider la Compagnie de Cambrai à assurer la transformation des tramways de Saint-Quentin.

Pour faire face à ces travaux, la Compagnie a décidé d'augmenter encore cette année le capital social de 8.000.000 de francs, en le portant à 50.000.000 de francs, par l'émission de 46.000 actions nouvelles de 500 fr. Ces actions ont été émises au prix de 570 fr. La prime de 70 francs par titre, constituée au profit de la société, sera appliquée à raison de 50 fr. par titre, représentant la part des actions nouvelles dans la réserve légale qui sera portée ainsi à 5.000.000 de francs. Les 20 francs de surplus serviront à unifier le dividende des actions, tant anciennes que nouvelles pour l'exercice 1907.

Les divers réseaux que la Compagnie exploite à Marseille, Le Havre, Nancy et Orléans ont pris un essor rapide et continu. Cependant, l'accroissement sensible des bénéfices constatés pour l'exercice écoulé est dû en grande partie au réseau de Marseille, qui a bénéficié de l'exposition coloniale, tenue dans cette ville, de mai à octobre 1906.

Les recettes des 4 réseaux ci-dessus réunis se sont élevées en 1906. à 12.554.606 13 contre 11.183.847 65 en 1905, soit en plus pour 1905. 1.370.758 48. D'autre part, les dépenses ont atteint 8.364.963 02 contre 7.523.914 précédemment. Les bénéfices d'exploitation de l'exercice se montent donc à 4.189.643 11 contre 3.659.942 78 en 1905. En déduisant les charges pour intérêts et amortissements des obligations 4 % et 3 %, soit 1.746.123 50, on obtient un bénéfice net de 3.001.814 51 qui, ajouté au solde reporté de 1905, donne une somme disponible de 3.227.619 02, Le dividende, à répartir entre les actionnaires, a été fixé à 30 francs par action. Un acompte de 12 50, ayant déjà été payé en novembre dernier, le solde, soit 17 50, sera distribué à partir du 1^{er} mai prochain.

.....

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1908, p. 1042-1047 :
Administrateurs : Jules Rostand, président ; Alf. Ancion et L. Guary, v.-présidents ;
Ch. Burrell, Aug. Collignon, L. Collinet, Moyse Dreyfus, Janssen, Georges Martin, M. de
Saint-Quentin, Renaud, Thurnauer, L. Goury du Roslan.
Dir. gén. : M. Pavie.
Commissaires des comptes : J. Charton, Monnier.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des transports*, 8 février 1908)

M. BOULLE ³⁶, ingénieur en chef des Ponts et chaussées à Toulouse, est placé, sur sa demande, dans la position de congé illimité et autorisé à entrer, à la résidence de Paris, au service de la Compagnie générale française de tramways, en qualité d'adjoint au directeur général

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
Assemblée générale ordinaire du 18 mars 1908
Rapport du conseil d'administration pour l'exercice 1907
(*Le Journal des transports*, 4 avril 1908)

Messieurs,

À la faveur d'une température exceptionnelle, et grâce au succès remarquable de l'Exposition coloniale de Marseille, l'année 1906 avait fourni à nos recettes une augmentation de 1.370.758 fr. 48, dépassant sensiblement l'accroissement annuel d'environ 800.000 francs que nous avons eu à constater en 1901 et en 1905.

L'exercice 1907, dont nous venons aujourd'hui vous rendre compte, n'a pas bénéficié de circonstances aussi favorables et a eu à souffrir des intempéries d'un été et d'un automne particulièrement pluvieux.

Néanmoins, par suite du développement du trafic et de l'ouverture à l'exploitation d'un certain nombre de lignes du nouveau réseau de Marseille, les recettes se sont relevées en fin d'année et ont presque égalé le chiffre de 1906 ; la différence en moins n'est, en effet, que de 33.990 fr. 36.

L'augmentation obtenue au cours de l'avant-dernier exercice est donc aujourd'hui consolidée et les circonstances exceptionnelles qui se sont produites en 1906 n'ont pas eu d'autre conséquence que de nous procurer en une année le progrès que, sans elles, nous aurions mis deux ans à réaliser.

Nous constatons, depuis le mois de janvier, des augmentations de recettes continues et importantes, qui font bien augurer des résultats de l'exercice 1908.

Nous vous disons, l'an passé, que nous avons réglé avec notre personnel les questions relatives au repos hebdomadaire et aux retraites ouvrières ; nous avons poursuivi l'application des mesures que vous aviez bien voulu approuver, et qui étaient en vigueur depuis le 1^{er} octobre 1906. La charge très importante qui en découle a donc porté sur toute l'année 1907, alors qu'elle n'avait influencé que le dernier trimestre 1906.

³⁶ Léon Bouille (1865-1947) : président de la CGFT en 1929, après le décès de Georges Pavie. Voir encadré ci-dessous.

Il en est résulté une majoration des dépenses d'exploitation, influencées, en surcroît, par la hausse des matières premières ; les économies que nous avons pu apporter dans la gestion de nos services, jointes à l'accroissement des intérêts et produits divers, ont permis de ramener à 89.000 francs la diminution que vous relevez dans les produits nets de l'exploitation et qui est à mettre en regard de la baisse de 34.000 francs des recettes.

Nous ajouterons que les sacrifices consentis par nous sont appréciés comme il convient par l'ensemble de notre personnel qui nous donne, en retour, la preuve de son zèle et de son dévouement.

Les quatre réseaux que nous exploitons ont fourni, en 1907, 12.520.615 fr.77 de recettes, et 4.100.664 fr. 01 de produits nets.

Ces résultats ne tarderont pas à s'améliorer encore, grâce à la faveur croissante du public pour nos services et à l'exécution méthodique du programme, approuvé par vous, pour la mise en exploitation de nos nouvelles concessions.

L'exposition des applications de l'électricité, qui s'ouvrira le 19 avril prochain à Marseille, et sur laquelle nous vous donnerons plus loin quelques détails, procurera, également cette année, un supplément de recettes important.

Examinons maintenant la situation de nos réseaux et de nos filiales.

Réseau d'Orléans. — Un décret du 23 octobre dernier a sanctionné les accords intervenus entre la Ville et notre Compagnie, pour la construction d'environ 8 kilomètres de lignes nouvelles et la prorogation, au 31 décembre 1906, de la durée de l'ensemble de la concession.

Les travaux, immédiatement entrepris, sont déjà assez avancés pour que nous puissions mettre la première ligne en service sous peu de jours, et terminer le nouveau réseau avant la fin de l'année.

La progression des recettes, déjà marquée en 1907, s'affirmera plus nettement encore au fur et à mesure de l'ouverture à l'exploitation des nouvelles lignes.

Réseau de Nancy. — Les conventions avec le département de Meurthe-et-Moselle et avec la ville de Nancy ont reçu l'homologation des Pouvoirs publics les 29 juin et 17 août 1907.

Les lignes urbaines sont aujourd'hui achevées et livrées à l'exploitation, à l'exception du prolongement sur Laxou, dont l'exécution est subordonnée au rescindement d'un immeuble que la Ville vient d'exproprier.

Quant à la ligne de Champigneulle, qui nous a été rétrocédée par le département, les travaux en sont aujourd'hui assez avancés pour que nous puissions la mettre en service au commencement du printemps.

Le développement constant du réseau de Nancy nous a conduits à passer avec la Compagnie, générale d'électricité de cette ville un contrat pour la fourniture de l'énergie électrique qui nous est nécessaire, mais nous conservons, comme secours, nos installations actuelles.

Ce contrat, analogue à celui qui nous donne toute satisfaction à Marseille, répond à la même préoccupation de réduire nos services à leur objet essentiel et de diminuer, par conséquent, les aléas de nos exploitations.

Les progrès continus du réseau de Nancy autorisent toujours les meilleures perspectives d'avenir.

Réseau du Havre. — L'augmentation des recettes que nous avons signalée en 1906 s'est maintenue pendant toute l'année 1907.

Nous avons vu enfin aboutir les projets de prolongements jusqu'aux Phares de la Hève, des lignes Hôtel de Ville, Boulevard Maritime et Rond-Point-Sainte-Adresse-Ignaul qui avaient fait l'objet, durant les années précédentes, de longs pourparlers dont nous vous avons rendu compte. Le premier prolongement a été mis en service le 30 juin, avec un succès qui ne s'est pas démenti pendant toute la saison estivale ; le second sera terminé et entrera en exploitation en mai 1908.

La Ville du Havre nous a proposé de reprendre et d'exploiter le tramway de la côte Sainte-Marie ; nous avons engagé des négociations à ce sujet, en demandant, en retour, une prolongation de la durée de l'ensemble de notre concession.

Réseau de Marseille. — Nous avons poursuivi, en 1907, la construction des lignes qui ont fait l'objet de la convention du 12 mai 1906 ; 20 kilomètres-du nouveau réseau sont actuellement en-service ; les résultats qu'ils fournissent répondent à nos prévisions.

Les travaux de 1908 seront poussés avec toute l'activité compatible avec l'état des voies communales empruntées par nos lignes. Les améliorations de voirie nécessaires sont à la charge de la Ville de Marseille qui y a consacré des crédits importants ; leur état d'avancement nous permettra de construire, en 1908, 17 kilomètres de lignes nouvelles.

Les fêtes de l'Exposition Coloniale ont laissé de tels souvenirs dans la population-marseillaise et un si grand désir d'en revoir de semblables, que l'idée est naturellement venue de chercher à renouveler ce grand succès.

On a pensé que la mise en exploitation des réseaux de distribution électrique qui desservent maintenant Marseille et la plus grande partie de la région méridionale, l'installation de puissantes usines tout à fait modernes, qui mettent à la disposition du public l'énergie électrique sous toutes ses formes, donneraient un intérêt particulier à une Exposition des Applications qu'elle peut fournir.

Cette idée a été accueillie avec la plus grande faveur ; la Ville, qui s'impose des sacrifices importants, pour conserver l'ancien domaine de l'Exposition Coloniale et en faire un magnifique jardin, avec des palais définitifs, l'a mis à la disposition du Comité formé pour réaliser ce projet.

Les plus précieux concours ont été immédiatement acquis : Ville, Département, chambre de commerce, grandes compagnies ou industries importantes de Marseille ont tenu à donner leur appui.

Nous avons d'autant plus volontiers suivi cet exemple que nous ne nous sommes jamais désintéressés des manifestations qui peuvent développer la richesse et l'outillage économique des villes desservies par nos réseaux.

Nous y voyons, d'ailleurs, la perspective d'organisations analogues dans l'avenir, susceptibles de mettre en valeur un emplacement très favorable que nous desservons dans des conditions qui ont été particulièrement appréciées en 1906.

Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard. — Tramways de Toulon. — Les résultats d'exploitation des Tramways de Toulon ont été supérieurs à ceux de 1905 et 1906.

Le réseau de la Société s'est accru, l'an-passé, des lignes de Toulon à Lagoubran et de Lagoubran à La Seyne et aux Sablettes. Mises en exploitation en octobre 1907, elles ont donné des recettes dépassant les prévisions.

Le réseau doit s'augmenter prochainement des lignes de Toulon à Hyères, dont la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard poursuit en ce moment la rétrocession et pour laquelle elle a passé avec la Compagnie Provençale de Tramways, qui les exploite actuellement, des accords soumis à l'examen et à l'approbation de l'Administration supérieure.

Pour réaliser cette extension importante, la Société a décidé de porter de 3 à 4 millions son capital social, et nous serons appelés à fournir notre concours à cette opération.

Dans sa réunion du 21 février 1908, l'assemblée générale de la Société des Tramways du Var et du Gard a fixé 10 francs par action de 100 francs le dividende de l'exercice 1907.

Compagnie des Tramways de Tunis. — Les recettes des Tramways de Tunis ont continué à progresser de la manière la plus satisfaisante ; elles accusent un développement de trafic plein de promesses pour l'avenir de l'affaire.

La Société a poussé très activement les travaux qui lui incombent dans la construction du chemin de fer électrique qui doit relier Tunis à La Goulette, à Carthage et à La Marsa ; elle a l'intention d'inaugurer la nouvelle ligne au début de la prochaine saison estivale.

Depuis le 1^{er} janvier 1908, la Société a repris l'exploitation des lignes anciennes de Tunis à La Goulette et à La Marsa antérieurement concédées à la Compagnie Bône-Guelma et provisoirement, elle assure ce service à la vapeur.

La plus grande partie du capital appelé en 1907 n'a encore donné d'autres produits que ceux provenant de la fourniture de l'énergie électrique, dont la vente, dans la banlieue de Tunis, est un des objets de la concession.

Les résultats obtenus permettent de prévoir le maintien du dividende à 6 %, comme l'année précédente.

Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin. — La Compagnie des Tramways de Cambrai a poursuivi son exploitation dans des conditions normales.

Un décret du 9 août 1907 a ratifié la rétrocession, à cette Compagnie, des Tramways de Saint-Quentin.

À partir de cette date, la Compagnie a pris la dénomination de Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin.

Les opérations de transformation du réseau de Saint-Quentin à l'électricité ont été entreprises sans retard, et les travaux sont très avancés.

*
* *

Après vous avoir donné ces explications sur nos réseaux et les sociétés dans lesquelles nous avons des intérêts importants, nous devons vous rappeler que les assemblées générales extraordinaires des 21 mars et 15 mai 1907 ont réalisé l'augmentation du capital de notre société de 42 à 50 millions, par la création de 16.000 actions nouvelles de 500 francs.

.....

Après l'allocution de M. J. Rostand, président du conseil d'administration, les résolutions suivantes mises aux voix ont été adoptées à l'unanimité:

1° L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires, approuve, dans toutes leurs parties, le rapport du conseil d'administration, le bilan et les comptes de l'exercice 1907, tels qu'ils lui sont présentés.

2° L'assemblée générale, adoptant la répartition des bénéfices et les diverses attributions proposées par le conseil d'administration, fixe le dividende de l'année 1907 à 30 francs, par action, et approuve le report à nouveau, au Crédit des actionnaires, de la somme de 194.215 fr. 04.

Les intérêts statutaires de 5 %, soit 12 fr. 50, jusqu'au 30 juin (date de la libération des actions nouvelles) ayant été payés à titre d'acompte (coupon n° 12) le 1^{er} novembre dernier, le solde, soit 17 fr. 50, sera mis en distribution sur les 100.000 actions anciennes et nouvelles, sous déduction des impôts de finances, à partir du 1^{er} mai prochain, contre présentation du coupon n° 13.

3° L'assemblée générale autorise le conseil d'administration à procéder à l'émission d'obligations de 500 fr. 5 %, du type actuellement en circulation, au fur et à mesure des besoins de la Société, et jusqu'à concurrence de 19.500 obligations.

Elle lui donne tous pouvoirs pour :

1° Faire les démarches nécessaires vis-à-vis des pouvoirs publics et obtenir d'eux toutes autorisations utiles.

2° Fixer toutes dates et conditions des émissions ainsi que l'emploi des fonds en provenant, au mieux des intérêts de la Société.

3° L'assemblée générale donne *quitus* de la gestion de M. l'administrateur Marius Mancini, décédé.

4° L'assemblée générale confirme la nomination comme administrateur, en remplacement de M. Marius Mancini et pour la durée du mandat qui lui restait à courir, de M. Louis Goury du Roslan ³⁷, qui a déclaré accepter cette fonction.

5° L'assemblée générale, agissant en conformité de l'article 17 des statuts, réélit administrateurs : MM. Collinet, Dreyfus et de Saint-Quentin, qui déclarent accepter.

6° L'assemblée générale nomme aux fonctions de commissaires des comptes pour l'exercice 1908, M. l'ingénieur J. Charton et M. l'ingénieur D. Monnier, avec faculté d'agir ensemble ou séparément ; elle fixe leur rémunération à la somme de 1.000 francs pour chacun d'eux.

7° L'assemblée générale donne, en tant que de besoin, et conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, l'autorisation aux membres du conseil d'administration - de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect dans les entreprises ou dans les marchés faits avec la Compagnie ou pour son compte.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des transports*, 24 avril 1909)

...

En même temps et pour faire face au développement de nos affaires, le conseil a nommé directeur de la Compagnie M. L. Boulle, précédemment adjoint au directeur général, et dont les services nous ont donné, depuis un an, complète satisfaction.

...

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
Assemblée générale ordinaire du 17 mars 1909
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 20 mars 1909,
pp. 210-213)

La séance est ouverte à 4 heures, sous la présidence de M. Rostand, président du conseil d'administration, qui constate que 25.940 actions sont présentes ou représentées et qui appelle au bureau, comme scrutateurs les deux plus forts actionnaires, MM. [Alfred] de Watteville ³⁸ (5.741 actions) et Lachambre (3.478).

M. Lheureux est nommé secrétaire de l'assemblée et donne lecture, en cette qualité, du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

La progression des recettes d'exploitation, que nous vous avons signalés dans les rapports afférents aux derniers exercices, s'est affirmée de façon importante pendant

³⁷ Louis Goury du Roslan (Bogota, 1860-Paris, 1939) : ingénieur en chef des ponts et chaussées, administrateur de la Thomson-Houston depuis 1903, en remplacement de son frère Célian. Représentant du groupe dans diverses filiales et participations. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

³⁸ Alfred de Watteville (1853-1926) : associé de la Banque Périer, Mercet et Cie (1892-1901), fondatrice de la Française Thomson-Houston. Administrateur ou commissaire aux comptes de diverses filiales de ce groupe. Voir [Qui êtes-Vous ?](#)

l'année 1908, où elle s'est élevée à 1.189.356 fr. 63, soit plus de 9 % d'augmentation sur les recettes de l'année précédente.

Les produits nets d'exploitation ont suivi une marche parallèle de 4.100.664 fr. 01 en 1907, ils ont atteint 4.651.529 fr. 93 en 1908, comportant ainsi une augmentation de 550.865 fr. 92.

Ces résultats qui, certainement, vous donneront satisfaction, sont dus au développement du trafic sur nos anciennes lignes, à l'ouverture de quelques lignes nouvelles et, enfin, au mouvement créé à Marseille par l'Exposition internationale des applications de l'électricité.

Les bénéfices totaux de l'exercice 1908 s'élèvent à fr. 5.517.074 87 (contre 4.865.445 fr. 35 en 1907).

Malgré l'augmentation de nos charges, nous pourrions ainsi vous proposer la distribution d'un dividende de 30 francs, après avoir porté 192.184 fr. 07 au compte reconstitution du capital et 150.000 francs au compte provision pour accidents, affaires contentieuses, etc.

Nous allons, comme de coutume, vous rendre compte de la situation de nos divers réseaux et de nos filiales.

Réseau d'Orléans

Les lignes qui nous ont été concédées par décret du 25 octobre 1907 sont terminées et exploitées depuis le mois de décembre 1908, sauf un petit prolongement desservant le Jardin botanique.

Le trafic de l'ancien réseau est en développement marqué ; celui des nouvelles lignes est entièrement conforme à nos prévisions.

Réseau de Nancy

Le nouveau réseau urbain, qui a fait l'objet de la concession du 17 août 1907, est en service depuis les premiers mois de l'année, sauf la ligne de Laxou, dont la construction, retardée par les formalités d'expropriation, vient d'être entreprise.

La ligne de Champigneulle a été ouverte à l'exploitation le 9 avril 1908 les résultats obtenus à ce jour justifient le prolongement de cette voie ferrée dans les conditions prévues à la convention du 29 juin 1907 ; aussi avons-nous saisi le département de Meurthe-et-Moselle d'une nouvelle demande de concession, et, pour donner satisfaction aux populations intéressées, avons-nous prévu que la ligne, qui devait s'arrêter à Frouard, serait poussée jusqu'à Pompey.

Ce prolongement doit donner lieu à une extension de la durée de notre concession départementale.

La ville de Nancy nous a demandé d'étudier la constitution d'un nouveau réseau urbain desservant les quartiers nord-est de la ville, le cimetière sud et de village de Tomblaine. Nous espérons pouvoir arrêter bientôt, d'accord avec la municipalité, les différentes conditions de cette concession.

Le contrat avec la Compagnie générale d'électricité, pour la fourniture de l'énergie électrique nécessaire à notre exploitation, dont nous vous avons entretenu l'année dernière, vient d'entrer en application.

Le réseau de Nancy progresse d'une façon continue et nous comptons voir ses produits s'accroître en 1909, notamment du fait de l'Exposition régionale et internationale, dont l'ouverture est fixée au mois de mai prochain.

Réseau du Havre

La crise économique s'est particulièrement fait sentir au Havre, où nombre d'industries ont dû réduire leur personnel ; aussi les recettes n'ont-elles que faiblement augmenté au cours de 1908.

Nous avons tout lieu d'espérer que l'année 1909 sera meilleure, Nous avons repris, depuis le 19 décembre dernier, le réseau des tramways du Havre à Montivilliers, dont la société concessionnaire n'arrivait que difficilement à assurer l'exploitation, et qu'elle a consenti à nous céder à des conditions avantageuses pour nous. Les réformes que nous avons pu introduire dans l'organisation du service nous permettent d'assurer dès à présent une rémunération satisfaisante du capital engagé dans cette affaire.

À l'occasion de cette reprise, et en raison de la consommation d'énergie qu'elle entraîne, nous avons pu réviser nos accords avec l'Énergie électrique havraise et obtenir, pour l'ensemble de la fourniture, un abaissement notable et immédiat du coût du courant sur celui pratiqué, aux termes de nos contrats anciens, depuis 1894.

En même temps, nous avons engagé des négociations avec la ville en vue de remanier la ligne du Havre-Montivilliers, et de la mettre à la même largeur de voie que le reste de notre réseau, en supprimant simultanément les parties qui font double emploi avec certaines de nos lignes urbaines. Nous espérons qu'une solution donnant satisfaction aux divers intérêts en présence pourra intervenir dans le courant de cette année.

Réseau de Marseille

Malgré un été pluvieux, les recettes de ce réseau ont dépassé de plus de 10 %, en 1908, celles de l'année précédente. L'accroissement est dû en partie à l'Exposition internationale des applications de l'électricité, qui a été ouverte du 19 avril au 1^{er} novembre 1908.

Ainsi que nous vous l'avons fait connaître dans notre dernière réunion, et comme il s'agissait d'une opération de nature à favoriser l'exploitation de nos lignes de tramways, nous avons donné tout notre appui à cette manifestation scientifique et industrielle, qui devait avoir pour nous des résultats comparables à ceux de l'exposition coloniale de 1906.

Après avoir, comme nous vous l'avons indiqué en 1908, participé dans le fonds de garantie constitué par les assemblées délibérantes locales et par les établissements industriels et financiers intéressés au succès de l'entreprise, nous avons apporté également notre concours aux avances remboursables faites au cours de l'été dernier, par un certain nombre de sociétés et de personnalités marseillaises, pour éviter à l'exposition d'anticiper sa fermeture, ce qui eût été regrettable à tous égards. La subvention accordée au fonds de garantie est venue en déduction des produits nets du réseau quant aux avances remboursables, elles doivent être réglées par la liquidation de l'exposition dont les comptes ne sont pas encore arrêtés. Ces avances figurent au bilan à un poste d'attente qui sera crédité, le moment venu, des remboursements effectués par les liquidateurs, pour le solde déficitaire être supporté, s'il y a lieu, par la provision pour accidents et affaires contentieuses et renouvellement du matériel et des voies.

Du fait de l'exposition, le parc du Rond-Point du Prado se trouve pourvu de palais et d'aménagements durables, et il y a tout lieu d'espérer qu'il sera exploité dorénavant d'une manière profitable pour notre compagnie. Dès cette année, en mai prochain, un concours national agricole y sera organisé par le ministère de l'agriculture.

Nous sommes heureux d'avoir à vous signaler que, pendant l'exposition d'électricité, nos services ont fonctionné d'une manière aussi satisfaisante que durant l'exposition coloniale de 1906.

Le contrat de fourniture de courant, qui nous lie à l'Énergie électrique du littoral méditerranéen, a continué à recevoir son application normale.

Notre réseau s'est accru, au cours de l'exercice des lignes du Plan de Cuques à La Bourdonnière et de La Croix-Rouge à Allauch, concédées par décret du 23 avril 1908.

Le programme d'exécution des nouvelles lignes a été activement poursuivi ; nous avons ouvert, depuis le 1^{er} janvier 1908, les lignes de Château-Gombert, La

Bourdonnière, Allauch et Saint-Maurant ; nous ouvrirons incessamment celle de Saint-André à l'Estaque, L'ensemble représente une longueur de 16 kilomètres.

D'autre part, la ville a continué les travaux d'aménagement des voies publiques qui lui incombent ; elle les a suffisamment avancés pour que l'on puisse apercevoir dès à présent le terme prochain de l'achèvement du réseau qui nous a été concédé à titre ferme par la convention de 1906.

L'œuvre qui sera réalisée avant peu pourra soutenir la comparaison avec les réseaux les mieux outillés de France et ne sera pas inférieure à ce qui a été fait à l'étranger, dans les villes d'importance égale à Marseille.

Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon)

Les résultats d'exploitation des tramways de Toulon ont été supérieurs de 134.360 fr. 23 à ceux de 1947.

Cette augmentation est due, d'une part, l'accroissement du trafic sur les lignes urbaines et sur le réseau de La Seyne de l'autre, à la reprise du réseau d'Hyères, qui s'est effectuée le 19 avril dernier, en conformité d'un décret du 15 du même mois.

Pour réaliser ces différentes opérations d'extension du réseau et faire face aux charges résultant du développement du trafic, la Société a porté son capital social de 3 à 4 millions et nous avons été heureux de lui prêter notre concours pour la réussite de cette opération.

Elle a, de plus, procédé à l'émission de 2.500 obligations 4 %.

Dans sa réunion du 25 février 1909, l'assemblée générale de la Société des Tramways du Var et du Gard a fixé à 10 fr. 50 par action de 100 francs le dividende de l'exercice 1908 ; le dividende de l'exercice 1907 avait été de 10 francs.

Compagnie des Tramways de Tunis*

Les recettes des Tramways de Tunis ont progressé dans une proportion importante en raison de l'ouverture à l'exploitation, effectuée en juin dernier, du chemin de fer électrique reliant Tunis à La Goulette, à Carthage et à La Marsa.

Ce service, particulièrement apprécié par les populations intéressées, remplace l'exploitation à vapeur qui était assurée par la Société depuis le 1^{er} janvier 1908 date de la reprise, à la Compagnie Bône-Guelma, des lignes de Tunis à La Goulette et à La Marsa.

À la demande du gouvernement tunisien, la Société a présenté des propositions pour l'exécution de diverses lignes de tramways de la banlieue de Tunis, notamment d'une ligne desservant l'Aouïna. L'exécution de ce nouveau réseau entraînera probablement l'augmentation du capital social, qui est actuellement de 8 millions de francs.

Les ventes d'électricité se sont développées notablement et commencent à donner des profits fort intéressants. Le dividende de 6 %, mis en distribution les années précédentes, sera maintenu pour 1908.

Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin

La transformation à l'électricité du réseau de Saint-Quentin a été terminée dans le courant du mois d'avril 1908 ; la nouvelle exploitation donne tous les résultats qu'on pouvait en attendre.

Le réseau de Cambrai s'accroîtra, dans le courant de cette année, de plusieurs prolongements de lignes dont la concession est en instance. Pour permettre l'exécution des travaux correspondants, le capital social a été porté, en décembre 1908, de 1.600.000 à 1.800.000 francs.

La Société- a mis en distribution un premier dividende de 3 %.

Après avoir passé en revue la situation particulièrement satisfaisante de nos réseaux et des différentes sociétés dans lesquelles nous avons des intérêts, nous devons vous rappeler que, lors de la réunion du 18 mars 1908, vous nous avez autorisés à procéder

à l'émission d'obligations de 500 francs 4 %, du type actuellement en circulation jusqu'à concurrence de 19.500 obligations.

Par décision en date du 15 juin 1908, M. le ministre des travaux publics, d'accord avec M. le ministre des finances, a autorisé la création de ces nouveaux titres.

Nous en avons effectué le placement dans le courant des mois de juillet et d'août 1906, dans des conditions satisfaisantes, grâce au concours toujours empressé pour notre société des établissements de crédit chargés du service de nos titres.

Vous avez décidé, dans notre réunion du 21 mars 1907, de créer un compte spécial qui serait doté, dans le cours de notre existence sociale, de ressources suffisantes pour assurer la reconstitution de notre capital.

Pendant les exercices 1906 et 1907, les prélèvements nécessaires ont été effectués, tant sur les bénéfices d'exploitation que sur ceux réalisés par les ventes de portefeuille. Nous y avons ajouté, chaque année, les intérêts perçus sur les placements qui en forment la contre-partie, et, à fin décembre 1908, ce compte s'élevait à 307.815 fr. 95.

Par application des mêmes principes, et pour le porter dès à présent à 500.000 francs, nous vous proposons d'y affecter, pour l'exercice 1909, une somme totale de 192.184 fr. 05 dont 103.750 fr. 95 résultant des bénéfices sur les ventes de portefeuille et 88.433 fr. 10 prélevés sur les produits nets d'exploitation.

Ce poste spécial de notre bilan est, comme vous le savez, représenté par des titres déposés dans les caisses de la Société et dont les produits viennent, chaque année, en accroissement du principal.

Il nous a paru que ces ressources pourraient être avantageusement employées, au moins pour partie, dans un placement immobilier à un taux net de 4 % au moins.

La location des bureaux de notre siège social étant arrivée à son terme, nous avons dû nous préoccuper de chercher une autre installation. Il nous a été impossible d'en trouver une à des conditions de prix raisonnables. D'autre part, des déménagements successifs n'étant pas sans inconvénients pour une société de l'importance de la nôtre, nous avons été amenés à envisager une organisation définitive dans un immeuble spécialement construit par nous pour l'installation de bureaux de sociétés industrielles.

Nous avons pu réaliser ces desiderata par la construction sur un terrain que nous avons acquis, 3, rue Moncey, d'un immeuble aujourd'hui à peu près terminé, dont nous occuperons la moitié avec nos filiales ; l'autre moitié est déjà louée à d'autres sociétés.

Nous allons maintenant vous donner le détail du compte de profits et pertes, en tenant compte des propositions qui précèdent.

Les recettes des réseaux de Marseille, Nancy, Le Havre et Orléans se sont élevées, en 1908, à fr. 13.709.972 40

(contre 12.520.615 fr. 77 en 1907).

Les dépenses d'exploitation se montant à 9.058.413 47

les produits nets d'exploitation, pour 1908, ressortant donc à 4.651.529 93 (contre 4.100.664 fr. 01 en 1907).

Les intérêts et produits divers, comprenant 103.750 fr. 95 de bénéfices sur réalisation de valeurs de portefeuille, ont atteint 865.554 94

Le total des produits de l'exercice 1908 est donc de 5.517.074 87

(contre 4.865.445 fr. 35 en 1907).

La charge pour intérêts et amortissement des obligations 4 et 3 % s'étant élevée à 2.044.831 60

(au lieu de 1.841.801 fr. 30 en 1907),

il reste 3.472.243 27

Nous vous demandons, pour porter le compte « Reconstitution du capital » à 500.000 francs, d'y affecter une somme totale de 198.184 05

dont 103.750 fr. 95 représentant les bénéfices réalisés sur vente de portefeuille et 88.433 fr. 10 pris sur les résultats d'exploitation.

Restera 3.280.059 22

Nous vous demandons, en outre, de prélever cette année sur les bénéfices pour imputer au compte de « Provision pour accidents, affaires contentieuses, etc. », la somme de 150.000 00

Restera à nouveau 3.130.059 00

Conformément à l'article 46 des statuts, il y a lieu de prélever de ce montant la somme nécessaire pour donner 5 % aux 100.000 actions, dont la partie acquise au 30 juin 1908, soit 12 fr. 50, a été mise en distribution, sous forme d'acompte, le 1^{er} novembre 1908, contre détachement du coupon n° 14 2.500.000 00

Il restera un surplus de 630.059 22

sur lequel le tantième du conseil d'administration (art. 48 des statuts) est de 126.011 84

Reste 504.047 38

En ajoutant le montant des bénéfices reportés au 31 décembre 1907 194.215 04

on trouve comme total des bénéfices disponibles 698.262 42

En sus des intérêts statutaires de 5 %, nous venons vous proposer la mise en distribution d'un dividende complémentaire de 5 francs par titre, qui, pour les 100.000 actions, absorbera 500.000 00

laissant encore disponibles fr. 198.862 42

que nous vous demanderons de reporter à nouveau.

Le dividende total de l'année 1908 sera donc de 30 francs par action, et, si vous approuvez nos propositions, le solde de 17 fr. 50 sera mis en distribution à partir du 1^{er} mai 1909, sous déduction des impôts de finances, contre présentation du coupon n° 15.

Notre conseil a été douloureusement frappé, au cours de l'année 1908, par la disparition de deux de ses membres, M. Marcel de Saint-Quentin et M. Collinet.

Tous deux faisaient partie du conseil d'administration depuis 1904 [*sic* : 1894] ; M. de Saint-Quentin n'avait cessé de lui apporter les ressources d'un esprit des plus avisés et des plus sûrs et d'un dévouement complet à vos intérêts.

M. Collinet mettait à la disposition de notre compagnie une compétence en matière économique et financière qui nous a rendu, en maintes circonstances, des services très appréciés.

Vous voudrez certainement, messieurs vous associer aux vifs regrets que nous a causés la disparition de deux collègues aussi justement estimés que très affectionnés de nous tous.

Dans la résolution que nous allons soumettre à votre approbation, nous vous proposons de donner *quibus* à la succession de MM. Marcel de Saint-Quentin et Collinet.

Vous connaissez et vous avez apprécié l'influence décisive que M. G[eorges] Pavie a exercé sur le développement de notre société depuis que nous lui avons confié, en 1901, les fonctions de directeur général.

Désireux de nous assurer une collaboration plus intime de sa part, nous l'avons appelé, sous réserve de votre approbation, à faire partie de notre conseil d'administration, à partir du 1^{er} janvier 1909, en lui donnant la délégation du conseil.

En même temps, et pour faire face au développement de nos affaires, le conseil a nommé directeur de la Compagnie M. L. Bouille, précédemment adjoint au directeur général, et dont les services nous ont donné, depuis un an, complète satisfaction.

Nous vous demandons de bien vouloir donner votre approbation à la nomination de M. G. Pavie, que nous avons effectuée en vertu de l'article 18 des statuts, étant entendu que M. Pavie siégera, en remplacement de M. Marcel de Saint-Quentin, pour la durée du mandat que vous aviez bien voulu confier à notre regretté collègue.

Les pouvoirs de deux de nos collègues, MM. le baron Ancion et Maurice Renaud, sont expirés ; nous vous proposons de bien vouloir renouveler leur mandat.

Vous aurez à pourvoir à la nomination des commissaires des comptes pour l'exercice 1909 ; MM. S. Charton et D. Monnier ont rempli ces fonctions en 1908 ; ils sont rééligibles.

Nous vous demanderons, enfin, de bien vouloir donner aux membres du conseil d'administration, en tant que de besoin, et conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, l'autorisation de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect dans les marchés ou dans les entreprises faites avec la Compagnie ou pour son compte

M. Charton, commissaire des comptes, donne lecture du rapport des commissaires.

.....

PETITES ÉTUDES FINANCIÈRES
COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 1^{er} septembre 1909)

La Compagnie générale française de tramways date de 1875 ; créée au capital de 10 millions 200.000 francs, elle fit d'abord d'assez médiocres affaires et dut emprunter ce capital primitif de 3/5 et en 1894 [sic]. Par une série d'augmentations en 1894, 1898, 1900, 1905 et 1907, le capital-actions fut ensuite porté à son chiffre actuel de 50 millions, divisé en 100.000 titres de 500 fr., tous de même nature. Au 31 décembre 1908, il y avait en circulation pour 48.213.000 fr. d'obligations 4 % et pour 1.036.000 fr. d'obligations ? %, soit au total environ 100 millions de capitaux ayant comme contre-partie 96.377.000 fr. d'immobilisation.

L'entreprise est donc considérable. Elle exploite directement les quatre réseaux du Havre, d'Orléans, de Nancy et de Marseille et possède pour 8 millions de participations dans d'autres sociétés de traction. Le réseau d'Orléans, dont la concession expire en 1960, donne des résultats satisfaisants, mais en faible progression, ainsi que celui du Havre ; par contre, les réseaux de Nancy et de Marseille, dont les concessions expirent respectivement en 1950 et 1962, voient leur trafic augmenter avec une grande rapidité ; ce sont deux bonnes exploitations dans des villes prospères et d'une population ainsi que d'une activité croissantes.

Les filiales de la Compagnie sont les suivantes : les Tramways du Var et du Gard, qui donnent 10 1/2 % de dividende ; les Tramways de Saint-Quentin, dont l'électrification est toute récente ; les Tramways de Cambrai, dividende 3 % ; les Tramways de Tunis, dividende 6 %. Ainsi, dans l'ensemble, les exploitations de la Compagnie générale sont prospères ; cela résulte d'ailleurs du tableau suivant, qui en résume les comptes pour les dernières années (en milliers de francs) :

Ex.	Réseaux propres		Bénéf. nets totaux	Divid. totaux	Divid. par act
	Recettes	Bénéfices			
1900	7.163,7	1.628,4	1.016,0	—	—
1901	7.969,7	1.852,1	1.002,1	1.280	20 00
1902	9.565,9	2.650,6	1.512,6	1.440	22 50
1903	9.530,2	2.992,1	1.720,4	1.600	25 00
1904	10.369,9	3.353,3	1.992,9	1.760	27 50
1905	11.183,8	3.659,9	2.380,5	2.052	27 50
1906	12.554,6	4.189,6	3.001,8	2.520	30 00

1907	12.520,6	4.100,6	3.023,6	2.778	30 00
1908	13 709,9	4 651,5	3.666,4	3.000	30 00

Les recettes des quatre réseaux propres de la Compagnie ont augmenté rapidement depuis 1900. Il semble toutefois que la progression se ralentit : pour les 7 premiers mois de 1909, la plus-value sur l'an dernier n'est, en effet, que de 316.715 fr. ; mais l'Exposition de Nancy vient actuellement renforcer les recettes, de sorte qu'on peut espérer atteindre à peu près 14 millions 1/2 pour l'année entière. Le coefficient d'exploitation est favorable et a toujours été en diminuant ; il était en 1908 de 66 % contre 67 % en 1907, et 77 % en 1900. Aussi les bénéfices d'exploitation s'accroissent-ils beaucoup plus vite que les charges financières, ce qui est le point principal. Tout en faisant une part à peu près convenable aux comptes de prévoyance, le conseil a pu augmenter progressivement le dividende des actionnaires. Toutefois, en dehors des remboursements d'obligations, les amortissements pratiqués sont à peu près nuls et les dotations aux comptes de prévoyance assez minimales ; les réserves n'ont guère été constituées que par les primes d'émission des actions. Il est juste de remarquer que la Compagnie peut, sans grand danger, distribuer beaucoup à ses actionnaires (à l'inverse de la Compagnie parisienne par exemple) : 1° parce qu'elle a des concessions de longue durée ; 2° pour que sa situation financière est satisfaisante — pas de dette flottante et 4 millions disponibles. Au prix de 575 fr., l'action de la Compagnie française de tramways fournit un rendement de plus de 5 % bruts sur la base du dernier dividende. C'est un titre assez intéressant, car, si le dividende était seulement maintenu à 30 fr., l'accroissement des recettes permettrait certainement au conseil de doter largement ses réserves dans l'avenir.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 7 avril 1910)

Malgré des conditions climatériques généralement peu favorables, les recettes des différents réseaux de la Compagnie générale française de tramways se sont maintenues, en 1909, à un niveau satisfaisant : elles ont atteint 14.418.212 64 en augmentation de 708.210 24 sur celles de l'année 1908.

Mais, dans cette augmentation figure pour 267.764 95 la ligne de Montivilliers incorporée dans le réseau du Havre en décembre 1908 et exploitée depuis cette époque au moyen des installations défectueuses laissées par l'ancienne société, en sorte que cet appoint de recettes n'a concouru aux bénéfices que dans une très faible mesure. D'autre part, l'ensemble des bénéfices s'est trouvé affecté dans une proportion croissante, par les charges qu'impose l'amélioration du sort du personnel.

Il en résulte que les produits nets d'exploitation n'ont pas suivi cette année la même progression que les recettes ; de 4.651.529 93 en 1908, ils se sont élevés à 4.696.362 65 en 1909. Si l'on ajoute à ce chiffre le montant des intérêts et produits divers, on trouve donc comme total des produits de l'exercice 1909, 5.639.914 32 (contre 5.517.074 87 en 1908).

Bien que la Société ait eu à faire face au supplément de charges, soit 230.307 50, que comportent les obligations dont la création a été votée en 1907, le conseil a pu proposer à l'assemblée générale tenue hier, 6 avril, le maintien du dividende à 30 francs pour chacune des 100.000 actions composant le capital social de 50 millions.

Les bénéfices nets, qui se chiffrent par 3 millions 354.805 22 contre 3.472.243 27 l'an dernier, ont reçu — joints aux reliquats des années antérieures — l'affectation suivante :

	1908	1909
Fonds de reconstitution	192.184 05	129 842 33
Prov p. accid. et renouv.	150.000 00	150.000 00
Dividende de 30 fr.	3.000 000 00	3 000.000 00
Tantièmes	125 011 84	115.032 58
Report à nouveau	198.262 42	158.392 76
	<u>3.665.458 31</u>	<u>3 553 167 64</u>

Déduction faite de l'acompte de 12 fr. 50 distribué en juin, le dividende sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai prochain.

Nous ne nous étendrons pas plus longuement au point de vue financier sur les résultats de l'exercice 1909, que nous avons longuement examinés dans notre numéro du 5 mai dernier.

En ce qui concerne le bilan, on remarque l'accroissement de 3.778.517 fr. des comptes de travaux et de premier établissement. Par contre, les valeurs mobilières sont ramenées de 7 millions 966.823 70 à 5.399.299 fr. en raison de réalisations d'actions Tramway de Tunis et Tramways du Var et du Gard. La situation financière est satisfaisante. Les espèces liquides en caisse et chez les banquiers sont à elles seules supérieures aux exigibilités. Sans tenir compte des valeurs mobilières en portefeuille et des approvisionnements (ensemble 8 millions), le fonds de roulement représente encore près de deux millions.

Après avoir approuvé comptes et rapports, l'assemblée a réélu, en qualité d'administrateurs, MM. Jules Rostand et Georges Martin.

*
* * *

La Compagnie générale française de Tramways, qui est depuis deux ans au capital de 50 millions, possède 4 grands réseaux qu'elle exploite directement : Marseille, qui fournit plus de la moitié des recettes, Le Havre, Nancy et Orléans, représentant un développement total de 414 km 701. La date d'expiration des concessions de Marseille et d'Orléans a été récemment reportée à 1962. Des pourparlers sont engagés pour la prolongation des concessions des deux autres réseaux. En plus de son exploitation propre, la société est intéressée dans diverses sociétés de tramways : Tramways de Toulon, de Tunis* de Cambrai et de Saint-Quentin.

Les résultats obtenus dénotent dans l'ensemble une progression normale due au développement du trafic sur les lignes anciennes et à l'ouverture de lignes nouvelles. On doit toutefois faire observer que pour 1909 le coefficient d'exploitation s'est légèrement relevé. Voici au surplus comment se présentent les résultats obtenus depuis l'année 1900 :

Ex.	Recettes totales	Dépenses totales	Bénéf. nets	Coeff. d'expl.
1900	7.572	6.558	1.016	77
1901	8.194	7.190	1 092	76

1902	9.801	8.289	1 512	72
1903	9.818	8 089	1 720	69
1904	10 764	8 731	1,99i	67
1905	11.711	9 334	2 380	67
1906	13 113	10.111	3 002	66
1907	13.285	10.262	3 021	67
1908	14 576	11.103	3 473	66 3
1909	15.362	12.017	3.355	67 7

Suivant l'usage, le rapport expose sommairement la situation des divers réseaux de la Compagnie et de ses filiales :

Réseau d'Orléans. — Le prolongement desservant le Jardin botanique a été mis en exploitation au cours du printemps dernier ; ce tronçon termine l'ensemble des lignes qui ont fait l'objet du décret du 27 octobre 1907. Le trafic du réseau se développe régulièrement avec les prévisions de la Compagnie.

Réseau de Nancy. — La ligne de Laxou a été terminée et mise en service au début de l'été dernier. Elle complète le nouveau réseau concédé le 17 août 1907 et dont toutes les parties, sauf une petite section sur le boulevard Victor-Hugo, sont aujourd'hui en exploitation. Le prolongement, jusqu'à Frouard et Pompey de la ligne de Champigneulle, qui a fait l'objet de propositions au département de Meurthe-et-Moselle, a été soumis aux formalités de l'instruction réglementaire.

Les pourparlers engagés avec la ville, pour la constitution d'un nouveau réseau urbain desservant les quartiers nord-est de la ville, le cimetière sud et le village de Tomblaine, ont abouti à un accord comprenant une prolongation importante de la durée de la concession.

Le contrat avec la Compagnie générale d'électricité, pour la fourniture de l'énergie électrique nécessaire à l'exploitation, est maintenant en application normale.

Le réseau de Nancy a donné, en 1909, des produits notablement supérieurs à ceux des années précédentes ; ce résultat est dû en partie à l'Exposition régionale et internationale, ouverte de mai à novembre.

Réseau du Havre. — Les recettes sont en augmentation marquée du fait de la reprise, effectuée par la Compagnie de la ligne de Montivilliers. Cette ligne sera complètement transformée au cours de l'été prochain, par la modification du tracé actuel à l'intérieur de la ville du Havre, la substitution de la voie de 1 m. 44 à la voie de 1 mètre et la rénovation du matériel roulant.

Les accords avec la ville, pour la reprise du tramway de la côte Sainte-Marie et son prolongement jusqu'au bois des Hallattes, seront vraisemblablement sanctionnés bientôt par un décret approubatif. Le contrat passé avec l'Énergie électrique havraise, pour la fourniture du courant nécessaire à l'ensemble du réseau, a donné en 1909 des économies notables.

Réseau de Marseille. — Les recettes de ce réseau ont été à peu près égales, en 1909, à celles de l'exercice 1908, pour lesquelles il faut faire état du mouvement créé par l'Exposition internationale des applications de l'électricité. Les lignes nouvelles de ce réseau, qui relient au centre de Marseille des banlieues éloignées, ne sauraient être fréquentées, dès le début de leur mise en service, par un nombre de voyageurs important ; les dépenses d'exploitation correspondantes ne pouvant descendre au-dessous d'un certain minimum, les produits nets doivent nécessairement rester

modestes jusqu'à ce que le trafic des nouveaux quartiers desservis ait pris son plein développement.

Il a été ouvert, au cours de l'exercice, les lignes de l'Estaque Gare, de Sainte-Marthe et de Montalivet.

On poursuivra activement, au cours de cette année et des suivantes, la construction des lignes de la convention de 1906 qui restent à exécuter ; la Ville a obtenu, en effet, par décret du 4 janvier 1910, l'autorisation d'affecter une somme de 2.990.000 fr. aux travaux qui lui incombent, pour l'aménagement des voies publiques empruntées pour le nouveau réseau.

La Société a demandé la concession, à titre ferme, des lignes de l'Hôpital de la Conception, de la Belle-de-Mai, du Merlan, des Olives et des Chutes Lavie, qui lui avait été accordée à titre éventuel.

On peut donc envisager comme assez prochain l'achèvement du réseau important dont la Ville a chargé la Compagnie en 1906. Nous passerons rapidement en revue les Sociétés filiales : Les résultats de l'exploitation des Tramways de Toulon ont été supérieurs de 52.302 fr. 08 à ceux de 1908.

Dans sa réunion du 2 mars 1910, la Société des chemins de fer et Tramways du Var et du Gard a fixé à 10 fr. 50 par action de 100 francs le dividende de l'exercice 1909.

Les recettes des Tramways de Tunis*, affectées par la situation économique de la Régence, à la suite de deux mauvaises récoltes consécutives, se sont néanmoins maintenues, en 1909, sensiblement au même chiffre que l'année précédente. Depuis le commencement de l'année courante, on constate un relèvement du trafic. Les diverses questions qui restaient en suspens avec le Gouvernement tunisien ont été récemment solutionnées ; le nouveau programme des travaux qui en résulte sera mis prochainement à exécution. En conséquence, la Société a porté son capital social de 8 à 10 millions de francs, avec le concours de la Compagnie générale française de Tramways. Le dividende de 6 % mis en distribution les années précédentes, sera maintenu pour 1909.

Le réseau des Tramways de Cambrai s'est accru, au cours de l'année dernière, d'un prolongement sur La Neuville ; les autres prolongements restant à effectuer viennent d'être concédés à la société. Sur le réseau de Cambrai, le trafic se développe lentement, il est en progression marquée sur celui de Saint-Quentin. Le dividende a été fixé à 3 %, comme l'année précédente.

*

* *

En ce qui concerne l'exercice en cours, il ressort des déclarations du président que les recettes s'annoncent favorablement. Au Havre, la transformation de la ligne de Montivilliers permettra peu à peu une sensible amélioration des résultats. À Marseille, les lignes nouvelles de banlieue commencent à compenser la diminution apparente des recettes en raison de la fermeture de l'Exposition d'électricité. Dans l'ensemble, pour le premier trimestre en cours, les recettes des exploitations directes sont en augmentation de 310 000 fr. ; celles des filiales de 76 000 fr. Toutefois, il faut faire observer que les charges s'accroissent notablement de leur côté, notamment, en ce qui concerne le personnel. Pour cette raison, malgré l'augmentation prévue des bénéfices, aucune prévision ne peut être faite en ce qui concerne le dividende.

Une courte discussion a suivi l'allocution du président. Il y a été question du peu d'empressement des actionnaires à venir aux assemblées, du jeton de présence qui, en certaines sociétés, récompense leur assiduité, des menus frais réclamés par les établissements de crédit au moment du dépôt des titres, etc. M. J. Rostand, qui présidait, a émis le vœu que soit édictée une loi qui permettrait aux assemblées

extraordinaires, à défaut de la réunion de la moitié du capital, de délibérer valablement en seconde assemblée, quel que soit le nombre des titres représentés.

Il a été, en outre, donné lecture de la lettre d'un actionnaire de Marseille mentionnant l'abus qui serait fait dans cette ville des cartes de circulation. Le conseil a déclaré qu'il allait prendre toutes dispositions pour remédier à l'état de choses signalé par l'actionnaire.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS M. BOULLE
(Cote de la Bourse et de la banque, 6 avril 1911)

L'inclémence de la température qui, à plusieurs reprises, a marqué l'année 1910 et aussi, à différentes reprises, les grèves qui ont éclaté chez les inscrits maritimes ou dans les entreprises de transports ont affecté, dans une certaine mesure, les recettes de la Compagnie générale française de tramways. Toutefois, cette situation peu favorable n'ayant pas été générale sur toutes les exploitations de la Compagnie, le montant total des recettes de l'année a été très satisfaisant et se chiffre par une nouvelle augmentation sur celui des années précédentes. Elles atteignent, en effet, 14 867.409 19 contre 14.418.212 64 en 1909.

Toutefois, du fait d'une diminution sensible dans le chapitre « Intérêts et Produits » représentant les valeurs mobilières et aussi d'un accroissement des charges d'exploitation, les résultats définitifs se présentent en moins-value de 160.000 environ sur les précédents.

Les comptes au 31 décembre dernier se soldent, en effet, par un bénéfice net de 3.195.021 francs 83 contre 3 354 805 22, après avoir assuré toutes les charges d'exploitation. Après adjonction du reliquat antérieur, le solde distribuable atteint 3.353.414 59 au lieu de 3.553.067 64 précédemment.

Dans ces conditions, l'assemblée tenue hier, 5 courant, a voté, sur la proposition du conseil, le maintien du dividende à 30 fr. par action comme il est fixé depuis 1906. Sa répartition aux 100.000 actions de 500 fr. composant le capital social absorbe 3 millions.

Un acompte de 12 50 ayant été distribué le 30 juin 1910, le solde, soit 17 50, sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai prochain.

Nous ne reviendrons pas plus en détail sur les comptes de l'exercice écoulé que nous avons analysés dans notre numéro du 1^{er} mars dernier. Mentionnons cependant dans la comparaison des deux derniers bilans, en ce qui a trait à la diminution du chiffre du poste « Valeurs Mobilières », dont nous parlons plus haut, que cette diminution provient de ce que la Société s'est défaite, au cours de l'exercice écoulé, d'un certain nombre d'actions Compagnie des Tramways de Tunis* ainsi que d'obligations de la Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin.

La situation financière demeure satisfaisante. Les exigibilités atteignent seulement 4.340.000 francs environ et les disponibilités s'élèvent à 7 800 000 fr. en tenant compte du portefeuille qui figure pour 5.282.000 fr. La diminution du poste Caisse et Banques trouve sa contre-partie dans les chapitres représentant les immobilisations qui sont en augmentation sensible.

*

* *

Après son exposé sur les résultats généraux, le conseil fournit quelques renseignements sur la situation actuelle des différents réseaux de la Compagnie :

Réseau d'Orléans. — Il n'a été construit aucune nouvelle ligne en 1910. Les produits du réseau ont été inférieurs à ceux de l'exercice précédent, par suite de la mauvaise récolte et de grèves dans la région.

Réseau de Nancy. — La Ville ayant continué les travaux d'aménagement du boulevard Victor-Hugo, a construit la section de ligne correspondante qui sera ouverte prochainement à l'exploitation.

L'avenant relatif au prolongement, jusqu'à Frouard et Pompey, de la ligne de Champigneulle, a dû être complété par les conditions du travail et de la retraite du personnel ; cette révision a amené un certain retard dans l'émission du décret approuvé.

Il en est de même de l'avenant signé par la Ville de Nancy pour la construction du nouveau réseau, avenant qui comporte une prolongation de concession.

Le département de Meurthe-et Moselle ayant demandé à la Compagnie d'exécuter une ligne reliant Laxou à Maxéville, elle s'est mise d'accord avec le département sur les conditions d'une concession qui est actuellement soumise à l'examen des pouvoirs publics.

Le contrat pour la fourniture de l'énergie électrique nécessaire à l'exploitation a été révisé et complété afin de régler divers points relatifs à la fourniture du courant de nuit.

Réseau du Havre. — Les bons résultats attendus de la transformation de la ligne de Montivilliers se sont déjà manifestés au cours de l'hiver dernier.

Un décret en date du 13 février 1911 a sanctionné les accords intervenus entre la ville du Havre et la Société pour la reprise du tramway de la Côte-Sainte-Marie et son prolongement jusqu'au bois des Hallates.

Réseau de Marseille. — Les recettes des réseaux de Marseille et de sa banlieue ont pour la première fois dépassé le chiffre de dix millions. Ce résultat tient surtout au développement du trafic sur les lignes anciennes car la mise en service en mai et en juillet derniers, des prolongements des Aygalades et de Saint-Joseph n'y a contribué que dans une faible mesure.

La Ville ayant continué les travaux d'aménagement des voies publiques qu'empruntera le réseau concédé en 1906, la Compagnie devra entreprendre plusieurs lignes nouvelles, notamment celles du cimetière Israélite, du boulevard Sébastopol, de Bonneveine et du boulevard d'accès à la gare du Prado.

Elle aura, en même temps, à se préoccuper de la construction des lignes de l'hôpital de la Conception, de la Belle-de-Mai, du Merlan, des Olives et des Chutes-Lavie, qui figuraient, à titre éventuel, dans la convention de 1906, et lui avaient été concédées à titre ferme par un avenant approuvé à la date du 23 décembre dernier. Cet avenant a réglé dans tous leurs détails les conditions du travail et de la retraite du personnel.

Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard. — Les résultats d'exploitation des tramways de Toulon ont été inférieurs à ceux de 1909, par suite des intempéries, de la grève des chemins de fer du Sud de la France et de la crise de transports qui a notablement restreint le mouvement des voyageurs dans le Midi.

Tramways de Toulon. — Dans sa réunion du 6 mars dernier, l'assemblée de cette Société a décidé de fixer à 9 fr. par action le dividende de l'exercice 1910.

Compagnie des Tramways de Tunis*. — Les recettes des Tramways de Tunis se trouvent en régression notable, bien que l'année 1910 ait été aussi médiocre, au point de vue agricole, que les deux années qui l'ont précédée, et qu'il en soit résulté, pour la Régence, une situation économique peu satisfaisante.

La Société s'est mise d'accord avec la Compagnie du Gaz et des Eaux de Tunis, pour lui fournir l'énergie électrique nécessaire aux besoins de la Ville en éclairage et force motrice.

Le Gouvernement tunisien a décidé de supprimer les services à vapeur de banlieue entre Tunis et Hammam Lif, et a demandé à la Société de se charger de la construction

et de l'exploitation d'un chemin de fer électrique reliant ces deux points. Les pourparlers sont en cours et il y a lieu d'espérer qu'ils pourront aboutir prochainement.

L'assemblée générale du 31 mars 1911 a fixé le dividende de l'exercice à 5 fr. 59 net, les impôts de finances étant supportés par la Société.

Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin. — La Compagnie a ouvert, à Cambrai, en août 1910, un prolongement sur Saint-Olle, de la ligne de Cantimpré. Il ne lui reste plus qu'à entreprendre les prolongements sur le faubourg de Paris et la Neuville.

L'exécution de ces derniers travaux, ainsi que la fixation des conditions du travail et de la retraite du personnel font l'objet de pourparlers actuellement en cours avec la Ville.

Le dividende de l'exercice a été fixé à 3 %.

Afin de satisfaire aux prescriptions de la loi, les règlements existants ont été révisés et mis au point en tenant compte, dans la mesure du possible, des demandes présentées par le personnel.

Les règlements intervenus, et qui ont reçu l'approbation des municipalités de Marseille, Le Havre et Nancy, ont comporté nécessairement de nouveaux sacrifices, qui ont déjà commencé à peser sur l'exercice 1910.

À ce sujet, le conseil mentionne que, depuis dix années, les salaires moyens du personnel ont augmenté de 35 % environ, et que la totalité de ces salaires a passé de 3.900.600 francs à plus de 6 000.0000 de fr.

En vue de l'achèvement du réseau de Marseille, de la transformation de la ligne de Montivilliers et du développement du réseau de Nancy qui entraîneront des dépenses importantes, l'assemblée a autorisé le conseil à procéder à l'émission d'obligations de 500 fr 4 % du type actuellement en circulation, au fur et à mesure des besoins de la société, jusqu'à concurrence de 20.000 obligations.

Après la lecture des rapports, le président a fait un tracé de la marche de l'exploitation en signalant les progrès réalisés, depuis le remplacement de la traction animale par la traction mécanique.

L'assemblée a ensuite réélu MM. A. Collignon et L. Goury du Roslan, administrateurs sortants, et donné *quitus* de sa gestion à M. Moysse Dreyfus, décédé.

Annuaire Desfossés 1912, p. 433 :

Cie générale française de tramways

Administrateurs : Jules Rostand, Ancion, L. Guary, G. Pavie, Ch. Burrell, Aug. Collignon, Moysse Dreyfus, L. Goury du Roslan, Janssen, Georges Martin, Renaud, Thurnauer.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (Cote de la Bourse et de la banque, 18 avril 1912)

Les recettes des divers réseaux de la Cie générale française de tramways ont très sensiblement progressé au cours de l'exercice 1911 ; elles ont, en effet, dépassé de 788.270 07 celles de l'année précédente. Ce résultat est dû presque entièrement au développement du trafic sur les lignes existantes, car les divers prolongements construits en 1911 n'ont été mis en exploitation que vers la fin de l'année et n'ont ainsi contribué que dans une faible mesure à l'augmentation des produits.

L'accroissement des recettes aurait été plus marqué encore si les craintes qu'a inspirées l'état sanitaire de Marseille, de mai à novembre 1911, n'avaient influé d'une manière regrettable sur l'activité du port et sur le mouvement des voyageurs,

précisément à une époque de l'année où s'améliore toujours le coefficient d'exploitation de la Compagnie.

D'autre part, les charges sociales, dont on signalait déjà précédemment le constant accroissement, continuent à peser lourdement sur la société. Les dispositions relatives au repos hebdomadaire, aux retraites, à la réglementation du travail, sont appliquées, par les administrations compétentes, dans un esprit de rigueur qui ne tient pas toujours un compte convenable des véritables besoins d'un service public de transports en commun. Cette règle de conduite a des conséquences particulièrement graves pour les entreprises de tramways dont les tarifs sont invariables et d'une modicité telle qu'on ne saurait y toucher sans altérer profondément les conditions de fonctionnement de ces entreprises.

Les produits de l'exploitation se sont élevés à 5.180.311 fr. 08 contre 4.878.899 32 en 1910, présentant un accroissement de 301.411 76 sur l'année précédente. Par contre, les intérêts et produits divers sont en diminution de 159.963 10 sur ceux de 1910. La décroissance tient notamment à la suppression presque complète des ventes de portefeuille et à la réduction du revenu de ce portefeuille.

En tenant compte des intérêts et produits divers, le total des produits de l'exercice ressort à 5.620.669 64 contre 5.479.220 98 en 1910.

Déduction faite de la charge des obligations, qui a passé de 2.281.199 15 à 2.518.591 05, les bénéfices nets atteignent 3.102.078 59, inférieurs de 92.943 24 à ceux de 1910.

Ainsi que le fait remarquer le conseil dans son rapport soumis à l'assemblée du 28 mars écoulé, à la condition d'ajourner exceptionnellement la dotation du compte Provisions pour accidents et renouvellements, cette somme aurait suffi pour assurer le maintien du dividende de 30 fr. mis en distribution les années précédentes ; mais il n'a pas cru devoir renoncer, même temporairement, aux principes de prudence qu'il s'est assignés.

En effet, le compte Provision pour accidents et renouvellements a supporté en 1911, du chef de règlements judiciaires d'accidents antérieurs à l'exercice, une imputation supérieure de près de 80.000 francs à la moyenne des cinq années précédentes.

D'autre part, la société a dû faire face à un ensemble de grosses réparations et de réfections, dont quelques-unes au moins n'avaient été prévues que pour une époque plus éloignée. Dans ces conditions, il semble justifié de prélever, sur les bénéfices annuels, une provision de 250.000 fr. contre 150.000 pour 1910, et, en même temps, de prendre dès à présent des dispositions pour assurer en temps opportun, et au fur et à mesure des besoins, l'exécution des travaux de renouvellement qui ne rentrent pas dans l'entretien normal.

Comme conséquence à la diminution des bénéfices et à cette dotation importante du compte de Provision pour accidents, le dividende a été ramené de 30 fr. à 27 fr. 50 par action. Ainsi que nous l'avons indiqué dans le compte rendu succinct publié au lendemain de l'assemblée, la date de mise en paiement de ce dividende aura lieu le 1^{er} mai prochain à raison de 15 fr. par action, un acompte de 12 fr. 50 ayant été distribué le 1^{er} novembre dernier. Cette répartition absorbe seulement 2.750.000 fr. contre 3 millions l'an dernier.

Voici comment se présente la répartition du solde bénéficiaire comparativement à l'an dernier :

	1910	1911
Fonds de constitution	50 000 00	50.000 00
Prov. p. accid. et renouv.	150.000 00	250.000 00
Dividende	3.000.000 00	2.750.000 00

Tantièmes	94.004 36	60.415 71 54
Report à nouveau	54.410 23	46.073 11
	3.353.414 59	3.156.488 82

En ce qui a trait à l'exploitation, le conseil fournit dans son rapport quelques renseignements sur la situation des réseaux et des filiales de la Compagnie.

Réseau d'Orléans. — La ville d'Orléans a demandé à la Compagnie de modifier diverses conditions d'application des tarifs en vigueur et d'étudier l'établissement éventuel d'une ligne venant compléter le réseau actuel ; les charges correspondantes seraient compensées par une prolongation de la durée de la concession ; les pourparlers engagés à ce sujet avec la municipalité n'ont pas encore abouti.

Le département du Loiret s'est montré disposé à prolonger à ses frais la ligne Saint-Vincent Madeleine jusqu'à l'asile d'aliénés de Semoy ; l'intervention de la Compagnie se bornerait à l'exploitation de ce prolongement à des conditions déterminées ; prochainement, ces propositions seront soumises au conseil général du Loiret.

Réseau de Nancy. — Les avenants relatifs au prolongement jusqu'à Frouard et Pompey, de la ligne de Champigneulle et à la création d'un nouveau réseau urbain ont été sanctionnés : le premier par décret du 8 mai 1911, le second par décret du 26 juin 1911. Tous deux comportent une prolongation de treize années de la durée des concessions primitives.

Au cours de l'année dernière, la Compagnie a ouvert à l'exploitation la section de la ligne circulaire qui est comprise entre les rues de Toul et de Boudonville ; elle compte mettre en service, en 1912, la ligne de Champigneulle à Pompey.

Le dossier de concession du prolongement, jusqu'à Maréville, de la ligne d'Essey à Laxou, a été soumis à l'instruction réglementaire.

Le contrat passé avec la Compagnie lorraine d'électricité pour la fourniture de l'énergie électrique nécessaire à l'exploitation qui avait été révisé et complété en 1910, n'a donné lieu, au cours de l'année écoulée, à aucune difficulté d'application.

Réseau du Havre. — La Compagnie a remis en état le tramway de la Côte Sainte-Marie, dont la reprise avait donné lieu à un décret du 13 février 1911. et la ligne a été prolongée jusqu'au bois des Hallates. De plus, le tracé de la ligne place Thiers-rue de Paris a été modifié dans les conditions fixées par le décret du 12 juin 1911, le nouveau service fonctionne régulièrement depuis le 15 janvier 1912.

Réseau de Marseille. — Le réseau de Marseille s'est augmenté, dans le courant de l'année dernière, de la ligne reliant la Capelette au cimetière israélite ; les lignes du Merlan et du boulevard d'accès à la gare du Prado seront vraisemblablement livrées prochainement à l'exploitation.

La société continuera, cette année, l'exécution du programme des lignes comprises aux conventions de 1906 et de 1910.

Le département des Bouches-du-Rhône, désireux de prolonger la ligne d'Aubagne jusqu'à Gémenos, a décidé de participer aux dépenses de premier établissement de la nouvelle ligne et de réclamer en sa faveur le bénéfice des subventions de l'État. L'instruction réglementaire suit son cours.

Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard. — La Société a commencé en 1911 la construction de l'embranchement de la Valette aux Quatre Chemins.

Tramways de Toulon. — Les résultats d'exploitation des Tramways de Toulon ont été légèrement supérieurs à ceux de 1910. Dans sa réunion du 1^{er} mars dernier, l'assemblée de cette société a décidé de mettre en distribution un dividende de 9 fr. par action comme l'an dernier.

Compagnie des Tramways de Tunis. — Les recettes du Chemin de fer électrique Tunis-Goulette-Marsa ont progressé dans une proportion intéressante ; celles du réseau

urbain ont été sensiblement stationnaires. Ce dernier résultat ne saurait surprendre, en raison de l'intensité de l'épidémie cholérique qui a sévi sur la régence et des troubles qui ont éclaté à Tunis dans le courant du mois de novembre dernier.

La Société s'est mise d'accord avec la Compagnie du Gaz et des Eaux de Tunis pour lui fournir l'énergie électrique nécessaire aux besoins de la ville de La Goulette, en éclairage et force motrice.

L'assemblée générale du 14 mars 1912 a fixé à 6 fr. brut le dividende de l'exercice écoulé.

Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin. — La Compagnie a passé des accords avec la ville de Cambrai et avec la municipalité de La Neuville au sujet des conditions d'exécution des prolongements du faubourg de Paris et de La Neuville ; le dossier est actuellement à l'examen de l'administration supérieure.

À Saint-Quentin, les pourparlers engagés avec la municipalité n'ont pas encore abouti.

La Société a tenu, le 27 mars, son assemblée générale ordinaire ; la répartition de l'exercice s'élève à 2 50.

*
* * *

Voici comment se compare à celui de l'an dernier le bilan de la Compagnie au 31 décembre 1911 : 31 décembre

	1910	1911
ACTIF		
Voies et usines	72.990.855 69	75.638.818 47
Terrains et bâtiments	10 768.870 74	10.734.104 48
Matériel roulant	16.026.903 04	16.519 831 £8
Outillage, mobilier	2.628 159 70	2 700.563 13
Dépenses sur travaux en cours	1.144 237 39	53.811 79
Cautionnements	153.497 15	153.497 40
Approvisionnements	2.389.371 66	1 875.946 58
Valeurs mobilières	5.282.131 80	5.491.566 00
Caisses et banquiers	1.848 227 90	6.808.659 00
Fonds de reconst. cap.	676.308 67	756.362 86
Débiteurs divers	984.689 47	1 241.750 71
Impôts à récupérer	110.676 06	111.614 74
Acompte de dividende	1.250.000 00	1.250.000 00
	<u>116.253.934 52</u>	<u>123.385.627 14</u>
PASSIF		
Capital-actions	50.000.000 00	50.000.000 00
Obligations 4 %	47 688.100 00	56 777.900 00
Obligations 3 %	1 020.000 00	1.011.500 00
Cautionnements	164.173 75	182.525 75

Créditeurs divers	3.073.322 07	1.044.829 55
Oblig. à rembourser	195.761 65	240.162 05
Coupons à payer	1 072.913 44	1 218.939 38
Réserve légale	5.000 000 00	5.000 000 00
Réserve spéciale	2 000 000 00	2.000.000 00.
Prov. pour accidents	1.022 540 35	680.81874
Amortiss. d'obligat.	967.400 00	1 286.100 00
Reconstit. du capital	675.308 67	756.362 86
Reliquat antérieur	158.392 76	54.410 23
Bénéfices de l'exercice	3.195.021 83	3.102.078 59
	<u>116.253.934 52</u>	<u>123.385.627 14</u>

Diverses explications que nous avons déjà données se rattachent aux différences que fait apparaître cette comparaison. Les comptes de premier établissement et de dépenses sur travaux en cours ont passé de 103.559.032 56 à 105.697.129 85. L'augmentation de 2.138.097 29 résulte des travaux des nouvelles lignes ou prolongements à Marseille, au Havre et à Nancy, et de l'augmentation d'effectif du matériel roulant, qui s'est accru de 12 automotrices et de 10 remorques.

Les approvisionnements divers sont en diminution de 514.325 08 par suite de l'emploi d'une importante partie de matériel en stock pour les travaux neufs ou les renouvellements.

Les valeurs sont toujours représentées par les actions de la Compagnie des Tramways de Tunis, de la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard, de la Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin, et par un certain nombre d'obligations de cette dernière Compagnie, toutes évaluées à leur prix de revient.

L'assemblée du 27 mars 1907 avait voté la mise en réserve spéciale d'une somme de 2 millions dont l'emploi serait ultérieurement déterminé. Le conseil a décidé de verser ce solde au compte « Provision pour accidents et renouvellement », en sorte que ce compte atteindra 2.930 818 73 après réalisation de cette opération et affectation de la somme de 250.000 fr. prélevée sur les bénéfices de l'exercice écoulé.

La situation financière de l'entreprise est satisfaisante. Comme on le voit, il a été émis un certain nombre d'obligations et les espèces en caisse et en banque couvrent largement les quelque 2.530 000 fr. constituant les exigibilités immédiates de la Société.

Au cours de la discussion qui a suivi la lecture des rapports, le président du conseil a déclaré que la constante augmentation des charges provenait surtout des dépenses qu'entraîne le règlement des accidents du travail ou des accidents aux tiers qui sont imputées aux dépenses d'exploitation de l'exercice, quand elles sont réglées au cours dudit exercice ; leur chiffre en est très élevé, grâce à la générosité qu'apportent assez fréquemment les tribunaux dans la solution des litiges de cet ordre, lorsqu'une Société importante y est intéressée ; c'est ainsi que, pour 1911, le montant des frais afférents aux accidents de l'année n'a pas été moindre de 172 500 francs, soit un chiffre très supérieur à celui de la moyenne des cinq dernières années qui était de 150.000 fr.

D'autre part, du côté des grosses réparations et renouvellements, il s'est produit un mécompte semblable. Alors que, précédemment, elles atteignaient 100.000 fr., elles se sont élevées en 1911, à 266.000 fr.

Le président fait cependant remarquer que, malgré cet accroissement, la Compagnie est arrivée à réaliser, dans la voie des économies, des résultats extrêmement intéressants : en 1900, le coefficient d'exploitation moyen de l'ensemble des

concessions était de 68 % ; après une période de cinq années, durant laquelle les charges d'exploitation ont augmenté de plus d'un cinquième, il est tombé en 1911 à 66 %.

Un actionnaire, notre confrère et ami, M. Manchez, du *Temps*, s'est longuement étendu sur le danger que présentait pour la Compagnie les nouvelles dispositions légales établies en faveur du personnel. Comme nous l'avons déjà relaté, à la suite de son exposé, M. Manchez avait suggéré l'idée de fonder, à l'instar des porteurs de titres des compagnies de chemins de fer, une association des actionnaires et obligataires des entreprises de tramways pour la défense de leurs intérêts devant les pouvoirs publics. Cette proposition a reçu l'adhésion de l'assemblée.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des chemins de fer*, 30 mars 1912)

.....
Les pouvoirs de deux de nos collègues, MM. le baron Janssen et Louis Guary sont expirés ; nous vous demandons de bien vouloir renouveler leur mandat.

NÉCROLOGIE
M. G. MARTIN
(*L'Argus*, 21 avril 1912)

On annonce la mort de M. Georges Martin, ancien inspecteur des finances, décédé subitement à Saint-Enogat [Dinard (Ille-et-Vilaine)], le 12 avril.

M. Martin était vice-président du conseil de la Confiance-Vie et administrateur de la Confiance-Incendie.

THOMSON-HOUSTON
Exercice 1911
(*Le Capitaliste*, 6 juin 1912)

[...] Nous vous signalons, comme d'habitude, les faits les plus saillants concernant les principales sociétés dans lesquelles nous avons des intérêts. [...]

La Compagnie Générale Française de Tramways, qui a eu à faire face, au cours du dernier exercice, à un accroissement exceptionnel de ses charges, a ramené son dividende de 30 francs à 27 fr. 50. [...]

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 28 avril 1913)

Les résultats obtenus au cours de l'exercice 1912 par la Compagnie générale française de tramways présentent un caractère très satisfaisant. L'achèvement des divers réseaux touche à sa fin et l'exploitation, dégagée de toutes difficultés, est maintenant entrée dans une phase de développement régulier.

Ainsi que nous l'avons exposé, en examinant, dans notre numéro du 24 février dernier, et, plus récemment, en publiant un compte rendu succinct de l'assemblée générale tenue le 16 avril, les recettes des divers réseaux ont augmenté, en 1912, suivant une progression sensiblement égale à celle de l'année précédente. Elles ont atteint, au total, 16.419.932 36 contre 15.655.679 26 en 1911, présentant ainsi un accroissement de 764.253 10.

Les résultats d'exploitation sont également en notable augmentation ; leur montant est de 5.799.349 99 contre 5.180.311 08 en 1911, soit en plus 619.038 91.

Avec les intérêts et rentrées diverses, les produits bruts totaux de l'exercice atteignent 6 millions 242.328 29, alors qu'ils étaient, l'an passé, de 5.620.669 64.

Après prélèvement de la charge des obligations, qui s'élève maintenant à son plein, soit 2.741.986 50, il reste comme produits de l'exercice, 3.497.341 99, chiffre supérieur de 395.263 20 à celui correspondant de 1911.

Cette augmentation importante a mis la Compagnie en situation de continuer l'exécution du programme de consolidation des réserves, auquel les actionnaires ont donné leur adhésion en 1912.

Le compte Reconstitution du capital social, qui s'élève actuellement à 839.707 fr. 90, recevra sa dotation habituelle de 50.000 fr. Quant à la Provision pour accidents et renouvellements, qui, après imputation des dépenses de l'exercice, présente un reliquat de 2.122.145 fr. 71, il lui a été affecté une allocation de 577.851 fr. 29, de manière à porter son montant à 2.700.060 fr.

Déduction faite de ces diverses charges, le chiffre des bénéficiaires est de 2.869.487 fr. 50, permettant la distribution d'un dividende de 27 50, égal à celui de l'année dernière, tout en augmentant le report à nouveau de 45.590 fr.

Le dividende sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai, déduction faite de l'acompte de 12 fr. 50 payé en novembre dernier.

*
* * *

Nous résumons ci-après les indications fournies par le rapport du conseil d'administration en ce qui concerne l'exploitation.

Réseau d'Orléans. — Les pourparlers engagés avec la municipalité pour la modification des tarifs en vigueur et l'établissement éventuel d'une nouvelle ligne ont été poursuivis au cours de l'année 1912. La Compagnie n'a pas cru devoir souscrire, sans compensations équitables, à certaines demandes complémentaires formulées par la ville après l'enquête, de telle sorte que les accords intervenus en 1911 n'ont pas encore reçu de suite.

Réseau de Nancy. — L'exécution des diverses lignes comprises dans le nouveau réseau urbain se poursuit au fur et à mesure de la réalisation par la ville des travaux de voirie dont elle a la charge. La société compte exécuter dans le faubourg des Trois-Maisons, dès l'ouverture de la rue d'Auxonne, une section importante de la ligne circulaire.

Le prolongement, sur Frouard, de la ligne de Nancy à Champigneulle, a été mis en service le 12 juillet 1912.

Un décret du 27 mars 1912 a sanctionné les accords intervenus, en septembre 1911, entre le département de Meurthe-et-Moselle et la Compagnie pour l'extension, jusqu'à l'asile de Maréville, des services de la ligne Laxou-Essey.

Réseau du Havre. — L'exploitation du Havre se développe dans des conditions satisfaisantes. La ligne de Montivilliers, notamment, continue à progresser. Le conseil pense que son rendement pourra s'améliorer encore dans le cours des années prochaines, par suite de la création de certains raccordements desservant des ateliers industriels importants.

Réseau de Marseille. — Au cours de l'année 1912, il a été ouvert à l'exploitation les lignes du Merlan, de la gare du Prado et de la rue Sébastopol ; on compte entreprendre cette année les lignes de Saint-Barnabé aux Caillols et de Saint-Julien aux Quatre-Chemins.

Un accord est intervenu avec la municipalité, au sujet des services de nuit, des tarifs qui leur sont applicables et de la création de quelques nouveaux tronçons, qui constituent des compléments nécessaires du réseau existant ; l'affaire est actuellement soumise à l'instruction réglementaire.

La Compagnie a remis au conseil général des Bouches-du-Rhône les propositions qu'il lui avait demandées pour l'établissement de diverses lignes suburbaines, à construire avec participation du département et à exploiter avec subvention de l'État.

Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard. Tramways de Toulon. — La société a mis en service l'embranchement de La Valette aux Quatre-Chemins et a conclu avec le département un accord pour fixer les conditions d'exploitation des deux lignes constituant la concession d'Hyères.

Les résultats de l'exercice ont été affectés par une grève qui a duré du 6 au 19 octobre 1912. Néanmoins, les bénéfices disponibles ont permis le maintien du dividende mis en distribution l'année précédente.

Compagnie des Tramways de Tunis. — Les recettes du chemin de fer électrique Tunis-Goulette-Marsa ont augmenté en 1912 dans une proportion intéressante ; celles du réseau urbain ont été influencées par la situation générale de la régence et par l'abstention d'une partie de la population indigène, que des meneurs ont détournée, durant plusieurs mois, de l'usage du tramway.

Les ventes d'énergie électrique se sont largement développées et l'on doit envisager l'époque prochaine où des extensions devront être réalisées dans les usines génératrices.

Les résultats de l'exercice écoulé sont en amélioration ; l'assemblée générale du 6 mars 1913 a fixé le dividende au chiffre de 5 fr. 50 net (6 01 brut), déjà attribué en 1911 ; elle a en même temps, augmenté notablement le report à nouveau.

Compagnie des Tramways de Cambrai et Saint-Quentin. — Les accords passés en 1911 avec la ville de Cambrai ont donné lieu à diverses observations de la part de l'administration supérieure ; aussi la solution définitive n'est-elle pas encore acquise. La société a tenu, le 19 février, son assemblée générale ordinaire ; les bénéfices disponibles seront employés à l'amortissement du capital social.

*

* *

Après une allocution du président, dans laquelle ont été retracés les progrès réalisés dans ces dernières années, l'assemblée a approuvé les comptes et les rapports qui lui étaient présentés. Elle a réélu MM. Burrell et Thurnauer, administrateurs sortants, et a donné *quitus* de sa gestion à M. Georges Martin, décédé.

Annuaire Desfossés 1914, p. 473-474 :

Cie générale française de tramways

Administrateurs : Jules Rostand, Ancion, L. Guary, G. Pavie, Ch. Burrell, Aug. Collignon, L. Goury du Roslan, Janssen, Renaud, Thurnauer.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 28 février 1914)

L'exercice 1913 a marqué, pour la Cie générale française de tramways, l'accentuation des progrès déjà réalisés au cours de l'année 1912. On se souvient qu'à l'assemblée précédente, le conseil avait laissé prévoir que la situation de la société continuerait à s'affermir, et que l'augmentation des dividendes pouvait être escomptée. Ces prévisions se sont réalisées dès cette année, et il sera proposé à la prochaine assemblée du 18 mars, de porter de 27 50 à 25 75 la rémunération des actions.

Cette amélioration des résultats provient en majeure partie des conditions de l'exploitation, dont le coefficient s'est encore diminué au cours du dernier exercice, les réseaux de la Compagnie touchant à l'heure actuelle à leur achèvement. On estime que, de 64 % en 1912, ce coefficient pourra décroître jusqu'aux environs de 60 %. Il a été de 62 % en 1913.

Il a été transporté, sur l'ensemble du réseau contrôlé par la Compagnie, plus de 159 millions de voyageurs contre 149,8 millions en 1912. Les recettes sont, de ce chef, passées à 17.285.204 fr., en augmentation de 865.272 fr., tandis que les dépenses se sont seulement accrues de 201.132 francs. Il en résulte que les produits nets d'exploitation, en augmentation de 664.140 fr. s'inscrivent à 6.463.490 fr.

Voici d'ailleurs comment se comparent les deux derniers comptes de Profits et pertes :

	1912	1913
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	10 620.582	10.821.713
Intérêts d'emprunt :		
Sur obligations 4 %	2.345.800	2.336.200
Sur obligations 3 %	30.187	29.845
Amortissement d'oblig, 4 %	260 000	385.000
Amortissement d'oblig. 3 %	9.000	9.000
Total des charges	<u>13.365.1569</u>	<u>13 676.758</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation	10.332.516	17.205 997
Recettes diverses	86.416	79 207
Intérêts sur valeurs mobilières et produits divers	442.978	305.043
Total des produits	<u>16 862.910</u>	<u>17.590.217</u>
Rappel des charges	13.365.569	13.576.758
Bénéfices de l'exercice	<u>3.497.311</u>	<u>4.013.489</u>

L'amélioration se traduit par une augmentation de bénéfices de 516.148 fr. Signalons la diminution du rendement du compte Intérêts sur valeurs et produits divers.

Si l'on ajoute le report de l'exercice antérieur (91.663 fr. contre 46.073 fr.), le solde disponible se chiffre par 4.105.152 fr. contre 3.543.414 fr. en 1912. La répartition proposée de ces bénéfices, comparée à la précédente, s'effectue comme suit :

Fonds de reconstitut. du capital	50.000	50.000
Provis. p. accidents et renouvellem. du matériel et des voies	577.854	950.000

5 % du capital à titre de premier dividende, soit 25 fr.	2.500.000	2.500.000
Tantièmes au conseil d'admin.	73.897	102.098
Dividende complémentaire	250.000	375.000
Report à nouveau	91.663	127.454
Totaux égaux aux soldes disponibles	<u>3.543.414</u>	<u>4.105.152</u>

La rémunération totale des actions s'inscrit donc pour 2.875.000 fr. contre 2.750.000 fr. Il en résulte que les institutions de prévoyance sont dotées de 1 million, contre 627.854 fr. précédemment, et l'on reporte à nouveau une somme de 127.954 fr., supérieure de 35.791 fr. au report de 1912.

*
* * *

On sait que la Compagnie générale française de tramways, au capital de 50 millions de francs, constituée en 1875, exploite un réseau qui s'est rapidement développé (330 kilomètres en 1905, 452 kilomètres en 1910, 454 kilomètres en 1911, 462 km. 6 en 1912). Cette exploitation comprend quatre réseaux situés en province (Marseille, Le Havre, Nancy et Orléans). La société, en outre, contrôle trois autres entreprises : les Tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon), les Tramways de Tunis et les Tramways de Cambrai et Saint-Quentin. Les résultats de ces filiales, où la Compagnie possède une participation totale de 5 millions environ, sont satisfaisants.

Nous résumons dans le tableau ci-dessous les principaux résultats d'exploitation au cours des derniers exercices :

Ex.	Recettes brutes	Dépenses	Recettes nettes	Bénéf. nets	Coeff. d'expl.	Divid.
	(en 1.000 fr.)				(%)	(fr.)
1902	9.566	6.895	2.651	1.512	72	22 50
1905	11.715	7.524	3.559	2 380	67	27 50
1906	13.112	8.364	4.189	3.002	66	30 00
1907	13.285	8.420	4.100	3.023	67	30 00
1908	14.575	9.058	4.652	3.472	66	30 00
1909	15.362	9.722	4.696	8.355	67	30 00
1910	15 467	9.988	4.879	3.195	67	30 00
1911	16.096	10.476	5.180	3.102	67	30 00
1912	16.419	10.620	5.799	3 497	64	27 50
1913	17.285	10.822	6 463	4.013	62	28 50

Il ressort de ce tableau que la Société se relève progressivement de la dépression qu'avait causée en 1911 l'augmentation des charges fiscales.

	1912	1913
ACTIF		
1 ^{er} établissement :		
Voies et usines	77 020.659	76.501 206
Terrains et bâtiments	11.172 367	11.788 418
Matériel roulant	16.911.686	17.793.594
Outillage, matér., mobilier	2.726.695	3.430.643
Dépenses sur trav. en cours	42.478	151.619
Cautionnements déposés par la Compagnie	153.497	153.498
Approvisionnements	1.746.194	2.216 762
Valeurs mobilières	5.840.000	5.616 353
En caisse et chez les banq.	4.712.533	3.422.737
Immeuble du siège social et obligations diverses affectées au compte reconstitution du capital social	839.708	926.755
Débiteurs divers et comptes d'ordre	771.919	391.931
Impôts à récupérer sur actions et obligations	100 686	90.260
Acompte sur dividende	1.250.000	1.250.000
	<u>123.288.502</u>	<u>123.775.780</u>
PASSIF		
Capital : 100.000 actions de 500 fr.	50.000.000	50.000 000
Emprunts et obligations :		
Oblig. 4 % en circulation	56.429 900	56.057.000
Oblig. 3 % en circulation	1.002.500	993.506
Cautionnements déposés à la Compagnie	180 201	183.084
Créditeurs divers et comptes d'ordre	1.035.405	1.118.624
Obligations à rembourser	237.658	681 663
Coupons à payer	1 254.470	1.252.120
Réserve légale	5.000.000	5.000.000
Provision pour accidents et renouvellements	2.122 145	1.852.832
Amortissement pour remboursement d'obligations	1.613.100	2.024.200
Compte de reconstitution du capital social	839.708	926.754
Bénéfices reportés	46 073	91.663
Profits et pertes de l'exercice	3.497.342	4.018.489
Totaux	<u>123 288 502</u>	<u>.123.775.780</u>

Aux Immobilisations, signalons le fléchissement du poste Voies et Usines, qui a diminué d'un demi-million, tandis que les Terrains et Immeubles progressent d'environ 900.000 fr. Le compte Outillage et Matériel s'est augmenté de 700.000 fr. Il en est

résulté une diminution du disponible liquide (3.422.737 fr. contre 4.712.583 francs), ainsi que du poste Débiteurs divers, qui décroissent de 370.000 fr.

Au Passif, les obligations en cours s'inscrivent au total pour 57.051.300 francs contre 57.432.400 francs par suite de l'amortissement. Les créiteurs divers ne se sont accrus que de 100.000 fr. à peine. Bien qu'affaiblie en comparaison avec celle qui ressort du bilan 1912, la situation de trésorerie est satisfaisante. Enregistrons d'ail leurs le bruit d'après lequel la Société procéderait sous peu à une émission d'obligations. La Réserve légale est au plein de ses 10 % du capital, la réserve provisionnelle figure pour une somme de 1.852 882 fr., à laquelle s'ajoutent les 926.755 fr. du compte de Reconstitution du capital social.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 4 avril 1914)

Ainsi qu'on a pu le voir, par les comptes que nous avons publiés, dans notre numéro du 28 février dernier, les prévisions favorables faites l'an dernier par le conseil d'administration de la Compagnie générale Française de Tramways se sont réalisés au cours de l'exercice 1913 et l'assemblée générale des actionnaires tenue hier 3 avril a pu voter la distribution d'un dividende de 28 75 contre 27 50 précédemment.

Cette amélioration des résultats provient en majeure partie des conditions de l'exploitation ; le coefficient a encore diminué au cours du dernier exercice, les réseaux de la Compagnie touchant à l'heure actuelle à leur achèvement. On estime que, de 64 % en 1912, ce coefficient pourra décroître jusqu'aux environs de 60 %. Il a été de 62 % en 1913.

Il a été transporté, sur l'ensemble du réseau contrôlé par la Compagnie, plus de 159 millions de voyageurs contre 149,8 millions en 1912. Les recettes sont, de ce chef, passées à 17.285.204 fr., en augmentation de 865.272 fr., tandis que les dépenses se sont seulement accrues de 201.132 francs. Il en résulte que les produits nets d'exploitation, en augmentation de 664.140 fr. s'inscrivent à 6.463.490 fr.

Les bénéfices nets s'établissent à 4.013.489 fr. contre 3.497.341 fr. l'an dernier. Si l'on ajoute le report de l'exercice antérieur (91.663 fr. contre 16.073 fr.), le solde disponible se chiffre par 4.105.152 fr. contre 3.543.414 fr. en 1912.

.....
Un acompte de 12 50 sur le dividende ayant été payé le 1^{er} novembre 1913, le solde de 16 25 sera mis en distribution à partir du 1^{er} mai 1914, sous déduction des impôts.

*
* * *

On sait que la Compagnie générale française de tramways, au capital de 50 millions de francs, constituée en 1875, exploite un réseau qui s'est rapidement développé (330 km en 1905, 452 km en 1910, 454 km en 1911, 462 km. 6 en 1912). Cette exploitation comprend quatre réseaux situés en province (Marseille, Le Havre, Nancy et Orléans). La société, en outre, contrôle trois autres entreprises, les Tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon), les Tramways de Tunis et les Tramways de Cambrai et Saint-Quentin. Les résultats de ces filiales, où la Compagnie possède une participation totale de 5 millions environ, sont satisfaisants.

.....
Voici quelque détails au sujet du fonctionnement des divers réseaux au cours de l'exercice écoulé.

Réseau d'Orléans. — Les pourparlers engagés avec la municipalité, pour la modification des tarifs en vigueur et l'établissement éventuel d'une nouvelle ligne, ont abouti à la fin de l'année 1913 ; en conséquence, les accords intervenus en 1911 ont été mis sous une forme définitive ; ils vont être soumis à l'examen de l'administration supérieure.

Réseau de Nancy. — Conformément aux prévisions, une partie importante du circulaire a été ouverte à l'exploitation, en 1913, dans le faubourg des Trois-Maisons ; toutefois, cette ligne n'a pu être achevée, les opérations de voirie à la charge de la ville, dans la rue d'Auxonne, n'ayant pas encore été réalisées. La commission a, d'accord avec la municipalité, construit un embranchement particulier destiné à relier l'Établissement des Colonies scolaires au terminus de la ligne de Saint-Mansuy.

Réseau du Havre. — La création d'un raccordement avec les Établissements Schneider sera prochainement un fait acquis ; il en résultera, pour la ligne de Montivilliers, un appoint de recettes intéressant.

Réseau de Marseille. — Les lignes de la Calade, de Saint-Barnabé aux Caillols et de Saint-Julien aux Quatre-Chemins sont actuellement en cours d'exécution : elles pourront être mises en exploitation dans le deuxième trimestre de 1914.

L'instruction réglementaire du nouvel avenant passé avec la ville de Marseille s'est poursuivie au cours de l'année dernière ; une solution ne tardera pas à intervenir.

Le conseil général des Bouches-du-Rhône a adopté, en principe, les propositions qui lui avaient été soumises pour l'établissement de diverses lignes suburbaines à construire avec participation du département et à exploiter avec subvention de l'État.

Société des Chemins de Fer et Tramways du Var et du Gard. — Sur la demande du Conseil général du Var, la société a révisé et mis sous une forme légèrement différente, l'accord relatif à l'exploitation du réseau d'Hyères, qui avait été conclu en 1912.

Les bénéfices réalisés au cours de l'exercice écoulé ont permis de maintenir le dividende de 9 francs mis en distribution les années précédentes.

Compagnie des Tramways de Tunis*. — Les recettes sont en progression marquée, tant sur le chemin de fer électrique Tunis-Goulette-Marsa, que sur le réseau urbain ; les ventes d'énergie électrique ont également bénéficié d'un accroissement intéressant, et il est à prévoir que dans un avenir prochain, ce mouvement s'affirmera, par suite de l'installation de divers ateliers importants dans la banlieue de Tunis.

Les concessions du chemin de fer électrique de Tunis à Hammam-Lif et du Tramway de Djebel-Djelloud, ont été définitivement accordées à la Compagnie, à la fin de l'année 1913.

Ces extensions nécessiteront une augmentation de deux millions du capital social, augmentation à laquelle la Compagnie générale française compte participer dans la mesure des intérêts qu'elle a dans cette affaire.

Les résultats de l'exercice sont d'ailleurs très satisfaisants ; l'assemblée générale du 3 mars 1914 a fixé le dividende au chiffre de 6 fr. net, au lieu de 5 50 distribués pour l'année précédente.

Compagnie des Tramways de Cambrai et Saint-Quentin. — L'avenant conclu en 1911 avec la ville de Cambrai n'a pas encore été définitivement sanctionné par l'administration supérieure. La société a tenu, le 19 février, son assemblée générale ordinaire ; les bénéfices disponibles seront affectés, comme l'année dernière, à l'amortissement du capital social.

*

* *

Le rapport mentionne que le parachèvement des réseaux de Marseille et de Nancy doit en traîner diverses dépenses au cours des années prochaines ; la Compagnie a, de plus, à se préoccuper d'augmenter son matériel roulant dans une proportion

importante, de manière à le mettre en rapport avec les besoins du trafic ; cette nécessité s'affirmera notamment à Marseille, où l'exposition coloniale de 1916 déterminera, pendant plusieurs mois, un accroissement de circulation considérable. Enfin, dans les divers réseaux, les installations des dépôts et ateliers doivent être développées pour être mises en rapport avec les effectifs actuels d'automotrices et de remorques.

Le conseil compte réaliser ce programme au moyen d'une émission de 20.000 obligations nouvelles du type 4 % actuellement en circulation, et, en conséquence, a saisi l'administration des travaux publics de la demande prévue par la loi du 31 juillet 1913. Les actionnaires ont accordé à cet effet toutes autorisations au conseil. L'émission aura lieu vraisemblablement le mois prochain.

*
* *

L'assemblée a approuvé à l'unanimité les résolutions qui lui étaient soumises, lesquelles comportaient, outre l'approbation des comptes et la répartition des bénéfices, la réélection de M. G[eorges] Pavie, administrateur sortant.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
Compagnie générale française de tramways
(*Le Temps*, 9 mars 1915)

Le rapport des commissaires des comptes de la Compagnie générale française de tramways, sur l'exercice 1914, vient d'être déposé. Il résulte de ce document que le solde bénéficiaire, y compris le report de 127.454 fr. 31 des exercices antérieurs s'élève à 3.267.633 fr. 10.

Les recettes pour 1914 ont été en diminution de 2.193.136 fr. 75 sur 1913 et le résultat bénéficiaire de 873.310. fr. 21 par rapport à l'exercice précédent.

Le dividende de 19.14 a été abaissé à 20 francs, une provision de 400.000 francs ayant été constituée par un prélèvement sur les bénéfices, en vue de tenir compte de la répercussion que les événements de la guerre peuvent encore avoir sur les produits de 1915.

Compagnie générale française des tramways
(*Le Temps*, 11 mars 1916)

Les résultats obtenus en 1915 par la Compagnie générale française des tramways permettront de relever le chiffre du dividende des actions.

Le bénéfice net est ressorti à 3.284.757 francs, au lieu de 3.140.178 francs l'année précédente.

Le dividende proposé pour l'exercice 1915 est de 25 francs par action, alors qu'il avait été réparti 20 francs pour 1914.

Annuaire Desfossés 1917, p. 421 :
Compagnie générale française de tramways
Administrateurs : Jules Rostand, Ancion, L. Guary, G. Pavie, Ch. Burrell, Aug. Collignon, L. Goury du Roslan, Janssen, Renaud.

Compagnie générale française de tramways
(*Le Temps*, 19 avril 1918)

Hier a eu lieu, sous la présidence de M. Jules Rostand, l'assemblée des actionnaires de la Compagnie générale française de tramways.

Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1917 et voté un dividende de 20 francs en reportant à nouveau une somme de 102,396 fr. 07.

Elle a réélu comme administrateurs pour six ans, MM. L. Guary et le baron [Léon] Janssen [dir. SGB], et comme commissaires des comptes pour l'exercice 1918, MM. Charton et Schelle ³⁹.

À la suite du rejet par la municipalité de Marseille de tout relèvement de tarifs par la compagnie pour compenser les accroissements de dépenses qui lui sont imposés par les charges de caractère extra-contractuel créées par les circonstances actuelles, celle-ci a introduit une instance devant le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône.

Compagnie générale française de tramways
(*Le Journal des finances*, 27 avril 1918)

L'assemblée ordinaire qui s'est tenue hier sous la présidence de M. J[ules] Rostand, a approuvé à l'unanimité, les comptes de l'exercice 1917, dont les bénéfices nets, ainsi que nous l'avons déjà annoncé, s'élèvent à 3.062.262 fr. 93, contre 3.847.177 fr 86 en 1916. Les recettes diverses ont atteint 19.386.579 francs 51, contre 17.120.049 fr. 83 et les dépenses à 13.348.250 fr. 87. contre 10.661.833 fr. 42 en 1916. Cette augmentation des dépenses tient pour une très grande part au renchérissement de la vie qui a obligé la Compagnie à relever dans une forte proportion les allocations spéciales accordées au personnel de ses réseaux. Les salaires journaliers des agents ont été accrus dans l'ensemble de près de 40 % par rapport à ceux d'avant-guerre. La Société, ayant signalé aux Pouvoirs publics l'importance et le caractère ultra-contractuel des préjudices que lui imposaient les événements, a sollicité auprès des municipalités intéressées des modifications de contrats, notamment des relèvements modérés des tarifs : c'est ainsi qu'elle a eu la satisfaction d'obtenir gain de cause à Orléans et de voir les villes du Havre et de Nancy retenir ses demandes en vue d'un examen au fond. Il n'en a pas été de même à Marseille où toute discussion lui a été refusée alors que sur l'intervention du Préfet et la mise en demeure de la Ville, la Compagnie a dû, pour éviter l'arrêt de l'exploitation; accorder à l'ensemble de son personnel une sérieuse augmentation des allocations qu'il recevait déjà. Le Président a annoncé que la Compagnie allait recourir à la voie contentieuse en introduisant une instance devant le Conseil de Préfecture des Bouches-du-Rhône. Un actionnaire s'est associé à la décision du conseil d'administration à qui il a adressé des félicitations, unanimement approuvée par l'assemblée. Le dividende a été fixé à 20 fr. par action, payable le 1^{er} mai (p. 29). Une somme de 1 millions a été versée au compte « Provisions pour accidents et renouvellements ». 102.396 fr. 07 ont été reportés à nouveau.

MM. Guary et le baron [Léon] Janssen [SGB], administrateurs sortants, ont été réélus.

³⁹ Gustave Schelle (1845-1927) : directeur au ministère des travaux publics jusqu'en mai 1905, puis administrateur des Chemins de fer de l'Ouest algérien et commissaire aux comptes de la Thomson-Houston, son représentant comme commissaire ou administrateur dans diverses affaires (CGFT, Tramways de Tunis, Cie centrale d'énergie électrique, Compagnie française pour la location de matériel de transports, Société algérienne d'éclairage et de force). Économiste.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des travaux publics
(*Journal officiel de la République française*, 22 janvier 1919)

Officier

Boulle (*Léon-Célestin*), ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur de la Compagnie générale française de tramways. Chevalier du 1^{er} août 1901.

MOTIF de PROPOSITION

« Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chevalier de la Légion d'honneur du 6 août 1901, mobilisé à la date du 4 août 1914, a rempli les fonctions de chef du service des Ponts et Chaussées de la 8^e Armée jusqu'au 9 septembre 1916. A été affecté ensuite, plus particulièrement, à l'exploitation des réseaux de la Compagnie générale française de tramways et de ses filiales situées dans la zone des armées (Nancy, Le Havre, Cambrai et Saint-Quentin). A dirigé dans les conditions les plus satisfaisantes l'exploitation des réseaux de Nancy qui n'ont pas cessé leur service, malgré les bombardements, depuis le 2 août 1914, et a mis les autres exploitations de la Société en mesure de répondre à tous les besoins civils et militaires, notamment aux service des bases belge et anglaises au Havre et des bases anglaises et américaines à Marseille.

M. Boulle vient d'être appelé par l'Union des voies ferrées d'intérêt local à la présidence du comité central de cet important syndicat professionnel en remplacement du regretté M. Broca. »

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 17 avril 1919)

Nous croyons savoir que la Compagnie générale française de tramways aurait décidé de suspendre son trafic le mois prochain, sur le réseau de Marseille, si la municipalité de cette ville ne se décide pas à procéder à un relèvement de tarif immédiat.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 6 décembre 1919)

Les effets de la crise économique consécutive aux événements, qui s'étaient déjà fait sentir en 1917, ont eu, pendant l'année écoulée, une répercussion plus profonde encore sur les résultats obtenus par la Compagnie générale française de tramways. Parallèlement à une augmentation de recettes de 3.398.108 francs, les dépenses se sont accrues dans de plus grandes proportions, passant de 13.548.250 à 18.541.817 fr., de sorte que les produits de l'exploitation ont été ramenés de 5.838.328 francs à 4.212.929 francs. La réduction des bénéfices nets est plus sensible encore puisqu'ils ressortent à 1.325.063 contre 3.062.262 en 1917.

Une somme de 50.000 francs ayant été portée au compte « Reconstitution du capital », le solde a été ajouté au compte spécial dénommé : « Provision de 1918 reportée à 1919 ». Le montant des bénéfices antérieurement reportés reste inchangé à 102.390 francs.

Voici comment se juxtaposent les deux derniers bilans :

	1917	1918
ACTIF		
Voies et usines	78.570.751	78.612.300
Terrains et bâtiments	13.063.356	13.041.781
Matériel roulant	18.598.103	18.311.592
Outillage, matériel et mobilier	2.788.547	2.815.529
Dépenses sur travaux en cours	165.660	448.774
Cautionnements	135.361	135.364
Approvisionnements	4.007.165	5.397.777
Valeurs mobilières	5.041.457	4.815.696
Caisse et banquiers	6.641.152	4.346.438
Fonds de reconst. du capital social	1.591.850	1.764.871
Débit, div. et comptes d'ordre	3.085.820	3.592.618
Impôts à récupérer	219.631	189.007
	<u>133.858.949</u>	<u>133.471.809</u>
PASSIF		
Capital	50.000.000	50.000.000
Obligations	62.439.190	60.826.630
Cautionnements	74.736	70.000
Crédit, div. et comptes d'ordre	2.232.249	3.214.082
Obligations à rembourser	479.271	540.918
Coupons à payer	2.114.269	2.288.069
Réserve légale	5.000.000	5.000.000
Provision p. accid. et renouv.	2.505.298	2.517.560
Amort. par remb. d'oblig	3.914.690	4.407.250
Compte reconst. capital	1.591.850	1.764.871
Provis. spéc. reportée de 1917	295.000	295.000
Profits et pertes :		
Bénéf. exercice	3.062.263	1.325.033
Report antérieur	90.133	102.396
	<u>133.858.949</u>	<u>133.471.809</u>

La situation financière demeure satisfaisante. Au regard de 6.113.000 francs d'exigibilités, la société dispose de 7.939.000 et les approvisionnements figurent pour 5.397.777 francs. Cependant, dans l'attente, de la solution des litiges survenus avec les autorités concédantes, la situation de trésorerie de la société sera difficile en raison de la

réduction vraisemblable des ressources à provenir des exploitations. Afin de parer à cette éventualité, l'assemblée du 28 mai dernier a autorisé le conseil, en tant que de besoin, à prélever sur les réserves et provisions des ressources indispensables pour assurer le paiement des dépenses afférentes aux services généraux de la Société et l'acquittement de ses charges financières.

Dans son rapport le conseil expose longuement les difficultés financières qui résultent des exigences de son personnel. D'autre part, les demandes de compensation auprès des Départements nécessitées par l'accroissement des charges provenant de ces exigences étant presque toujours très lentes et n'aboutissant que fort difficilement, il en résulte que les concessionnaires se trouvent dans la nécessité de s'adresser à la juridiction administrative pour le redressement des torts qui leur sont ainsi causés.

En ce qui concerne les principales concessions de la Compagnie, la direction a pris la précaution, dès 1910, de faire stipuler dans des conditions additionnelles aux derniers contrats, des statuts du Travail et de la Retraite, fixant avec précision les avantages à accorder au personnel en retour des tarifs consentis par les Pouvoirs publics. Ces conventions, qui jouent pour Marseille, Le Havre et Nancy, permettent de croire que des réparations seront accordées à la Compagnie à la suite des instances introduites devant la juridiction compétente après échec des pourparlers avec les autorités rétrocédantes.

Dans les diverses entreprises, la Compagnie s'est trouvée aux prises avec des difficultés de cet ordre. C'est ce qui ressort de l'exposé suivant de la situation des différents réseaux exploités par la Compagnie et des affaires dans lesquelles elle est intéressée.

Réseau d'Orléans. Cette affaire s'est encore trouvée aux prises avec de sérieuses difficultés survenues à la suite du relèvement des indemnités de vie chère qu'elle a dû consentir à son personnel tandis que la municipalité opposait un refus à ses demandes d'aide indispensable qui devait agir en compensation nécessaire à l'accroissement des charges financières. Les négociations dans ce sens ont échoué, et les droits de la Compagnie furent méconnus au point que la mise sous séquestre fut décidée tandis que, simultanément, l'administrateur du séquestre signait un avenant portant une augmentation de tarif supérieure à celle sollicitée. On comprend, dans ces conditions, que la Compagnie, s'élevant contre de tels agissements de la part des Pouvoirs publics, proteste tout en s'en remettant aux décisions de la juridiction administrative à qui l'arrêté de séquestre a été déféré aux fins d'annulation.

Réseau de Nancy. — Le trafic a subi une diminution du fait de l'exode d'une partie importante de la population, en raison des événements. En raison du renchérissement de la vie et de la hausse continue des matières, la Compagnie a sollicité et obtenu un relèvement des tarifs qui, du fait des circonstances, n'a apporté qu'une compensation partielle aux charges croissantes. Un second relèvement de tarifs a été obtenu au début de l'année en cours.

Réseau du Havre. — Le trafic a été particulièrement important au cours de l'année 1918, par suite de la présence du gouvernement belge, du fonctionnement des bases anglaises et américaine et des débarquements de troupes et de matériel qui ont atteint, à partir du mois de mars, une intensité extraordinaire.

Les recettes ont été favorablement influencées par ces divers facteurs, mais les dépenses et les exigences du personnel ont crû plus vite encore ; ce qui a nécessité une demande de modification de tarifs susceptible de couvrir les charges nouvelles et imprévisibles qui pesaient sur l'exploitation. Un avenant, tout en réservant éventuellement la fixation par voie contentieuse des indemnités, a accepté un relèvement de tarif important, qui a été appliqué dès le 1^{er} janvier 1919.

Mais de nouvelles demandes d'augmentations de salaire ont été présentées successivement, par les diverses catégories du personnel, et il a été impossible d'éviter des arrêts du travail.

Aussi, à la suite de communications qui lui ont été faites, le conseil municipal a décidé, le 11 mai, d'ajouter une augmentation de tarif qu'il avait auparavant acceptée et a envisagé l'octroi d'avantages portant le salaire des agents aux taux le plus élevé qui ait encore été accordé en France, Paris compris.

La mise sous séquestre a été prononcée par arrêté préfectoral du 16 mai 1919. La Compagnie se réserve de poursuivre devant les tribunaux compétents la réparation des torts causés, et de réclamer l'attribution des dommages-intérêts et des compensations.

Réseau de Marseille. — La guerre, en accroissant considérablement le mouvement de la population et le trafic du port, a fait dépasser aux recettes le chiffre déjà élevé de 1917.

Mais l'extrême modicité des tarifs n'a permis de tirer aucun avantage de cet accroissement, bien au contraire. À la suite de la demande formulée par le personnel en août 1918 de la fixation à 5 francs de l'indemnité de vie chère, il est apparu que les dépenses locales de 1919 seraient supérieures aux recettes, et que la situation financière des réseaux, déjà peu florissante en 1918, deviendrait désastreuse l'année suivante.

Cette affirmation, qui avait été produite à diverses reprises devant les Pouvoirs publics, a été acceptée après une expertise comptable minutieuse, effectuée par les soins de la Ville en novembre 1918, et qui a établi nettement le bien-fondé des déclarations de la Compagnie. Un accord intervenu s'est traduit par une augmentation de tarifs destinée à faire face à une majoration de 2 francs de l'indemnité de vie chère accordée au personnel. Les pourparlers poursuivis pour la solution de réclamations antérieures n'ont pas encore aboutis.

Tramways de Toulon. — Les Tramways de Toulon, qui ont à desservir, depuis le début des hostilités, un trafic considérable ont, comme les années précédentes, été très gênés dans leur fonctionnement par la pénurie de personnel et par les difficultés d'entretien du matériel fixe et du matériel roulant.

Les augmentations considérables de dépenses qui se sont produites au cours du dernier exercice ont mis la société dans la nécessité de ramener le dividende de 9 francs à 7 francs, une somme de 200.000 francs contre 100.000 francs en 1917 ayant été portée au compte « Provision pour accidents et renouvellement » pour faire face, au moins partiellement, à la dépense des grosses réparations qui devront être entreprises sitôt que les circonstances le permettront.

Des avantages nouveaux et importants ayant été attribués au personnel, les municipalités de Toulon et de La Seyne ont accepté des relèvements de tarifs qui ne sont pas encore entrés tous en application, par suite de lenteurs dans l'approbation des accords intervenus.

Compagnie des Tramways de Tunis. — Le dividende de l'exercice 1918 a été maintenu au chiffre de l'année précédente, soit 4 francs par action, net d'impôts. Les allocations servies au personnel ont été révisées à diverses reprises, mais la Compagnie a pu obtenir du gouvernement tunisien des remaniements de tarifs auxquels sont venues s'ajouter des taxes additionnelles sur les prix de vente du courant, qui ont permis de couvrir en partie l'accroissement des dépenses.

Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin. — Les installations de ces réseaux ont subi des dégâts considérables ; elles sont détruites dans leurs parties essentielles. Par application de la loi du 10 janvier 1919 qui a prévu des crédits pour assurer la reconstruction des voies ferrées détériorées par la guerre, toutes déclarations utiles ont été faites en vue d'obtenir le remboursement des dommages directs et indirects subis par la Compagnie ; de plus, des propositions ont été présentées à l'administration compétente pour la conclusion d'accords permettant la reconstruction des lignes de leur exploitation ultérieure.

M. Ch. Burrell, administrateur sortant, a été réélu.

1919 (19 déc.) : PARTICIPATION DANS LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS ET AUTOBUS DE CASABLANCA

Annuaire Desfossés 1920, p. 430 :

Administrateurs : Jules Rostand, Ancion, L. Guary, G. Pavie, Ch. Burrell, Aug. Collignon, L. Goury du Roslan, Janssen, Renaud, A. Soclet.

TRAMWAYS FRANÇAIS (Compagnie générale française de tramways) (Cote de la Bourse et de la banque, 6 novembre 1920)

Le rapport présenté aux actionnaires, réunis le 16 juin en assemblée générale, constitue un véritable réquisitoire contre les municipalités des villes dans lesquelles la Compagnie générale française de tramways assurait l'exploitation des tramways. Ces municipalités, obéissant à des inspirations politiques fâcheuses, ont d'ailleurs, il faut le reconnaître, rivalisé d'incapacité ; elles ont compromis, sinon ruiné, les exploitations assurées de longue date par la Compagnie au mieux des intérêts du public et des actionnaires.

Le rapport du 28 mai 1919 exposait comment, à la suite des difficultés soulevées par le personnel des réseaux d'Orléans et du Havre, les municipalités intéressées avaient cru devoir demander la mise sous séquestre des exploitations, ce qui leur avait été accordé, à Orléans, par arrêté préfectoral du 15 avril 1919 ; au Havre, par arrêté du 16 mai suivant.

À Marseille, l'espoir ne s'est pas réalisé d'arriver à une entente au sujet du règlement des dépenses imprévisibles et extracontractuelles résultant de l'état de guerre ; cependant, un arrêté du Conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône du 7 mars 1919 avait reconnu, en principe, le bien-fondé des demandes à compter du 15 octobre 1917 et avait recommandé aux parties de réaliser un accord amiable.

Comme nous l'avons annoncé le 26 courant, le procès intenté au département des Bouches-du-Rhône et à l'Etat par les Tramways Français a été remis, ceux-ci ayant fait parvenir un nouveau mémoire :

« La première requête a été relative à l'institution même du séquestre. Les articles 41 du règlement d'administration publique du 6 avril 1881 et 63 du règlement du 16 juillet 1907 prévoient que « si l'exploitation de la voie ferrée vient à être interrompue en totalité ou en partie, ou si la sécurité vient à être compromise... le préfet prend immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour prévenir tout danger... ».

De ce texte, l'Administration a fait dériver le droit, pour l'autorité préfectorale, de prononcer la mise sous séquestre des voies ferrées d'intérêt local dont la construction se trouvait compromise par l'incapacité ou le défaut de moyens du concessionnaire substitué, ou dont l'exploitation ne pouvait plus être assurée par lui. En réalité, cette mesure a été prise le plus souvent sur la sollicitation de l'intéressé, lorsqu'il se sentait impuissant à remplir ses engagements. Le séquestre prenait ainsi le caractère d'une assistance temporaire au concessionnaire impuissant. Or, tel n'était pas le cas pour les Tramways français.

« La Société, en effet, a construit, conformément à ses engagements, les lignes qui lui ont été concédées ; elles les a exploitées avec une compétence et un succès indiscutables durant de longues années ; elle a donc fait la preuve qu'elle était particulièrement qualifiée pour mener à bonne fin l'entreprise dont elle était chargée.

Si elle s'est trouvée, à partir de 1917, dans une situation tout à fait anormale, c'est parce que les conséquences de la guerre ont pesé lourdement sur elle et que les pouvoirs concédants ne lui ont pas accordé, en temps utile, le concours auquel elle avait droit.

En prenant texte, au cours de l'année, de réclamations présentées par le personnel et auxquelles il était manifestement impossible de donner satisfaction, en réalisant des ententes directes avec les agents et en proposant, en retour, des compensations absolument insuffisantes, les municipalités poursuivaient, en réalité, l'éviction de leur concessionnaire ; sans s'en rendre compte, elles préparaient la ruine des exploitations en substituant de la manière la plus arbitraire, à une administration éprouvée, des personnes dont le moins qu'on puisse dire pour la plupart d'entre elles c'est que, dans la mission qui leur était confiée, elles avaient tout à apprendre. »

Les effets de la nouvelle gestion n'ont pas tardé à se manifester, surtout à Orléans et à Marseille, où les suggestions de la Compagnie ont été systématiquement laissées de côté ; dans ces deux villes, les séquestres se sont lancés dans les innovations les plus inopportunes et les plus discutables, au mépris d'ailleurs des droits légitimes de la société qui a dû recourir aux tribunaux. Mais, malgré ses efforts, elle n'a pu obtenir un jugement, bien que plusieurs instances remontent à plus d'un an.

« Par suite de cette situation, dont il est superflu de souligner le caractère, le cours de la justice a été pratiquement suspendu à son égard. Elle n'a pas manqué de déposer auprès de l'administration supérieure les protestations que réclamait la défense des actionnaires. »

La situation retracée ici date de 1918 ; elle s'est précisée en 1919 ; aussi la Compagnie française de tramways avait-elle demandé aux actionnaires de lui conférer les pouvoirs nécessaires pour suspendre, au besoin, une exploitation devenue déficitaire, et pour prélever sur les provisions et réserves les ressources indispensables. Mais les exploitations ont pu être mainte nues. En revanche, les besoins de la trésorerie en 1919 ont exigé des prélèvements sur les fonds de prévoyance.

Pour les causes exposées ci-dessus, l'exercice 1919 présente un total de produits d'exploitation de 3.767.258 fr., au lieu de 4.212.929 fr. en 1918.

Il y a lieu d'alimenter de 50.000 fr. sur les profits et pertes de l'exercice le compte de « re constitution du capital » et de porter le solde s'élevant à 652.470 fr. à un compte spécial « provision de 1919 reportée à 1920 », le report de l'année dernière, soit 102.396 fr., demeurant disponible.

Les arrêtés de mises sous séquestre, dont il est parlé plus haut, ayant pris respectivement effet les 16 avril, 19 mai et 4 juillet 1919, les résultats des réseaux d'Orléans, du Havre et de Marseille ont cessé de figurer dans les comptes sociaux à partir des dates susvisées. Le réseau de Nancy a fonctionné comme par le passé.

Par suite, les chiffres indiqués ci-après s'appliquent aux produits du trafic pour la période où la Compagnie a effectivement dirigé l'exploitation.

Ces produits se sont élevés à fr. 2.255.815 auxquels il faut ajouter :

1° La quote-part de charge des obligations et des frais de service des titres, versée par les administrateurs des séquestres, pour le temps couru du jour où ils ont assumé l'exploitation des réseaux d'Orléans, du Havre et de Marseille, jusqu'au 31 décembre 1919 1.511.442

2° Les intérêts et produits de l'exercice, déduction faite des sommes dont ils ont été grevés pour frais de service des titres et impôts sur bénéfices industriels 145.068

Total des produits de l'exercice fr. 3.912.325

Les charges d'intérêts et amortissement des obligations 3 et 4 %, pour tout l'exercice, ayant absorbé 3.209.856

les produits ressortent à fr. 702.469

contre 1.325.03 à fr. en 1918.

L'affectation au compte « Reconstitution du Capital » de l'annuité de 50.000 fr. laisse un excédent de 652.489 fr. qui sera imputé à un compte de provision spéciale pour 1920.

En 1918, a été reportée la somme de 295.000 fr. qui figurait au bilan de 1917 à titre de provision pour 1918, le solde bénéficiaire de l'exercice 1918, soit 1.275.034 fr., ce qui avait élevé cette provision à 1.570.034 fr.

Le réescompte des valeurs mobilières, opéré aux cours du 31 décembre pour les titres cotés en Bourse, avec évaluation sensiblement au-dessous du pair pour ceux qui ne le sont pas, a entraîné l'imputation à ce compte, en y comprenant l'amortissement de diverses créances litigieuses, d'une somme totale de 1.427.362 fr., ce qui ramène la provision spéciale à 142.672 fr. plus le reliquat ci-dessus de 652.470 fr., ce qui portera la provision de 1920 à 795.141 fr. D'autre part, les bénéfices reportés au 31 décembre 1917 restent inchangés à 102.396 fr.

La comparaison des bilans de 1918 et 1919 fait ressortir quelques écarts, dont suivent les plus importants. À l'Actif, les Approvisionnements se montent à 6.498.000 francs contre 5.397.000 francs en chiffres ronds ; ils comprennent notamment les stocks concernant le réseau de Nancy ; ils comprennent aussi 2.351.976 fr. pour factures émises par les séquestres pour prélèvements aux magasins depuis leur entrée en fonction jusqu'au 31 décembre 1919. Le fonds de reconstitution du capital s'élève à 2.006.085 contre 1.764.870 fr. ; il reste représenté par l'immeuble social et des obligations diverses. Le règlement en 1919 de divers comptes d'attente a ramené les Débiteurs divers de 3.592.619 fr. à 2.719.822 fr. Ils comprennent les soldes dus en compte par les municipalités du Havre et de Marseille, aux termes des conventions antérieures aux mises sous séquestre, en raison de l'insuffisance des surtaxes encaissées par rapport aux dépenses extra-contractuelles de salaires ou matières prises en charge par la Compagnie. Le règlement de ces soldes est subordonné aux solutions qui interviendront du fait des instances engagées.

Au Passif, le compte Provision pour accidents et reconstitution a été ramené de 2.517.559 fr. à 1.565.744 fr, par suite d'imputations pour grosses réparations et accidents en 1919 pour Nancy et jusqu'aux dates précitées des mises sous séquestres pour Le Havre et Marseille. Le compte Amortissements par remboursements d'obligations atteint 4.955.110 fr. en augmentation de 527.860 fr. sur 1918, correspondant à l'amortissement de 1.132 obligations. La « Provision spéciale de 1918 reportée à 1919 » a été réduite de moins-value résultant du réescompte des Valeurs mobilières, et des sommes nécessaires pour couvrir les créances litigieuses. Par suite, ce compte a été ramené de 1.570.031 fr. à 142.671 francs.

L'insuffisance des bénéfices ne permettait évidemment aucune distribution de dividende.

M. Alfred Soclet a été nommé administrateur, M. Georges Pavie a été réélu en la même qualité.

À Orléans, après une grève déclarée le 25 octobre, à la suite d'un différend survenu entre la municipalité d'Orléans et la Compagnie générale française des tramways, celle-ci a accepté une nouvelle convention et le service a repris le 29 octobre au matin. Le nombre des ouvriers et employés contraints au chômage forcé était de 180.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
Energie électrique du littoral méditerranéen
(*Le Temps*, 5 juin 1921)

Nous croyons savoir qu'un accord vient d'être signé par la municipalité de Marseille et la Compagnie générale française de tramways pour le règlement de comptes relatifs à l'exploitation du réseau de cette ville.

Cie générale française de tramways
(*Le Journal des finances*, 10 février 1922)

Avant la guerre l'action de la Compagnie générale française de tramways appartenait à cette classe de titres que l'on recommandait volontiers aux capitalistes prudents pour lesquels l'assurance d'un revenu lentement progressif était préférable aux espérances les plus brillantes quand leur réalisation se compliquait de quelque incertitude. Depuis, il a fallu apporter bien des modifications dans cette classification arbitraire et en particulier le titre ci-dessus a profondément déçu ses porteurs, car la société a souffert du bouleversement complet de ses conditions d'exploitation et de l'hostilité des villes que desservent ses réseaux à toute augmentation de tarifs ou combinaisons susceptibles de rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses. Il semble cependant qu'après de nombreux tiraillements et des procès devant la juridiction administrative, la situation de la Compagnie soit en voie de s'améliorer ; des accords ont déjà été conclus avec les municipalités du Havre et de Nancy ; l'entente a pu se faire avec celle d'Orléans par une convention provisoire, de même qu'avec celle de Marseille ; en ce qui concerne spécialement cette dernière, l'entente vient à expiration le 31 mars et on espère qu'à cette époque, un régime définitif pourra être institué. En somme après avoir connu des heures très pénibles, l'avenir des Tramways Généraux se présenterait, maintenant, sous un aspect meilleur et le conseil aurait l'intention de proposer pour l'exercice clos, la répartition d'un dividende de 20 francs. C'est une indication intéressante. Néanmoins pour l'instant l'action qui vaut 280 paraît à un prix suffisant. Sa rémunération, une fois l'entente faite avec toutes les villes, pourra s'élever progressivement, mais il ne faut pas oublier que toutes les municipalités ne montrent pas la même libéralité que celle de Paris pour leurs concessionnaires.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 27 avril 1922)

Les résultats enregistrés par la Compagnie générale française de tramways en 1921 sont nettement plus satisfaisants que ceux de l'exercice précédent. Il ressort, en effet, des comptes approuvés par l'assemblée du 28 mars dernier que les produits bruts bruts sont passés d'une année à l'autre de 3.130.589 francs à 5.220.961 fr. et que le bénéfice net, après déduction des charges financières, s'établit à 1 million 997.454 fr.,

au lieu de 208.563 fr. La distribution des dividendes, qui avait été interrompue pendant trois ans, a été reprise, et les actionnaires reçoivent 20 fr. par action, (répartition absorbant 2 millions au total), mis en paiement à partir du 1^{er} mai 1922.

Le prélèvement d'une somme de 50.000 fr. sur les bénéfices, au profit du compte « Reconstitution du capital » s'est effectué comme d'habitude ; la provision spéciale constituée par les bénéfices de 1919, et à laquelle étaient venus s'ajouter le produits de 1920, a été reportée pour 953.704 98 ; le report antérieur de 102.396 07 (exercice 1918) a servi en partie au paiement du dividende, le report à nouveau se trouve ramené à 49.850 86.

Le conseil d'administration n'a pas jugé utile d'alimenter cette année la réserve pour accidents, contentieux, renouvellement du matériel et des voies, car les dépenses des grosses réparations actuellement nécessaires sont portées au débit du compte de gestion des réseaux intéressés et le reliquat existant paraît suffisant pour faire face aux paiements qui peuvent lui incomber.

Les négociations engagées avec les pouvoirs concédants des différentes exploitations de la Compagnie générale française de tramways se sont poursuivies normalement, mais ne sont pas encore terminées.

Les contrats nouveaux dérivent tous de la formule de régie intéressée, c'est-à-dire, que les bénéfices, s'il y en a, sont partagés dans une proportion déterminée entre le concédant et le concessionnaire et qu'en cas de déficit, le concessionnaire n'en supporte qu'une partie, le concédant effectuant les avances indispensables. Une rémunération minimum est prévue pour le capital actions, tantôt égale au dividende d'avant-guerre, tantôt fonction de la recette ; de plus, une prime d'économie est fixée d'après les quantités d'objets consommés pendant l'année en cours comparées à celle d'une année-type prise comme base.

Les contrats sont naturellement différents, tant au point de vue des modalités que de la durée, suivant les municipalités avec lesquelles ils ont été passés. Chaque réseau forme ainsi une entité distincte qui apporte à la société une contribution déterminée pour couvrir les frais d'administration centrale et la charge des obligations qui lui incombent.

Nous résumons ci-dessous les renseignements fournis par le rapport sur la situation dans chacun des réseaux et dans les filiales de la société.

Réseaux d'Orléans. — La convention prévoyait comme maximum de déficit mensuel à supporter par les finances municipales le chiffre de 70.000 fr. qui devait être révisé après la réorganisation de l'usine et du réseau. Sitôt les travaux effectués, la municipalité décida de supprimer tout subside, ce qui entraîna pour le personnel une diminution de l'indemnité de vie chère, qui ne fut pas acceptée et fut cause d'une grève qui dura 94 jours ; à la suite de cette grève, la Ville reconnut la nécessité de remanier les tarifs et consentit à fixer à 25.000 francs par mois, le maximum de sa contribution au déficit.

Les accords sont de courte durée et les négociations seront reprises prochainement.

Réseau de Nancy. — Les divers accords passés avec la Ville ont reçu l'approbation préfectorale à titre provisoire et sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1921. Les dépenses d'exploitation ont été couvertes par les recettes, et la Ville a même touché une certaine participation. Un emprunt municipal de 2.500.000 fr. a permis la remise en état des voies et du matériel ; les travaux seront continués jus qu'en 1923, époque à laquelle la société entreprendra la réorganisation des dépôts, ateliers et installations d'énergie électrique.

Réseau du Havre. — Ce réseau est actuellement régi par une convention provisoire ; les résultats de 1921 ont laissé à la Ville une participation de 421.153 fr. dans les excédents.

Réseau de Marseille. — Les pouvoirs concédants s'étant refusés jusqu'à ce jour à remanier les tarifs et les bases des contrats de travail, les déficits ont été très lourds ; ils

ressortent à 1.808.292 fr. dont 1.626.115 fr. pour la ville de Marseille et 182.177 fr. pour le département des Bouches-du-Rhône. Le programme des grosses réparations n'a pu être entrepris, n'étant pas encore approuvé et les acomptes versés étant insuffisants.

La plupart des différends ne sont pas réglés.

Tramways du Var et du Gard ; Tramways de Toulon. — La situation est encore très difficile ; les pouvoirs concédants refusant de conclure les avenants nécessaires, la société a dû entreprendre d'elle-même, sans le concours de la Ville ni du Département, un important programme de travaux qui a absorbé plus d'un million et demi ; elle se trouve de ce fait en déficit de 866.876 fr., somme qui sera amortie par les indemnités à provenir des procès en cours. Dans ces conditions, il n'y a pas eu de dividende.

Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin. — Aucune solution nouvelle n'est intervenue ; les dossiers soumis par la société pour la fixation des dommages de guerre sont encore à l'étude et les commissions cantonales ne se sont pas prononcées.

Tramways de Tunis. — L'accord avec le gouvernement tunisien, qui arrivait à expiration le 31 décembre 1921, a été prorogé pour un an. L'exploitation s'est poursuivie normalement ; d'importants travaux sont en cours. Le dividende a été porté de 5 fr. à 5 50.

Le bilan au 31 décembre se compare comme suit pour les deux derniers exercices :

	1920	1921
ACTIF		
Premier établissement :		
Voies et voiries	71.376.228	71.374.084
Terrains et bâtiments	14.902.050	14.902.050
Matériel roulant	18.398.780	18.419.412
Outils, matériel, mobilier	8.265.782	8.310.468
Dépenses sur travaux en cours	166.065	74.229
Cautionnem. déposés par la Cie.	135.365	135.364
Approvisionnements	3.279.402	6.890.695
Valeurs mobilières	3.910.216	4 023.250
En caisse et chez les banquiers.	2.478.770	8 520.044
Administration, séquestre, Marseille	4.273.407	—
Immeuble du siège social et obligations diverses affectées au compte reconstitution	2.263.400	2.516.156
Débiteurs divers et comptes d'ordre	2.324.753	7.261.790
Impôts à récupérer sur actions et obligations	313.082	410.084
	<u>132.087.300</u>	<u>142.837.626</u>
PASSIF		
Capital : 100.000 act. de 500 fr.	50.000.000	50.000.000
Obligations 4 % et 3 %	60.859.390	60.255.610
Créditeurs divers et comptes d'ordre	3.963.872	13.070.290
Obligations à rembourser	590.083	433.512
Coupons à payer	1.252.214	1.204.698
Réserve légale	5.000.000	5.000.000
Provisions pour accidents et renouvellements	1.557.750	1.155.534

Amortissement par remboursement d'obligations	5.514.490	6.098.270
Compte de reconstitution du capital social	2.263.400	2.516.157
Provision spéciale	795.142	953.705
Bénéfices antérieurs	102.396	102.396
Bénéfices de l'exercice	203.563	1.997.454
	<u>132.087.300</u>	<u>142.837.626</u>

Les approvisionnements sont en augmentation de 3.279.402 fr. à 6.890.695 fr. Cette plus-value provient de la réincorporation des stocks en magasins laissés par les séquestres du Havre et de Marseille ; les espèces en caisse, passées de 2.478.770 francs à 8.520.044 fr., comprennent les versements faits par les pouvoirs concédants sur les comptes en suspens.

Au passif, on note l'augmentation des créiteurs divers qui comprennent en grande partie les comptes de réseaux devant rester en attente et des comptes non liquidés par suite des affaires contentieuses dont la solution n'est pas encore intervenue.

L'assemblée a approuvé les comptes, réélu comme administrateurs pour six ans M. Jules Rostand, administrateur sortant, et ratifié la nomination de M. Léon Boulle dont le mandat expirera au 31 décembre 1927.

Cie générale française de tramways
(*Le Journal des finances*, 25 août 1922)

La nouvelle convention avec la ville de Marseille serait très prochainement homologuée Les nouvelles dispositions d'exploitation entreront en vigueur aussitôt. On sait qu'elles comportent une augmentation de tarifs.

D'autre part, une transaction vient d'intervenir entre la Compagnie et la Ville d'Orléans qui, pendant la guerre, avait mis le réseau de tramways urbains sous séquestre. L'indemnité due par la Ville à la Compagnie, fixée à 809.411 fr., a été ramenée à 600.000 francs. En compensation, la compagnie a obtenu une prolongation de concession de cinq ans.

Annuaire Desfossés 1923, p. 438 :
Compagnie générale française des Tramway
Administrateurs : Jules Rostand, Ancion, L. Guary, L. Boulle, G. Pavie, Ch. Burrell, Aug. Collignon, L. Goury du Roslan, Janssen, Renaud, A. Soclet.

COMPAGNIE GENERALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des finances*, 7 avril 1923)

Les produits bruts de l'exercice 1922 se montent à 6.192.705 fr. au lieu de 5.220.961 francs en 1921. Le service des « Emprunts » ayant exigé 3.540.203 fr., le bénéfice net de l'exercice 1922 ressort à 2.652.502 fr. contre 1.997.454 fr. en 1921, déduction faite de la dotation habituelle du compte « Reconstitution du Capital », soit 50.000 fr. ; le surplus est de 2.602.502 francs.

Le conseil proposera la distribution d'un dividende de 25 fr. brut par action (sur lequel 10 francs ont été payés le 1^{er} novembre dernier), ce qui absorbera 2.500.000 fr. Il

restera 102.502 fr. montant dont il y a lieu de déduire les tantièmes du conseil d'administration, soit 20.500 fr. ; le solde sera reporté à nouveau.

Louis Joseph Georges PAVIE,
président (1923-1929)

Né le 24 déc. 1867 à Poitiers.

Fils de Louis Joseph Ernest Pavie, avocat, et Marie Félicie Gervais Lafont.

X-Ponts.

Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Directeur général (1901), administrateur délégué (1909), puis président (1923) de la CGFT, son représentant au conseil de ses filiales : Tramways de Toulon, Tramways électriques de Hanoï, Tramways de Tunis, Auxiliaire Française de Tramways.

De là, il est recruté par la Thomson-Houston, maison mère, comme administrateur (1909), puis vice-président. Et la représente dans diverses filiales ou participations : Énergie électrique du littoral méditerranéen et Société centrale pour l'industrie électrique (1909), Compagnie générale de distribution d'énergie électrique (1915), Compagnie centrale d'énergie électrique (1918), Applications industrielles et Union d'électricité (1919), Tréfileries et laminoirs du Havre, Union hydro-électrique, Forces motrices de la Truyère, Carbone-Lorraine, Énergie électrique du Sud-Ouest (1925), Banque Thalmann...

Chevalier (1894), puis officier (1912) de la Légion d'honneur.

Décédé le 9 janvier 1929.

Compagnie française des Tramways
(Tramways généraux).
(*Le Journal des finances*, 4 mai 1923)

L'action des Tramways Généraux, qui s'était négociée en 1922 aux environs de 250 au plus bas n'avait pas dépassé, cette même année, 425.

Elle est montée pendant le premier trimestre de l'année en cours jusqu'à 560 et ne cote plus aujourd'hui que 520 environ. L'amélioration n'en est pas moins sensible. Elle ne fait que traduire la disposition progressive des difficultés auxquelles a été en -butte la compagnie pendant ces dernières années.

La société exploite quatre réseaux de tramways qui sont par ordre d'importance : Marseille, Le Havre, Nancy et Orléans. Elle en avait tiré, en 1923, un bénéfice total de 6.769.000 fr. et un bénéfice net de 4.000.014 francs lui permettant de répartir à ses actions de 500 francs un dividende de 27 fr. 50.

L'exploitation avait pu se poursuivre dans des conditions relativement favorables jusqu'en 1917 ; en revanche ; à partir de 1918; elle devait devenir pratiquement impossible en raison de l'augmentation considérable des dépenses d'exploitation consécutives au renchérissement de toutes choses.

À la suite des contestations survenues avec les municipalités, trois réseaux, celui d'Orléans, celui du Havre et celui de Marseille furent placés successivement sous séquestre. Seul, le réseau de Nancy put conserver une existence à peu près normale troublée seulement par la proximité du front.

Par la suite, après de laborieuses et interminables négociations engagées avec les pouvoirs concédants, les séquestres furent levés tour à tour. À Orléans, la compagnie obtint une garantie financière de la ville et une rétribution du capital-action

proportionnelle- au capital engagé dans le réseau ; au Havre, l'entente fut basée sur une prorogation de 20 ans de la concession ; avec la municipalité -marseillaise, l'accord n'a pu être scellé que tout récemment et doit recevoir pour devenir définitif la sanction qui ne paraît pas douteuse de l'administration supérieure. Aux termes de la convention, la ville accepte : 1° l'augmentation de tarifs ; 2° de participer à la remise en état du matériel et des voies au moyen d'un emprunt de 40 millions qui sera émis par la Compagnie ; 3° le paiement d'une indemnité forfaitaire contre l'abandon par la société de toutes les instances contentieuses qu'elle avait dû engager contre la ville.

Pendant tout le temps qu'a duré l'administration des séquestres, les résultats bénéficiaires ont été forcément à peu près nuls. De fait, le capital n'a reçu aucune rémunération de 1918 à 1920 inclus.

Pour 1921, la situation a présenté, déjà, une amélioration sensible. Les bénéfices bruts ont atteint 5.221.000 francs, les bénéfices nets 1.997.000 francs permettant de repartir en faisant appel au report un dividende de 20 francs par action. Pour l'exercice 1923, le relèvement s'est précisé, les comptes soumis à l'assemblée du 25 avril ont accusé un bénéfice brut de 6.192.705 francs et un bénéfice net de 2.652.502 francs. Le conseil s'est trouvé ainsi en mesure de proposer la répartition d'un dividende de 23 francs, absorbant 2.500.000 francs.

On peut envisager que l'exercice en cours laissera des résultats plus favorables encore, grâce, notamment, au fonctionnement normal des divers réseaux, y compris celui de Marseille, qui est, et de loin, le plus important ; on peut espérer en outre que le coefficient d'exploitation bénéficiera des améliorations techniques que la Compagnie va pouvoir réaliser à la suite des ententes intervenues avec les municipalités concédantes qui doivent mettre à sa disposition des ressources nécessaires, soit, 40.000.000 pour Marseille, 10 millions pour le Havre, 5 millions pour Nancy, et un million pour Orléans, en tout, 56 millions.

La Compagnie, il est vrai, devra, par contre, fournir de son côté l'effort financier nécessaire pour réaliser le programme des travaux d'avant-guerre que les nouvelles conventions n'ont pas rendu caduc. Le conseil a décidé pour y parvenir de procéder à l'augmentation du capital. Celui-ci est actuellement de 50 millions ; il serait porté à 75 millions en plusieurs tranches, dont la première serait de dix millions. L'émission de 20.000 actions nouvelles aurait lieu vers le mois de juillet prochain et s'effectuerait dans des conditions assez avantageuses pour les porteurs actuels. Les accords intervenus rendant disponible un certain nombre de réserves dotées au 31 décembre 1922 d'une somme globale de 5.280.860 francs, il serait immédiatement prélevé sur le montant 5 millions à répartir aux 100.000 actions représentant le capital, -soit 50 francs par chaque action.

Cette répartition exceptionnelle que le conseil proposera à l'assemblée extraordinaire appelée à voter l'augmentation du capital aurait lieu en même temps que l'émission des 20.000 actions nouvelles, lesquelles seraient, à raison d'une nouvelle pour cinq anciennes, offertes au pair et libérées seulement de moitié. Il résulte de ceci qu'en affectant leur 50 francs à la souscription des actions nouvelles, les porteurs n'auraient provisoirement rien à déboursier, restant bien entendu qu'ils devraient libérer les 250 francs non, appelés aux époques prévues par le conseil.

L'affectation de la répartition exceptionnelle à la souscription des actions nouvelles est d'ailleurs facultative, de sorte qu'il a lieu simplement de retenir, pour le moment, qu'en faisant état de son encaissement prochain, l'action des Tramways généraux qui cote, nous l'avons dit, 520 francs, reviendra effectivement à son acheteur à 470 francs, ce qui, pour un dividende de 25 francs pourvu, semble-t-il, de quelque élasticité, n'est pas sans intérêt.

Compagnie générale française de tramways
(*Le Temps*, 16 juin 1923)

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie générale française de tramways, qui avait été convoquée pour le 12 mai 1923, avec l'ordre du jour ci-après reproduit, n'ayant pu délibérer valablement, faute de réunir un nombre d'actions représentant les trois quarts du capital social, les actionnaires de la dite société sont convoqués à nouveau, pour le mercredi 27 juin 1923, à 2 heures 1/2 de l'après-midi, dans l'hôtel du Comité des forges de France, 7, rue de Madrid, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant, qui faisait l'objet de la précédente assemblée convoquée pour le 12 mai 1923 :

1° Augmentation du capital social par la création d'actions à souscrire en numéraire. Pouvoirs à donner au conseil d'administration à cet effet.

2° Modification des articles 6 et 48 des statuts.

Les titres au porteur devront être déposés huit (8) jours au moins avant la réunion, c'est-à-dire le 19 juin 1923, dernier délai (article 33 des statuts).

Au siège social, 3, rue Moncey, à Paris ; au Comptoir national d'escompte de Paris ; à la Société générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France ; à la Société générale de crédit industriel et commercial ; au Crédit lyonnais ; à la Société marseillaise de crédit industriel et commercial et de dépôts ; au Crédit général liégeois, ainsi que dans les diverses succursales ou agences de ces établissements.

Les récépissés de dépôts dans les banques agréées par le conseil d'administration seront reçus comme les titres eux-mêmes.

Les titulaires d'actions nominatives étant inscrits d'office sur les listes des assemblées sont dispensés de ces dépôts.

Les dépôts de titres effectués pour l'assemblée du 12 mai 1923, ainsi que les pouvoirs déjà remis en vue de cette assemblée, resteront valables pour l'assemblée du 27 juin 1923.

Si cette assemblée peut délibérer valablement, il sera alloué un jeton de présence de 1 franc par titre déposé, et dont le propriétaire aura été présent ou représenté à ladite assemblée.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Les Documents politiques*, août 1923)

A émis au pair, au début du mois d'août, 10.000 actions nouvelles de 500 francs, devant porter le capital à 55 millions.

Droit de préférence irréductible pour les anciens actionnaires à raison de une nouvelle pour dix anciennes, contre remise du coupon n° 33.

Les souscriptions ont été reçues au siège social, au Comptoir National d'Escompte de Paris, et dans les principaux établissements de crédit.

Qui êtes-vous ? 1924

BURREL (Charles).

49, boulevard Beauséjour.

Président du conseil d'administration de l'Énergie électrique du Sud-Ouest ; vice-président de l'Union d'électricité ; administrateur de la Compagnie générale française de tramways [des Tramways d'Amiens, de Bordeaux, de Nice, de Rouen....]

COLLIGNON (A[uguste])[1863-1927].

10, avenue Georges-V, T. : Élysées 77-12 ; et château-Neuf de Saint-Martin, à Pontoise (Seine-et-Oise).

[Créateur en 1898 des Fonderies Collignon à Deville (Ardennes)]. Administrateur de la Société générale, du Crédit industriel et commercial [CIC]* [tous deux actionnaires de la Banque de l'Indochine. ; administrateur de la Compagnie générale française de tramways* [ayant une participation dans les Tramways du Tonkin][adm. Compagnie française des levures, alcool et drêchure de grains à Amiens].

Chevalier de la Légion d'honneur.

Marié à M^{lle} [Marie] Le Play [fille d'Albert Le Play, sénateur Haute-Vienne, petite-fille de Frédéric Le Play, sénateur, sociologue].

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (Cote de la Bourse et de la banque, 13 août 1924)

La société a réalisé avec plein succès la première partie de l'opération qui doit porter le capital à 75 millions de francs en émettant 10.000 actions de 500 fr., soit une première augmentation de 5 millions.

Durant l'exercice écoulé, la Compagnie a pressé, autant qu'il a été possible, l'exécution des travaux de remise en état des installations et a poursuivi les pourparlers avec les pouvoirs concédants en vue de préparer la solution définitive des questions restant en suspens.

D'autre part, et en prévision de l'avenir, la Compagnie a élaboré des programmes généraux permettant d'assurer le développement de ses services et de répondre, dans des conditions aussi satisfaisantes que possible, aux besoins nouveaux des populations et aux progrès constants de l'urbanisme.

Les efforts apportés par la Compagnie à la compression des dépenses n'ont pas toujours donné les résultats qu'elle aurait pu espérer en raison des relèvements de salaires accordés au personnel des réseaux les moins favorisés. Ainsi que nous l'avons déjà annoncé, le bénéfice brut de l'exercice 1923 ressort à 3.116.934 fr. au lieu de 2.652.502 fr. en 1922.

Le compte de Profits et Pertes, comparé avec celui de l'exercice précédent, s'établit comme suit :

	1922	1923
CHARGES		
Intérêts d'emprunts sur obligations 4 %	2.544.600 00	2.519.100 00
Intérêts d'emprunts sur obligations 3 %	27.538 20	26.894 45
Obligations 4 % amorties	630.000 00	660.000 00
24 obligations 3 % amorties	12.000 00	12.000 00
Intérêts sur emprunts des autorités concédantes	307.027 29	612.377 00
Amortissements sur emprunts des autorités concédantes	10.137 00	230.636 42
	<u>3.540.203 00</u>	<u>4.070.007 87</u>
PRODUITS		

Rémunérations et allocations diverses reçues des autorités concédantes, déduction faite de tous amortissements	5.590.203 03	6.411.888 95
Intérêts et produits divers	602.502 40	830.052 94
	<u>6.192.705 46</u>	<u>7.241.941 89</u>
Rappel des charges	3.540.203 09	4.070.007 87
Bénéfice net	2.652.502 36	3.171.934 02
Report antérieur	49.850 86	131.852 75
Solde disponible	<u>2.702.353 22</u>	<u>3.303.786 77</u>

Le solde disponible a reçu les affectations sui vantes que nous comparons également avec celles reçues par le solde de l'exercice 1922 :

	1922	1923
Dotation du compte « reconstitution » du capital	50.000 00	55.000 00
Réserve légale	—	155.846 70
Dividende aux actions	2.500.000 00	2.750.000 00
Tantièmes	20.500 47	42.217 46
	<u>2.570.500 47</u>	<u>3.003.064 16</u>

L'assemblée ordinaire du 22 avril 1924, a donc maintenu le dividende à 25 fr. — soit les 5 % d'intérêt statutaire — et le solde à reporter à nouveau ressort ainsi à 300.722 fr. 61.

Nous donnons maintenant les renseignements suivants sur l'exploitation des réseaux :

Réseau d'Orléans. — L'avenant définitif qui doit remplacer l'accord provisoire intervenu avec la ville, le 19 juillet 1922, est toujours en discussion.

Réseau de Nancy. — La convention intervenue le 19 août 1922 avec le département de Meurthe-et-Moselle, pour le transfert à la société des lignes de Dombasle et de Pont-Saint-Vincent, qu'elle exploite déjà en régie, est toujours à l'instruction ; toutefois les formalités administratives sont très avancées.

D'autre part, et en application des dispositions de la convention provisoire du 8 janvier 1921, des pourparlers ont été engagés avec la ville pour l'élaboration des accords définitifs qui doivent être conclus avant le 1^{er} juillet 1925.

Réseau du Havre. — L'exercice qui vient de s'écouler a eu encore à souffrir au Havre du peu d'activité du trafic maritime et les recettes en ont été défavorablement influencées.

Réseau de Marseille. — La convention conclue avec la ville de Marseille, les 29-31 juillet 1922, qui doit venir à expiration à la fin de la période prévue par la loi du 19 octobre 1919, a été approuvée par décret du 25 août 1923.

De même, la convention passée avec le département des Bouches-du-Rhône les 23-24 octobre 1922, a fait l'objet d'un décret approuvatif le 17 décembre 1923 ; elle aura à être transformée à la diligence du pouvoir concédant et ce avant le 31 décembre 1925 en une convention définitive après l'accomplissement des formalités réglementaires.

La ville de Marseille ayant agréé les propositions qui lui ont été faites par la Compagnie, en vue d'assurer le service des autobus municipaux, une décision préfectorale du 12 juin 1923 a ratifié les accords intervenus, qui sont valables, en principe, jusqu'au 31 décembre 1926.

Les recettes et les dépenses de ce service et, par conséquent, les résultats font masse dans le compte des tramways et se règlent comme il est prévu pour ces derniers, aux termes de la convention des 29-31 juillet 1922.

Enfin, un accord a été passé le 28 août et 3 septembre 1923 entre la ville et la Compagnie, pour la construction immédiate et l'exploitation d'une ligne desservant le Hameau de Notre-Dame, par emprunt, à partir de Saint-Antoine, de la ligne départementale des tramways d'Aix à Marseille.

Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon). — La convention du 30 novembre 1922, qui avait mis fin aux difficultés existant entre la ville de Toulon et la société, ayant donné tous ses effets pendant l'année 1923, la distribution des dividendes interrompue depuis deux années, a pu être reprise et il sera mis en paiement, le 1^{er} mai prochain, un coupon de 3 50 nets de l'impôt sur le revenu.

Pour faire face aux frais de remise en état de ses installations, la Société s'est fait autoriser, par l'assemblée générale extraordinaire du 11 février 1924, à porter son capital de 4 à 8 millions de francs: une première augmentation partielle vient d'être réalisée par voie de souscription de 20.000 actions nouvelles de 100 fr. chacune, investies d'un privilège comportant, pour une durée de cinq années, une allocation spéciale de 2 fr.

Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin. — La Compagnie a obtenu récemment la décision qu'elle poursuivait pour la fixation des dommages de guerre de son réseau de Saint-Quentin. En outre, la ville a arrêté, d'accord avec la société, les nouvelles modalités de la reprise de l'exploitation et les conditions d'exécution des travaux de reconstruction.

Le comité de préconciliation n'a toujours pas statué sur les indemnités réclamées pour le réseau de Cambrai, et la municipalité a persévéré dans son refus de passer une nouvelle convention d'exploitation ; aussi l'instance contentieuse engagée l'an passé suit-elle son cours.

Compagnie des Tramways de Tunis. — Des négociations sont en cours avec le gouvernement tunisien, pour l'établissement du régime définitif qui doit succéder au régime provisoire résultant de l'avenant du 1^{er} décembre 1919. Le dividende pour 1923 sera de 6 fr. net contre 5 50 en 1922.

À l'examen du bilan, on remarque à l'actif que le poste premier établissement, comprenant voies et installations, terrains et bâtiments, matériel roulant et outillage matériel et mobilier est passé de 116.246.977 fr. 34 à 121.382.335 fr. 21.

Le montant non amorti des travaux différés et grosses réparations est en augmentation de près de 7 millions et les dépenses sur les travaux en cours sont inscrites pour 1.708.968 fr.48 au lieu de 560.537 francs 37 en 1922.

Les approvisionnements sont en augmentation de près de 8 millions et demi. Le poste « en caisse chez les banquiers », de 12.540.762 fr. 31 en 1922, est également en accroissement sensible à 15 millions 284.951 80. Signalons également l'augmentation du poste « emprunts des autorités concédantes » à 16.550.000 fr. contre 7.356.168 fr. 10.

Au passif, ainsi que nous le signalons, le capital figure pour 55 millions au lieu de 50 en 1922. Le montant non amorti des emprunts des autorités concédantes, qui était de 12.480.862 fr. 40, est en augmentation de plus de 20 millions à 33.841.044 fr. 57, ainsi que les « créiteurs divers et comptes d'ordre » à 19.204.404 fr. 07 au lieu de 15 millions 753.039 fr. 19.

M. le baron Alfred Ancion Van Put ⁴⁰ a été désigné comme administrateur par l'assemblée qui a réélu également M. L. Guary, administrateur sortant.

Annuaire Desfossés 1925, p. 513 :

Compagnie générale française de tramways

Administrateurs : Jules Rostand, L. Guary, L. Boulle, G. Pavie, Ch. Burrell, Aug. Collignon, L. Goury du Roslan, Renaud, A. Soclet, Ancion Van Put.

Annuaire industriel, 1925 :

TRAMWAYS (Cie 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, [Cie des Tramways de Tunis*](#). (574-3-18230).

GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (Cote de la Bourse et de la banque, 22 juillet 1925)

Réunis en assemblée ordinaire, les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways eut approuvé les comptes de l'exercice 1924 que nous avons résumé précédemment. Rappelons que ces comptes accusent un bénéfice de 3.799.023 fr. 50 contre 3.172.000 fr. en 1923. Après amortissement, répartition de l'intérêt statutaire de 5 % et affectations diverses, le solde disponible s'établit à 940.180 fr. 51, y compris le report antérieur. Le dividende a été fixé à 27 fr. 56 net contre 25 fr. brut l'an dernier. Un acompte de 10 fr. ayant été distribué le 1^{er} novembre, le solde de 17 fr. 50 est mis en paiement depuis le 1^{er} mai, sous déduction de l'impôt de transmission sur les titres au porteur.

Au sujet de l'exploitation des divers réseaux, le rapport du conseil mentionne qu'un accord définitif a pu être signé avec la municipalité du Havre. À Nancy et à Orléans, la Compagnie espère aboutir avant la fin de 1925. Par contre, aucune négociation n'a pu être entamée à Marseille, ni avec la Ville, ni avec le Département.

Dans toutes les exploitations de la Compagnie, la remise en état des installations fixes, des chaussées et du matériel roulant a été poursuivie avec la plus grande activité, grâce aux crédits mis à sa disposition par les villes sur fonds d'emprunt ; les travaux sont aujourd'hui très avancés et l'on peut prévoir qu'à la fin de 1925 une bonne partie des conséquences de la guerre aura été effacée.

Si les pouvoirs concédants ont apporté, pour l'exécution de ces réparations, le concours qui résultait normalement de l'application de la théorie de l'imprévision, par contre, ils n'ont fourni aucune aide dans l'augmentation des fonds d'approvisionnements des divers réseaux ; l'effort correspondant a été supporté intégralement par la Société.

Celle-ci se serait trouvée dans un grand embarras pour supporter ces charges si elle n'avait, depuis plusieurs années, pris des mesures en conséquence.

⁴⁰ Baron Alfred Ancion Van Put (1869-1949) : fils du baron Alfred Ancion (ci-dessus) et de Fanny Jamar de Bolsée. Marié avec Gabrielle van Put. Il avait débuté dans les affaires comme commissaires aux comptes du Crédit anversois, de la Cie nationale belge de transports maritimes, des Produits chimiques et électrochimiques d'Emixen, des Émailleries de Lougansk et administrateur de la Société internationale des grands bazars.

L'exploitation des divers réseaux de la Compagnie s'est effectuée, en 1925, en conformité de ses prévisions.

Réseau d'Orléans. — Le relèvement des salaires du personnel auquel il a été procédé a mis la Compagnie dans l'obligation de soumettre à la ville un projet d'augmentation des tarifs. Il n'a pas encore été statué à ce sujet.

Réseau de Nancy. — Les avenants des 8-18 janvier 1921, qui régissent actuellement les exploitations de Nancy, ont été révisés en 1924, à la suite d'une modification des allocations servies au personnel. La convention passée le 19 août 1922 avec le département de Meurthe-et-Moselle, pour la reprise des lignes suburbaines de Dombasle et de Pont-Saint-Vincent, a été sanctionnée par un décret du 24 février 1925.

Réseau du Havre. — Les tarifs prévus à la convention définitive des 18-20 décembre 1921 ne permettaient plus de faire face aux charges des salaires et des indemnités de cherté de vie : aussi ont-elles été relevées par deux décrets des 18 avril 1924 et 27 janvier 1925. Ces relèvements semblent avoir agi sur le trafic d'une manière défavorable, au moins au début, et le réseau n'a pas encore retrouvé son activité antérieure.

Réseau de Marseille. — Une convention a été signée en mars 1924 pour régler les conditions d'établissement de lignes concédées en 1906, 1910 et 1915 et restant à construire ; elle est actuellement soumise à l'examen de l'administration supérieure. Le prolongement desservant le hameau de Notre-Dame-de-la-Douane, mis en exploitation en 1923, sur la demande instante de la ville, n'a pas encore été soumis aux formalités de l'instruction réglementaire.

Société des Chemins de fer et tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon). — La convention du 30 novembre 1922, qui a réglé les conditions de remise en état du réseau urbain et de construction de la ligne des Dardennes, a nécessité l'augmentation de 4 à 6 millions du capital social, par émission de 2 millions d'actions temporairement privilégiées. L'opération a été réalisée fin 1924, et la Compagnie a prêté à sa filiale un concours important. Le dividende de l'exercice sera fixé à net 6 %.

Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin. — Un accord ayant pu s'établir avec la ville de Saint-Quentin, sur les conditions d'exploitation du réseau, les travaux de reconstruction des lignes détruites par l'ennemi ont été entrepris avec les fonds des dommages de guerre, et le réseau pourra vraisemblablement être remis, sous peu, en activité. Par contre, à Cambrai, la situation ne s'est nullement améliorée. Bien au contraire, deux arrêtés du Conseil de préfecture du Nord des 23 et 26 janvier 1925 ont, en effet, rejeté les demandes présentées par la société ; la ville est restée sourde à toutes demandes d'arrangement et l'administration a montré pour la fixation des dommages de guerre fort peu d'empressement et de bienveillance. On doit craindre que, malgré tous ces efforts, cette Compagnie ne puisse échapper à la nécessité d'une liquidation judiciaire.

Compagnie des Tramways de Tunis. — À la suite de pourparlers engagés vers la fin de l'année dernière, le gouvernement tunisien et la Compagnie ont reconnu qu'il était désirable d'ajourner la conclusion d'une convention définitive jusqu'à la remise en état complète des réseaux de transport et de l'usine de production d'énergie.

Dans ces conditions, les effets de l'avenant du 1^{er} décembre 1919, modifié par convention du 11 mars 1924, ont été prorogés pour une durée de deux années avec possibilité de prolongation d'une année.

Le dividende de l'exercice 1924 sera fixé à net 6 fr. 50.

À l'examen du bilan, on remarque à l'actif que le poste premier établissement, comprenant voies et installations, terrains et bâtiments, matériel roulant et outillage, matériel, n'a pas sensiblement varié à 122.004.817 45 contre 121.382.235 21.

Le montant non amorti des travaux différés et grosses réparations est en augmentation de près de 26 millions et les dépenses sur les travaux en cours sont ramenées de 1.708.968 48 à 1.008.783 28.

Les approvisionnements sont en augmentation d'un million environ. Le poste « en caisse chez les banquiers » de 15.284.951 80 en 1923, est également en augmentation sensible à 19.291.507 20. Par contre, le poste « emprunts des autorités concédantes » est en diminution à 121.302.481 60 au lieu de 16.550.066 fr.

Au passif, on remarque l'augmentation très sensible du montant non amorti des emprunts des autorités concédantes qui est inscrits pour 53,388.180 fr. 44 au lieu de 33.841.044 57 et la diminution de 8 millions environ des créiteurs divers. En résumé, la situation financière de la société est des plus saine.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 10 mai 1926)

Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, les actionnaires, réunis le 7 avril dernier-, ont approuvé les comptes de l'exercice 1925 qui se soldent, rappelons-le, par un bénéfice net de 4.045.705 fr. 52 contre 3.799.033 fr. 50 en 1924. Compte tenu du report antérieur, le solde disponible ressort à 4.304.386 fr. au lieu de 4.099.746 fr. 11 qui a reçu les affectations suivantes :

	1924	1923
Dotation pour la reconstitution du capital	55.000 00	55.000 00
Réserve légale	187.201 15	156.952 15
Intérêt statutaire	2.750.000 00	2.750.000 00
Tantièmes	161.364 45	216.750 67
Dividende complémentaire	687.500 00	939.024 40
Report à nouveau	258.680 51	186.658 82
	<u>4.099.746 11</u>	<u>4.304.386 04</u>

Comme l'an dernier, le dividende a été fixé à 27 50 par action. Un acompte de 10 fr. net ayant été mis en distribution le 1^{er} novembre 1925, le solde est payé depuis le 15 avril dernier, à raison de 17 fr. 50 net, sous déduction de l'impôt de transmission pour les titres au porteur.

Au sujet de l'exploitation des divers réseaux de la Compagnie générale française de tramways, le rapport donne les renseignements suivants :

Réseau d'Orléans. — La convention définitive, intervenue les 3 et 5 juin 1924, entre la Ville d'Orléans et la Compagnie, a reçu l'approbation des pouvoirs publics par décret du 1^{er} juillet 1925.

Réseau de Nancy. — La société s'est mis d'accord avec la Ville, en février 1925, sur les termes d'une convention définitive, actuellement soumise aux formalités administratives, pour régler l'exploitation des lignes urbaines et du réseau départemental, jusqu'au 31 décembre 1933, époque à laquelle expireront les diverses concessions qui lui ont été délivrées. Cette convention réalise un ajustement des tarifs en tenant compte des nécessités financières, et ce dans les limites d'un maximum déterminé. Elle prévoit, en outre, la dotation annuelle nécessaire pour les travaux de grosses réparations et de renouvellement, ainsi que la création d'une masse de réserve fixée à 1.200.000 fr. Enfin, elle stipule l'établissement d'un programme de travaux neufs et de parachèvement du réseau, pour les années prochaines, à concurrence d'une

dépense totale de 10 millions de francs dont la charge (intérêts et amortissement) sera imputée au compte d'exploitation.

Réseau du Havre. — Sur l'intervention de la Ville, des avantages importants ont été accordés au personnel à deux reprises, et qui a nécessité, en 1925, et au début de 1926 deux révisions de tarifs. Comme en 1924, le tarif du réseau s'est senti de ces mesures, et il est résulté de l'exagération des dépenses et de l'insuffisance des recettes un déficit d'une certaine importance, que les efforts de la Ville et la Compagnie doivent s'appliquer à combler.

Réseau de Marseille. — Dans le but de faire cesser les difficultés soulevées par la perception du péage, le département des Bouches-du-Rhône et la Ville de Marseille se sont entendus pour remanier leurs réseaux respectifs, de façon que cette dernière soit pouvoir concédant de toutes les lignes ou parties de lignes à l'intérieur du périmètre communal.

À cet effet, sont intervenus, entre la Ville et le département, une convention de principe et, entre ces deux concédants et la Compagnie, un avenant fixant les diverses conditions d'application et qui, notamment, assure au département les plus larges facilités pour la pénétration, jusqu'au centre de l'agglomération, des lignes d'Aix et d'Aubagne. Ces actes, qui ont reçu à titre provisoire, l'approbation préfectorale, en attendant leur ratification par les pouvoirs publics, ont permis au département de passer avec la Compagnie, le 30 décembre 1925, une convention comportant statut définitif pour la portion des lignes *extra muros* restant dans son domaine.

D'autre part, et toujours comme conséquence de l'accord tripartite, la Ville a pu, de son côté, arrêter les termes d'une convention qui a été signée les 30 janvier-1^{er} février 1926 et qui se substituera pour valoir jusqu'au 31 décembre 1976, aux accords provisoires des 29-31 juillet 1922 arrivés à expiration le 31 décembre dernier.

Les accords conclus avec le département et avec la Ville ont pris effet du 1^{er} janvier courant : après homologation par le préfet, ils devront être soumis à l'approbation de l'administration supérieure. Enfin, la Ville procède actuellement à l'examen d'un projet d'exploitation des autobus, portant sur une durée de quinze années.

La récente convention avec la Ville et celle à l'étude pour les autobus prévoient un programme de travaux neufs qui a été fixé à 5 millions.

L'avenant conclu en mars 1924, en vue de régler les conditions d'établissement de lignes concédées en 1906, 1910 et 1915 et restant à construire, a donné lieu à des observations de la part du ministère des Travaux publics ; il n'a pas encore été sanctionné par décret.

Société des Chemins de fer et tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon). — Aux termes d'une convention passée en juillet dernier, la Société a obtenu, pour son réseau urbain, les relèvements de tarifs nécessaires en vue d'assurer le maintien des avantages consentis au personnel et pour compenser les augmentations constatées dans les prix des matières consommables.

D'autre part, des accords ont été réalisés avec les pouvoirs concédants, afin de fixer les nouvelles conditions d'exploitation des lignes d'Hyères et de La Seyne.

Le dividende de l'exercice a été maintenu au chiffre de 1925, soit à net 6 francs.

Compagnie des Tramways de Tunis. — La remise en état des réseaux de transport et les travaux d'extension de l'usine de La Goulette se poursuivent activement.

Le dividende de l'exercice 1925 a été fixé à 6 fr. 50 net.

Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin. — Le réseau de Saint-Quentin, reconstruit avec les fonds provenant des dommages de guerre, a été remis en service le 1^{er} mai 1925, dans les conditions de l'accord intervenu entre la Ville et la Compagnie, les 2 juillet-13 août 1925 et approuvé par décret du 12 septembre 1925.

La Ville de Cambrai ayant continué à rejeter toutes les combinaisons qui lui avaient été proposées en vue de la reprise de l'exploitation, il a fallu que la Compagnie se résignât à solliciter des pouvoirs publics le déclassement de ce réseau ; la convention

conclue dans ce but avec la municipalité est actuellement soumise à l'examen du ministre des Travaux publics.

La Société a pu reprendre le service de ses obligations et régler même quelques-uns des coupons arriérés depuis 1917. L'avenir se présente maintenant pour elle comme un peu moins sombre. Cependant, toutes les difficultés ne sont pas encore surmontées.

L'examen du bilan arrêté le 31 décembre 1925 révéla que la situation financière, est satisfaisante puisqu'en face d'un actif disponible ou réalisable de plus de 31 millions, les créditeurs divers ne figurent que pour 15 millions.

Marseille
Le nouveau directeur des Tramways
(*Le Temps*, 23 juillet 1926)

M. Jean Autin ⁴¹, ingénieur en chef de la marine, vient d'être nommé directeur des réseaux de Marseille par la Compagnie générale française de tramways. Il a été présenté, en cette qualité, au haut personnel de la Compagnie et aux administrations préfectorale et municipale par M. Léon Boulle, administrateur délégué. M. Jean Autin, qui recueille la succession de M. Ricaud, mort il y a quelques mois dans l'exercice de ses fonctions, entouré des sympathies du personnel de la Compagnie et de l'estime unanime du public marseillais, saura, nous n'en doutons pas, continuer les traditions de courtoisie et d'amabilité auxquelles nous avait habitués ce dernier. M. Jean Autin a, pour cela faire, toutes les qualités qui conviennent. C'est, en outre, un technicien de grande compétence et l'on peut être assuré que, sous sa direction, les réseaux de Marseille ne cesseront pas, pour la plus grande commodité du public, de garder la première place parmi les organisations similaires des transports en commun. M. Jean Autin s'est déjà mis à l'œuvre et nous lui souhaitons une cordiale bienvenue à Marseille.

Annuaire Desfossés 1927, p. 414 :
Compagnie générale française de tramways
Administrateurs : Jules Rostand, L. Guary, L. Boulle, G. Pavie, Aug. Collignon, L. Goury du Roslan, Ancion Van Put, G. Cordier, A. Monmerqué.

GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
Assemblée de ratification
(*Le Temps*, 24 juillet 1927)

L'assemblée extraordinaire, réunie le 20 juillet, sous la présidence de M. Georges Pavie, a ratifié l'augmentation du capital social, porté de 55 millions à 60.500.000 francs, par la création de 11.000 actions nouvelles attribuées à titre gratuit aux anciens actionnaires.

Elle a décidé en outre la modification de l'article 6 des statuts conformément à cette augmentation du capital.

⁴¹ Jean Autin : pdg en 1947. Voir encadré ci-dessous.

NÉCROLOGIE
Maurice Renaud
(*Le Temps*, 19 mai 1928)

On nous prie d'annoncer le décès de M. Maurice Renaud, ingénieur des ponts, et chaussées en retraite, administrateur de la Société française « la Thomson-Houston », officier de la Légion d'honneur. Le service religieux a eu lieu en l'église Notre-Dame de Versailles et l'inhumation à Saint-Julien (Haute-Saône).

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 17 septembre 1928)

L'assemblée des actionnaires de la Compagnie générale française des tramways tenue le 11 avril a approuvé les comptes de l'exercice 1927 se soldant par un bénéfice net de 4.497.484 fr. 72 contre 4.604.373 fr. 26 en 1926.

Y compris le report antérieur, le solde disponible ressort à 4.956.142 fr. 15 contre 4.191.032 fr. 08 précédemment.

Voici d'ailleurs comparés les comptes de profits et pertes des deux derniers exercices ;

	1926	1927
CHARGES		
Intérêts d'emprunts sur obligations 4 %	2.435.800 00	2 406.000 00
Intérêts d'emprunts sur obligations 3 %	21.249 90	25.236 00
1.530 obligations 4 % amorties	740.000 00	765.000 00
27 obligations 3 % amorties	13.000 00	13.000 00
Intérêts sur emprunts des autorités concédantes	3.919.953 79	3.921.452 87
Amortissements sur emprunts des autorités concédantes	551.859 96	582.432 65
	<u>7.681.868 65</u>	<u>7.713.621 48</u>
PRODUITS		
Rémunérations et allocations diverses reçues des autorités concédantes, déduction faite de tous amortissements	10.236.922 74	10.668.466 78
Intérêts et produits divers	1.449.319 17	1.542.039 42
	<u>11.656 241 91</u>	<u>12.211.106 20</u>
Rappel des charges	7.681.868 65	7.713.621 48
Bénéfice net	4.004.373 26	4.497.484 72
Report antérieur	186.658 82	458.637 48
Solde disponible	<u>4.191.032 08</u>	<u>4 956.142 15</u>

Le capital social a été porté de 55 millions à 60.500.000 fr., mais le dividende a cependant été maintenu à 27 fr. 50 par action.

Ainsi se comparent les répartitions effectuées et deux dernières années :

	1926	1927
Dotation annuelle pour la reconstitution du capital	55.010 00	60.500 00
Réserve légale	—	221.849 23
Intérêt statutaire	2.750.000 00	3.025.000 00
Conseil d'administration	237.874 60	233.027 69
Dividende supplémentaire	275.000 00	302.500 00
Impôt sur revenu établi par la Compagnie	412.500 00	730.420 83
Report à nouveau	443.057 43	377.839 00
	4.191.032 08	4.956.142 15

Le rapport du conseil signale que, en conformité de la troisième résolution votée par l'assemblée générale ordinaire du 8 juin 1927, il a été procédé à une augmentation de capital de 5.500.000 fr., par voie de prélèvement sur la réserve spéciale et d'incorporation de somme égale dans le capital social. Cette opération a donné lieu à la remise, aux propriétaires des actions en circulation, à titre gratuit, d'un titre pour dix, valeur 1^{er} janvier 1927.

Le capital social est aujourd'hui de 60.500.000 fr., divisé en 121.000 actions de 500 francs entièrement libérées.

Le chiffre global des recettes de l'an passé ayant été légèrement supérieur à celui de 1926, les résultats de l'exercice écoulé ont bénéficié d'allocations un peu plus importantes. Les répartitions du compte de profits et pertes sont donc très voisines de celles des exercices précédents, et, malgré l'augmentation de capital, il est possible de maintenir un dividende égal à celui de l'année dernière, soit 5.50 % net, ou 27 fr. 50 par action.

En ce qui concerne le bilan, une seule différence intéressante est à signaler ; on a dû procéder à une révision de la Dotation pour reconstitution du capital pour la mettre en entière harmonie avec les dispositions de la délibération de l'assemblée ordinaire du 21 mars 1907.

Cette mise au point établit à 6.370.193 fr. 44 le montant de ladite dotation.

La situation du réseau d'Orléans n'a pas sensiblement changé ; en vue de son amélioration, on a appliqué, d'accord avec la municipalité toutes les restrictions possibles. Malheureusement, les économies réalisées ont été absorbées par les augmentations de salaires et d'impôts, de sorte que le déficit de l'exercice écoulé se rapproche sensiblement de celui de 1926.

Grâce à une compression judicieuse des dépenses d'exploitation, les difficultés dont il a été parlé l'an dernier à propos du réseau de Nancy se sont atténuées. Des négociations ont été engagées avec le département pour la transformation des lignes suburbaines de Nancy à Dombasle et à Pont-Saint-Vincent ; elles ont abouti, le 28 septembre 1927, à une décision du conseil général fixant à 1.751.100 fr. la subvention accordée à la Société en vue de la prochaine exécution de ce travail.

Malgré une diminution sensible du nombre de voyageurs transportés, les recettes du réseau du Havre se sont accrues de près de 1 million de francs, grâce au relèvement des tarifs et aux modifications de sectionnement ; toutefois, cette majoration a été insuffisante pour éviter un déficit d'exploitation d'une certaine importance.

Par application de l'échelle mobile prévue au statut du personnel, les salaires ont été relevés à compter du 1^{er} janvier 1927 sur le réseau de Marseille. Il en est résulté un accroissement notable des charges et un déséquilibre du compte d'exploitation, auquel l'augmentation des recettes n'a pu remédier que dans une proportion insuffisante.

Le 26 décembre 1926, le département des Bouches-du-Rhône a concédé à la Société un service de trolleybus entre Aubagne et Gémenos : l'exploitation a commencé en septembre 1927 et les premiers résultats ont été assez satisfaisants pour que le Conseil général se soit décidé à prolonger le service jusqu'à Cuges, à 9 kilomètres au delà de Gémenos.

Au cours de l'an passé, des progrès intéressants ont été réalisés par les filiales de la société.

Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon). - L'accord intervenu avec la commune de La Seyne a été sanctionné par une convention signée le 15 avril 1927.

Le dividende de l'exercice a été porté à 7 fr. 50 net, contre 7 fr. en 1920.

Compagnie des Tramways de Tunis. — Les négociations avec le Gouvernement tunisien ont été reprises en vue de la passation d'accords définitifs intéressant aussi bien les réseaux de transports que ceux de distribution d'énergie.

Les résultats de l'exercice ont permis de fixer le dividende à 9 fr. net au lieu de 8 fr. ;50 en 1926.

Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin. — La Compagnie n'exploite plus que le réseau de Saint-Quentin ; elle en tire les allocations nécessaires pour couvrir la charge de l'ensemble des obligations. Malgré les démarches les plus pressantes, le remboursement des dommages de guerre subis à Cambrai n'a pas encore été obtenu et les disponibilités de l'exercice écoulé eut dû recevoir la même destination qu'en 1926.

Ci-dessous nous comparons le bilan des deux derniers exercices :

	1926	1927
ACTIF		
Premier établissement :		
Voies et installations diverses	67.416.113	67.680.319
Terrains et bâtiments	18.813.323	19.050.193
Matériel roulant	35 012.471	36.804.684
Outillage, matériel et mobilier	9.239.832	9.829.810
Immeubles divers (hôtel du siège social, habitations du personnel, etc.)	2.843.463	2.377.986
Montant non amorti des travaux autres que ceux de premier établissement exécutés au moyen d'emprunts des autorités concédantes	41.402.084	41.134.959
Dépenses sur travaux en cours	1.241.622	2.139.129
Cautionnements déposés par la Compagnie	1.135.364	1.137.864
Approvisionnements	15.056.693	15.540.388
Valeurs mobilières	11.735.675	14.258.422
En caisse et chez les banquiers	17.697.103	16.806.656
Fonds de reconstitution du capital social	550.000	6.370.193
Débiteurs divers et comptes d'ordre	4.484.473	3 063.902

Acompte sur dividende et impôt	5.608.071	1.475.609
Impôts de finance à récupérer	3.687.500	559.551
	<u>235.933.837</u>	<u>238.779.674</u>
	1926	1927
PASSIF		
Capital : 121.000 actions de 500 francs entièrement libérées	55.000.000	60.500.000
Emprunts sur obligations :		
Obligations 4 % en circulation	57.001.000	55.420.480
Obligations 3 % en circulation à 500 fr	—	835.500
Emprunts non amortis des autorités concédantes	52.384.145	51.751.711
Créditeurs divers et comptes d'ordre	21.414.433	18.799.726
Obligations à rembourser	566.996	597.203
Coupons à payer	3.352.862	1.452.579
Réserve légale	5.500.000	5.500.000
Réserve spéciale	7.679.323	6.957.848
Reconstitution du capital social	9.352.880	6.370.193
Amortissement par remboursement d'obligations	4.484.474	10.078.900
Dotations des approvisionnements des réseaux	15.0056.693	15.540.388
Bénéfices reportés des exercices antérieurs	186.658	458.657
Profits et pertes de l'exercice	4.004.373	4.497.484
	<u>235.933.833</u>	<u>238.779.674</u>

À l'actif, nous trouvons une légère augmentation au poste « valeurs mobilières », tandis que le poste « en caisse et banque » est en diminution. Les deux postes « acompte sur dividende » et « impôts de finance » sont en notable diminution.

Au passif, par suite d'obligations amorties, les postes « obligations 4 % et 3 % » sont en diminution ; il en est de même du poste « créiteurs » divers et des « obligations à rembourser ».

Pour répondre à environ 29 millions d'exigible au passif, la société possède à l'actif 16 millions de disponible, non compris le poste « approvisionnements et valeurs diverses ».

Annuaire Desfossés 1929, p. 430 :

Administrateurs : Jules Rostand, L. Guary, L. Boulle, G. Pavie, L. Goury du Roslan, Ancion Van Put, G. Cordier, A. Monmerqué, Guiffart ⁴², R. Hecker ⁴³.

NÉCROLOGIE
Georges Pavie
(*Le Gaulois*, 10 janvier 1929)

Nous apprenons la mort de M. Georges Pavie, ingénieur des ponts et chaussées, président de la Compagnie générale française des tramways, vice-président de la Société centrale pour l'industrie électrique, vice-président de la Compagnie française Thomson-Houston, officier de la Légion d'honneur, décédé à Versailles le 6 janvier.

L'oligarchie financière et industrielle en France
(*Les Documents politiques*, février 1929)

CORDIER, Gabriel

Régent de la Banque de France,

Administrateur : Crédit foncier de France [confusion avec le Crédit national], Caisse foncière de crédit, [Société financière française et coloniale \[SFFC\]](#), Immobilière Balzac-Saint-Honoré, La Nationale (Assurances-crédit), La Nationale (Vie), La Nationale (Réassurances), la Nationale (Incendie), Union des industries métallurgiques et minières [UIMM][syndicat patronal], Houillère de la Chazotte, Forges et chantiers de la Méditerranée, Chemin de fer du P.-L.-M., Chemin de fer de Ceinture, [Chemins de fer du Maroc](#), Hôtelière et touristique du réseau du P.-L.-M., Canal maritime de Suez, [Compagnie générale française de tramways](#), Chambre syndicale des forces hydrauliques, Énergie électrique du littoral méditerranéen [son entreprise d'origine], Énergie électrique du Sud-Ouest, Société de la régularisation de la Durance, Société des forces motrices de la Haute-Durance, Société des forces motrices de la Durance, Société nîmoise d'électricité, Sud-Électrique, Compagnie d'électricité du Sud-Est, Société des forces de la Vis, Compagnie générale de distribution d'énergie électrique [transformée en 1919 en Union d'électricité], Société d'éclairage électrique de Cannes, Union d'électricité, [Énergie électrique du Maroc](#), Société financière électrique, Thomson-Houston, Études pour le transport de l'énergie électrique dans la région du Sud-Est, Produits chimiques et électro-métallurgiques Alais, Froges, Camargue (Péchiney), L'Aluminium français, Société fermière de l'Établissement thermal de Vichy, Grands Travaux de Marseille [GTM][associé avec la Thomson dans plusieurs des sociétés électriques précitées], [Société générale d'entreprises au Maroc](#).

⁴² Armand Guiffart (1870-1931) : X-Ponts, administrateur de la Cie auxiliaire française de tramways, la représentant aux Tramways de Saint-Quentin et de Tunis. Administrateur de sociétés coloniales : Cultures tropicales en Afrique à Tabacounda (Sénégal)(1925), S.A. des Éts Mas à Douala (1929)..

⁴³ Robert Hecker (1883-1935) : X-Ponts, Il pantoufle en 1913 aux Chemins de fer de l'Est (après un désistement de la Cie du Nord pour raisons purement religieuses), puis à la Thomson-Houston : directeur général (1920), administrateur-directeur général (1922), vice-président délégué (1929). Son représentant dans une kyrielle de filiales. Cinq ans après son décès, il a encore les honneurs de Georges Virebeau (pseudonyme du sinistre Henry Coston) comme prétendue preuve de la mainmise de la haute finance juive sur les banques corporatives (*Paris-Soir*, 7 octobre 1940).

Léon Célestin BOULLE, président

Né à Épinal, le 1^{er} nov. 1865.

Marié en 1895 avec Marguerite Mocquery, fille de Charles Mocquery, ingénieur en chef des ponts et chaussées. Dont : René, ingénieur agronome, auteur des *Grands établissements de crédit devant la crise* (Sirey, 1938), successeur de son père dans diverses affaires, et Denise, qui épousa Albert Barbier-Saint-Hilaire, ingénieur E.C.P., fils d'un industriel et frère de Philippe, X-ponts, devenu un disciple de Sri Aurobindo à Pondichéry sous le nom de Pavitra.)

Remarié à une Dlle Durieux.

Polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées.

Affecté en Tunisie (1896) : adj. au directeur général des TP spécialement chargé de 1897 à 1906 des travaux de la Marine nationale à Bizerte (Sidi-Abdallah).

Chevalier de la Légion d'honneur du 1^{er} août 1901 (min. Aff. étr.), parrainé par Pavillier : ingénieur adjoint au directeur général des travaux publics de Tunisie.

Directeur adjoint (1908), directeur (1909), administrateur (1921), délégué général du conseil d'administration, puis président de la Compagnie générale française de Tramways.

Administrateur de la [Compagnie centrale d'énergie électrique](#) (jan. 1919),

des [Tramways du Var et du Gard](#) (jan. 1919),

Officier de la légion d'honneur du 20 janvier 1919 : voir ci-dessus.

Administrateur du Comptoir central des voies ferrées (juillet 1919),

de la [Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax](#),

des [Tramways et autobus de Casablanca](#) (déc. 1919),

de la [Société algérienne d'éclairage et de force](#) (juillet 1920-1936) — filiale de la Compagnie centrale,

du [Bône-Guelma](#) (oct. 1920), puis de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens (1923),

de la Société des transports en commun de la région parisienne (TCRP)(1922), ancêtre de la RATP,

de la [Compagnie des Tramways de Tunis](#) (1924),

de la [Compagnie franco-belge de matériel de chemins de fer](#),

de la Société versaillaise de tramways électriques et de distribution d'énergie (groupe Thomson-Houston).

Au surplus, administrateur (oct. 1926), puis administrateur délégué (déc. 1930-1934) de la [Société financière française et coloniale](#) — présidé par Octave Homberg qu'il côtoyait à la Cie centrale —,

son représentant à la [Société foncière de l'Indo-Chine](#) (tramways de Hanoi)(juin 1927)

et à la [Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois](#).

Administrateur de la Société de Perfectionnements et d'améliorations industriels et commerciaux (jan. 1928),

de la [Société centrale d'applications électriques](#) (1928),

de l'[Union électrique et gazière de l'Afrique du Nord](#) (1930),

de la [Société centrale pour l'industrie électrique](#),

de la Société financière électrique (groupe Thomson-Houston)...

Président des [Tramways de Saint-Quentin](#),

Président des [Tramways du Tonkin](#) (*quitus* en 1937),

Président, sous Vichy, du comité d'organisation des transports par voies ferrées d'intérêt local.

Commandeur de la Légion d'honneur (1931).

Décédé à Paris, le 3 juin 1947.

NOTES ET VALEURS DU JOUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} mars 1930)

À peu de chose près, les recettes encaissées en 1929 par la Compagnie générale française de tramways ont été du même ordre que celles encaissées en 1928.

Les accords avec les municipalités assurent à la Compagnie une juste rémunération des capitaux engagés ; mais il ne faut pas en déduire que les recettes n'ont pas d'influence sur les résultats. Les allocations encaissées en sont partiellement fonction ; la Compagnie bénéficie, en outre, de primes d'économie, ce qui fait qu'elle a tout intérêt à comprimer ses frais d'exploitation.

Au cours de ces dernières années, elle s'est efforcée sans cesse de développer son trafic. Quelques chiffres cités dans le dernier rapport du conseil donnent une idée des résultats obtenus : de 17 millions de francs en 1913, l'ensemble de ses recettes est passé en 1928 à plus de 121 millions, bien que le coefficient appliqué aux tarifs soit resté, en moyenne, inférieur à 5.

Et le trafic de bien des réseaux est encore susceptible de s'intensifier. À Orléans, la Compagnie n'obtient toujours pas de bien brillants résultats ; les charges dépassent les recettes, mais la ligne doit être doublée. Au Havre, les services d'autobus ne vont pas encore jusqu'à la Côte Sainte-Marie. À Marseille, par contre, tous les travaux en cours sont achevés et la ligne d'Aubagne est doublée et, de ce fait, les recettes sont en augmentation.

Les filiales Var et Gard, Tramways de Tunis, Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin font des recettes normales. En ce qui concerne les Tramways de Saint-Quentin, la Compagnie n'a obtenu que partiellement le remboursement des dommages de guerre et est en instance pour le complément.

L'affaire, en résumé, offre encore certaines possibilités de développement. Plutôt élevé, si l'on ne considère que le dernier dividende (27 fr. 50), le cours de 585 fr. auquel se traitent ses actions peut donc offrir un certain attrait, si l'on table sur l'avenir.

NÉCROLOGIE
Jules Rostand
(*Le Temps*, 1^{er} mai 1930)

Nous apprenons la mort, à l'âge de 82 ans, de M. Jules Rostand, vice-président honoraire et administrateur du Comptoir national d'escompte de Paris, survenue à Andilly (Seine-et-Oise) où les obsèques ont eu lieu dans la plus stricte intimité.

Un service sera célébré à Paris, en l'église Saint-Philippe du Roule, le vendredi 9 mai, à 11 heures.

Le défunt était le père et beau-père de Mme Pierre Rostand, de M. et Mme André Rostand et de M. et Mme Louis Desanges.

Annuaire Desfossés 1931, p. 435-436 :
Administrateurs : Jules Rostand, L. Guary, L. Bouille, L. Goury du Roslan, Ancion Van Put, G. Cordier, A. Monmerqué, Guiffart, R. Hecker.

Compagnie générale française de tramways
(*Le Journal des finances*, 13 mars 1931)

Nous avons déjà étudié cette affaire qui exploite directement les réseaux de Nancy, du Havre, d'Orléans et de Marseille et possède, en outre, d'importants intérêts dans les Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin, de Tunis, du Var et du Gard et la Société auxiliaire française de tramways.

La société est à la fois une entreprise exploitante et un omnium de valeurs de tramways et d'électricité. Les différentes conventions qui régissent les réseaux faisant partie de l'exploitation propre de la Compagnie assurent aux résultats de cette branche une grande régularité. Depuis cinq ans, les produits bruts provenant de cette source sont stabilisés aux environs de 10 millions. Bien que les résultats de 1930 ne soient pas encore connus, on peut s'attendre, pour cet exercice, à un chiffre analogue, l'augmentation des recettes de certains réseaux, notamment celui de Marseille, ayant été compensée par l'accroissement des frais généraux.

Il n'en est pas de même des revenus du portefeuille qui ont enregistré depuis 1923 une progression régulière, passant de 600.000 francs à 1.420.000 francs en 1925, 1.955.000 fr. en 1923 et 3.253.000 fr. en 1929. Ils représentent maintenant près de 25 % du revenu brut total et sont appelés à s'accroître au fur et à mesure que les affaires d'électricité, dans lesquelles la Compagnie est intéressée, développeront leur activité.

Il se pourrait, néanmoins, que la progression des revenus du portefeuille, soit ralentie cette année par suite de la réduction et peut être racine de la suppression du dividende de la filiale Tramways du Var et du Gard, dont l'exploitation est concurrencée par une ligne d'autobus dépendant de la municipalité de Marseille, ce qui a donné lieu à un procès. L'an dernier, cette société avait réparti 7 fr. net par action. Il est vrai que cette diminution de revenus sera partiellement compensée par l'augmentation du dividende des Tramways de Tunis de 9 à 10 francs.

Finalement, il semble que les bénéfices de 1930 s'établiront à un chiffre voisin de ceux de 1929 qui avaient atteint 5.852.000 fr. En tout état de cause, il est d'ores et déjà acquis que le dividende sera maintenu à 27fr. 50 comme les années précédentes. Cette répartition absorbant environ 5.300.000 fr., c'est dire que le conseil n'avoue comme bénéfice que ce qu'il entend répartir aux actionnaires. Et il est vraisemblable qu'il s'est toujours montré prudent puisque, malgré l'élévation du fonds social de 55 millions à 60, puis à 83 millions, la répartition a pu être maintenue au chiffre de 27,50.

L'action Générale Française de Tramways se traite aux environs du pair de 500, cours auquel son rendement, sur la base d'un dividende de 27,50 (payé net au nominatif) ressort à 5 1/2 %, taux attrayant pour un titre convenablement garanti, dont la productivité se développera dans l'avenir et qui peut, en outre, réserver d'agréables surprises à ses porteurs, soit que le conseil juge bon de répartir des réserves, comme il l'a déjà fait, soit qu'il offre à ses actionnaires l'occasion de participer au développement de certaines filiales en leur offrant des souscriptions avantageuses.

Compagnie générale française de tramways
(*Le Temps*, 21 mars 1931)

Les résultats obtenus par cette société pour l'exercice 1930 se soldent par un bénéfice de 6 millions 150.000 francs contre 5.852.374 francs précédemment.

Le dividende sera maintenu à 27 fr. 50, ainsi que le *Temps* l'a déjà indiqué. Ajoutons que l'emprunt obligataire sur lequel la prochaine assemblée aura à statuer sera de 32 millions de francs, du type 5. % demi net, en obligations de 1.000 francs.

Compagnie générale française de tramways
(*Le Temps*, 10 avril 1931)

L'assemblée de cette société, tenue le 8 avril, a approuvé les comptes de l'exercice 1930 et voté un dividende de 27. fr. 50 par action entièrement libérée et 17 fr. 50 par action libérée de moitié.

Elle a autorisé, en outre, le conseil à procéder à l'émission de 32.000 obligations de 1.000 francs du type 5 % demi-net.

Il a été indiqué que les résultats acquis depuis le début de l'exercice. en cours étaient à peu près identiques. à ceux de la même période de 1930.

UNE FÊTE À LA MAISON DE REPOS DU PERSONNEL DES TRAMWAYS

M. le président Bouisson l'honore de sa visite
par L. S.

(*Le Petit Marseillais*, 17 septembre 1931)

En haut : un gracieux divertissement de fillettes.

En bas ; M. Fernand Bouisson et M. Causeret en conversation avec un jeune Marseillais. (Photo Mougins)

Du soleil, des arbres verdoyants, des garçonnets et des fillettes, radieux de bonne santé, se récréant dans un splendide parc ; c'était fête, hier, au château de Fabregoules, près Septèmes, où s'érige la Maison de repos du personnel des tramways, qui est aussi un agréable et réconfortant séjour de vacances pour les enfants des employés et ouvriers de cette Compagnie.

M. Fernand Bouisson, l'éminent président de la Chambre des députés., eut la délicate pensée d'aller, dans l'après-midi. faire visite à ce charmant petit monde, en joie de sa venue. Il était accompagné de MM. Causeret, préfet des Bouches-du-Rhône ; Léon Bon, sénateur, président du conseil général ; Ribot, maire de Marseille ; Vidal et Tasso, députés ; Marius Boyer, Pollack, Villecroze, Corbani, conseillers généraux : Bontoux, adjoint au maire ; Lévy-Valensi et Roujon. conseillers municipaux ; Perlet, conseiller d'arrondissement ; Guerrin, secrétaire général de la préfecture pour la police.

M. Bouisson et les personnalités qui l'accompagnaient furent accueillis par MM. Joblin, président du conseil d'administration de l'établissement ; Audouard. secrétaire général ; Mélan. secrétaire-trésorier ; Vaquier, secrétaire administratif du Syndicat des employés.

La Compagnie était représentée par MM. Remaugé, directeur des réseaux de la Compagnie des tramways, venu tout exprès de Paris ; David, directeur honoraire à Marseille ; Larcher, sous-directeur ; Mercier, chef de l'exploitation, et les chefs des différents services.

Dès son entrée dans la vaste propriété où la présence des parents, des enfants et de nombreuses familles d'employés de tramways apportait une note d'animation des plus aimables. M. le président de la Chambre des députés fut salué d'applaudissements et de vivats, tandis que la Musique des tramways, dirigée si habilement par M. Lacour, retentissait de joyeux airs.

UNE BELLE COLONIE SCOLAIRE

Tout aussitôt, M. Bouisson fut conduit auprès des enfants. Et ce fut un spectacle délicieux que cette jeunesse offrit au président et a toutes les notabilités qui l'entouraient. Les garçonnetts exécutèrent, dans un bel ensemble, des mouvements de gymnastique, et les fillettes, revêtues de gracieux et pittoresques costumes de Marseillaises, chantèrent des airs français et provençaux et dansèrent à ravir, notamment le Pas des Lavandières. L'assistance s'émerveilla à juste titre de tant de grâce déployée dans un décor de nature si attrayant. M. le président Bouisson témoigna du plaisir que lui causait cette réception et, s'avançant vers toute cette gentille jeunesse, il la félicita, tout en complimentant d'une part M^{lles} Sauze et Pascalini ; les institutrices si dévouées des fillettes et, d'autre part, MM. Bucino, Plume, Dadrin, D'Ornano, les instituteurs et moniteurs des garçons, qui apportent tant de dévouement aussi dans l'accomplissement de leur tâche.

Le président Bouisson, après avoir écouté la Chorale des employés de tramways, dirigée excellemment par M. Lacour fils, fut invité à visiter les diverses parties de la villa dont il apprécia les aménagements si heureusement adaptés à leur destination.

Dans un salon du rez-de-chaussée se réunirent ensuite toutes les personnalités ainsi que les membres du conseil d'administration de l'établissement et une délégation de la Bourse du travail, avec MM. Varèse, secrétaire général, et Navrac, secrétaire du conseil d'administration de l'Union départementale ; Cambacédès, secrétaire adjoint ; Bastelica.

LES DISCOURS

M. Joblin, secrétaire général du Syndicat des employés de tramways et président du conseil d'administration de la Maison de repos, fit un très intéressant exposé de la création de l'œuvre réalisée en ce château de Fabregoules et des excellents résultats obtenus pour les travailleurs de la corporation.

À la maison de repos, est adjointe une colonie scolaire des plus florissantes et qui a reçu, cette année, 115 fillettes et 130 petits garçons. Demain, l'activité du conseil d'administration se démontrera encore par la réalisation du projet d'une maison de retraite pour les vieux employés et ouvriers qui y trouveront l'asile auquel une vie de labeur leur donne droit.

En terminant, M. Joblin, remercia de leur présence et des sympathies si précieuses qu'ils apportent au personnel des tramways, M. Fernand Bouisson, président de la Chambre des députés ; M. le préfet ; M. le maire ; M. Bon, sénateur et président du conseil général ; M. Remaugé, directeur des réseaux de la Compagnie des tramways ; les députés, conseillers généraux et municipaux, les représentants de la classe ouvrière.

M. Remaugé exprima en excellents termes les félicitations et les souhaits de la compagnie, et après s'être réjoui d'avoir été délégué à cette fête, par M. Bouille, président du conseil d'administration, retenu à Paris, il fait un vif éloge de la Maison de repos et des artisans d'une œuvre que l'on peut juger par ses beaux résultats.

.....

1932 : RACHAT DE LA PARTICIPATION DE LA SFFC DANS LES TRAMWAYS DU TONKIN

Générale Française de Tramways
(*Le Journal des finances*, 8 avril 1932)

La Compagnie générale française de tramways a réalisé, en 1931, un bénéfice de 6 millions 058.435 fr. sensiblement égal au précédent qui s'était élevé à 6.140.621 fr. Comme au cours des sept années précédentes, le dividende a. été maintenu à 27,50 net de l'impôt sur le revenu.

La stabilité des résultats, malgré la crise qui a nécessairement entraîné un ralentissement du trafic des différents réseaux, trouve son explication dans le mode de fonctionnement de l'exploitation. Celle-ci s'effectue en régie intéressée. Aux dépenses figurent, outre les frais d'exploitation, les charges des emprunts obligataires, la dotation de la réserve pour renouvellement du matériel et la rétribution de la société, rétribution qui comprend un montant calculé d'après les recettes, une prime d'économie et un intérêt sur la valeur des approvisionnements et des travaux neufs.

En contre-partie figurent les recettes d'exploitation. Lorsque, compte tenu «les éléments ci-dessus, les comptes se soldent par un déficit celui-ci est couvert par une retenue sur la rétribution de la Compagnie, mais qui ne peut dépasser un maximum fixé. Au delà, le déficit est couvert par des avances des autorités concédantes. Or, la Compagnie a subi, depuis plusieurs années le -maximum des retenues qui peuvent lui être infligées sur sa rétribution. Par conséquent, elle ne peut pas être affectée davantage par le fléchissement des recettes des réseaux ou l'alourdissement des charges obligataires.

Le dividende de 27 fr. 50 net de l'impôt sur:, le revenu réparti depuis sept ans, peut donc être considéré comme bien assuré, mais, au moment, peu susceptible d'augmentation. À ce point de vue, l'action Compagnie générale française de tramways s'apparente d'assez près à une obligation et ceci expliquerait que le titre qui se traite un peu au-dessus du pair de 500, se capitalise au taux assez élevé de 5,3 % net.

Mais en réalité, ce taux peut paraître avantageux, car il semble ne pas tenir compte des possibilités que comportent la valeur et qui, précisément, la différencient d'un titre à revenu fixe.

C'est que, d'une part, la Compagnie possède en propre un portefeuille certainement sous-estimé au bilan à 27 millions, qui lui a assuré l'an dernier un revenu de 2.548.000 fr. susceptible d'augmentation quand la situation générale sera meilleure. Il y a donc là pour les répartitions futures un élément d'élasticité qui n'est pas négligeable.

Et, d'autre part, il existe au bilan une réserve spéciale qui, non seulement est grossie automatiquement chaque année par des affectations avant inventaire, mais qui reçoit aussi directement les primes d'économies et les allocations sur travaux neufs. Cette réserve qui est passée de 9 millions en 1929, à 13 millions en 1930 et à plus de 16 millions en 1931, joue un rôle dont il n'est pas inutile de souligner l'importance. C'est, elle, notamment, qui a fourni avec la réserve pour approvisionnements supprimée en 1929, les 25.625.000 fr. d'actions gratuites distribuées de 1923 à 1929.

Cette réserve est donc susceptible, de ménager des avantages futurs pour les actionnaires en permettant de nouvelles distributions d'actions gratuites. Et cette perspective n'est pas sans conférer un réel attrait à l'action qui, à 510 fr., assure un rendement qui permet d'attendre sans trop d'impatience des réalisations dont l'espoir paraît justifié par des exemples récents.

Annuaire Desfossés 1933, p. 459 :
Compagnie générale française de tramways

Administrateurs : L. Boulle, pdt ; L. Goury du Roslan, Ancion Van Put, G. Cordier, A. Monmerqué, R. Hecker, Fages de la Tour ⁴⁴, .A. de Lavergne ⁴⁵

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 29 mars 1933)

L'exercice 1932 a laissé un bénéfice de 6.155.215 francs, contre 6.058.435 francs en 1931, qui permet, comme prévu, le maintien du dividende à 27 fr. 50 par action.

NOTES & VALEURS DU JOUR
Exemple de fiscalité excessive
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 avril 1933)

À l'assemblée de la Compagnie générale française de tramways, dont nous rendons compte succinctement d'autre part, la président a prononcé une allocution au cours de laquelle, après avoir tait remarquer la bonne tenue des résultats en dépit de la crise, il s'est élevé contre la lourdeur des charges fiscales. Voici d'ailleurs quelques chiffres significatifs à cet égard :

La liste des impôts auxquels la Compagnie est assujettie ne comporte pas moins de dix-huit articles, non compris l'impôt sur le revenu qui frappe les dividendes. Une semblable multiplication de charges entraîne des complexités d'application telles qu'une part considérable de l'activité du personnel de direction se trouve absorbée dans cette besogne vraiment fastidieuse.

Le montant total de ces charges — impôts ou contributions — a atteint, pour la Compagnie, pendant l'exercice 1932, 14.754.857 fr., au regard d'un chiffre de bénéfices de 6.155.215 fr., sur lequel 4 millions 888.721 fr. seront distribués aux actionnaires. Ces impôts représentent donc 250 % environ des bénéfices, et 370 % des dividendes.

Assemblées d'hier

Compagnie Générale Française de Tramways. — Approbation des comptes au 31 décembre 1932 et voté le maintien du dividende à 27 fr. 50 par action. Approbation de l'augmentation du capital de 83 millions de francs à 93.375.000 fr. par l'incorporation dans le capital par application des articles 6 et 51 des statuts d'une somme de 10.375.000 fr., dont 5.896.875 fr. à prélever sur les primes d'émission des actions et 4.478.125 fr. à prélever sur la réserve spéciale, par l'attribution gratuite de 20.750 actions nouvelles de 500 fr., à raison d'une nouvelle pour huit anciennes.

⁴⁴ Eugène de Fages de Latour (1862-1937) : X-Ponts, inspecteur général des ponts et chaussées, directeur général honoraire des travaux publics de la Tunisie, délégué du conseil d'administration de la Thomson-Houston dans diverses filiales. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

⁴⁵ Alexandre de Lavaissière de Lavergne (1879-1958) : fils de Ludovic de Lavaissière de Lavergne, vice-président de la Banque de l'Afrique occidentale. Marié à Aymée de Lalande. Maître des requêtes honoraire au Conseil d'État. Membre de la commission permanente de contrôle du Comptoir national d'escompte de Paris, administrateur des Automobiles Delaunay-Belleville, de la Financière et Industrielle de Chemins de fer... Son entrée à la CGFT est postérieure à sa promotion comme officier de la Légion d'honneur en 1929.

Cie générale française de tramways
(*Le Journal des finances*, 5 mai 1933)

Pour la troisième année consécutive, les bénéfices nets de la Compagnie générale française de tramways se sont établis en 1932 un peu au-dessus de 6 millions. Le dividende a été maintenu à 27 fr. 50 net au nominatif, chiffre auquel il est régulièrement fixé depuis neuf ans. Le conseil a décidé, en outre, de prélever sur les primes d'émission et la réserve spéciale une somme de 10.375.000 fr. pour l'incorporer au capital, sous forme de 20.750 actions nouvelles de 500 fr., qui sont actuellement réparties gratuitement aux actionnaires à raison d'une pour huit anciennes. Le droit à cette répartition (coupon n° 56) se négocie à 55 fr., constituant un bonus intéressant pour les actionnaires qui ne peuvent ou ne veulent pas l'utiliser.

Il est à noter que la société avait déjà procédé à deux reprises à des opérations analogues : en 1927 (une action nouvelle pour dix anciennes) et en 1929 (une action nouvelle pour quatre anciennes). Par conséquent, le détenteur de 10 actions acquises en 1927 au pair de 500 fr., soit pour 5.000 fr., possède actuellement 14 actions, valant chacune 440 fr. après détachement du droit, soit au total 6.160 fr., et a encaissé, en plus des dividendes, le montant de la vente des neuf droits inutilisés, soit 630 fr.

Malgré l'augmentation du fonds social, porté de 55 millions à 66.500.000 fr. en 1927 et à 83 millions en 1929, la société a pu maintenir régulièrement son dividende à 27 fr. 50. L'action valant actuellement 440, cette répartition se capitalise à 6 % net, taux anormalement élevé pour un titre de cette qualité. Il semble donc intéressant de mettre à profit le recul passager résultant du détachement du droit de souscription aux actions gratuites.

.....

M. Boulle,
président du conseil d'administration de la Compagnie générale des tramways,
la Croix de la Légion d'honneur à M. le secrétaire général Franceschini
(*Le Petit Marseillais*, 27 juin 1933)

Dans les salons du restaurant Gardanne, un dîner intime était offert, samedi soir, au nom de la Compagnie générale française de tramways, par M. Boulle, l'éminent président du conseil d'administration, à l'occasion de la nomination de M. J. Franceschini, l'actif et dévoué secrétaire général des réseaux de Marseille, comme chevalier de la Légion d'honneur.

À ces agapes assistaient avec le nouveau dignitaire, et M. Boulle, son parrain dans l'ordre national, MM. Remaugé, directeur de la Compagnie ; Fabre, ingénieur en chef du contrôle ; Lacroix, directeur des réseaux de Marseille ; Dumartin, ancien directeur des réseaux de Marseille ; Larchier, sous-directeur, et tous les chefs et sous-chefs des services des réseaux de notre ville. En outre, la présence autour du nouveau chevalier, de Mme J. Franceschini et de leurs enfants — M. et Mme Georges Franceschini et M. Roger Franceschini —, donnaient à cette réunion un caractère aimablement familial.

.....

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des travaux publics

(Journal officiel de la République française, 30 juillet 1933)

Bourbeau (*Louis-Marie-Denis-Olivier*)[Civray (Vienne), 7 janvier 1864], ingénieur en chef à la Compagnie générale française de tramways ; 46 ans de pratique professionnelle. « Douze ans directeur de la Cie des tramways et chemins de fer électriques de Tunis. Grand officier du Nicham en 1924. Pendant la guerre, a pu assurer la marche de l'usine électrique qui éclaire Tunis et sa banlieue, ainsi que les tramways et les chemins de fer stratégiques Tunis-Goulette-Marsa. »

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 27 janvier 1934)

Pendant l'exercice 1933, les recettes ont atteint 139.600.000 francs en nombre rond contre 141.448.000 francs en 1932, Les résultats d'exploitation seront vraisemblablement en léger recul sur ceux du précédent exercice, mais il est probable que le dividende pourra être maintenu à 27 fr. 50 net.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 21 mars 1934)

Les comptes de 1933 se soldent par un bénéfice brut de 15.609.897 francs contre 14.159.138 francs en 1932. Déduction faite des charges financières, le bénéfice net est de 6.412.678 francs contre 6.155.215 francs précédemment. Le conseil proposera à l'assemblée du 4 avril de maintenir le dividende à 27 fr. 50 par action.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 16 avril 1934)

L'assemblée du 4 courant a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 décembre 1933, qui se sont soldés par un bénéfice net de 6.412.678 fr. Le dividende a été fixé à 27 fr. net par action, payable à partir du 1^{er} mai prochain, sous déduction d'un acompte de 10 francs, déjà payé en novembre dernier.

Le rapport du conseil note que les recettes du réseau à Orléans ont continué à se ressentir profondément de la dépression actuelle. Un programme a été soumis à la ville en vue de combiner sur une plus grande échelle l'utilisation de voitures à un agent avec des autobus et des trolleybus.

Sur le réseau de Nancy, la concurrence faite à la ligne Nancy-Pompey par une entreprise libre d'autobus ne s'est pas ralentie. L'arrêt rendu par le conseil de préfecture de Nancy dans l'instance engagée contre le département de Meurthe-et-Moselle n'étant point satisfaisant a été déféré au Conseil d'État. Les travaux entrepris sur les lignes de Dombasle et Pont-Saint-Vincent sont achevés. Divers services d'autobus ont remplacé des tramways.

Le réseau du Havre reste le plus touché par la crise ; les interventions de la ville pour limiter la concurrence des transports libres ont été très heureuses, mais n'ont pu compenser le fléchissement de recettes entraîné par le défaut d'activité du port et des entreprises locales.

À Marseille, la commission arbitrale chargée de réviser le taux des allocations forfaitaires a terminé ses travaux. Les conclusions des arbitres, contrairement aux attentes du conseil, comportent le rejet des demandes de la compagnie et le maintien du *statu quo*, les prétentions de la ville étant également écartées. En ce qui concerne l'aménagement des tarifs, la ville n'ayant jamais retenu les propositions dont elle a été saisie par la compagnie, la question a été portée devant le conseil de préfecture de Marseille qui n'a pas cru pouvoir accueillir ses demandes. Appel a été interjeté devant le Conseil d'État. De nouveaux services d'autobus ont remplacé des tramways sur des parcours antérieurement desservis par eux.

Au sujet de la durée actuelle des concessions, le président a déclaré qu'elles sont de 43 ans à Marseille, 30 ans au Havre, 40 ans à Nancy et 31 ans à Orléans et pour les concessions des -filiales 54 ans à Toulon, 39 ans à Saint-Quentin et 53 ans à Tunis.

Il a, d'autre part, souligné que l'exercice écoulé n'avait pas apporté les satisfactions que méritaient les efforts considérables faits par l'entreprise soit pour comprimer les dépenses, et notamment les frais généraux, soit pour aménager le service au mieux des besoins de la clientèle. Il indique ensuite que les nombreuses transformations de lignes de tramways remplacées par des autobus entraînent des dépenses d'une certaine importance. La situation du marché financier n'a toutefois pas permis à la compagnie de poursuivre le placement de la deuxième tranche d'obligations 5 % demi-net s'élevant à 16 millions qu'elle avait été autorisée à émettre. Elle a dû, en conséquence, utiliser les disponibilités restant à sa disposition.

SE PAYER SOI-MÊME
(*Le Journal des finances*, 14 décembre 1934)

Depuis des temps reculés, la Compagnie générale française de tramways se chamaille avec les municipalités des diverses villes de province dont elle exploite les transports en commun. Ces querelles ne tirent pas à conséquence. Elles font un bruit terrible dans les journaux locaux — presque autant de bruit que le matériel de la compagnie — mais finalement tout se tasse. La compagnie, du reste, n'agit plus qu'en qualité de régisseur, car les municipalités, au lendemain de la guerre, plutôt que de se séparer de ce vieux partenaire, ont préféré prendre les risques de l'exploitation à leur charge tout en prolongeant les contrats jusqu'en 1970 et 1975.

Naturellement, ce devait être la trêve ; mais, non moins naturellement, tout de suite on a recommencé à se disputer, à Orléans, au Havre ou autre part ; il faut bien se distraire. Mais la palme a été remportée, faut-il le dire, par la Ville de Marseille qui, après des controverses orageuses, est parvenue enfin à « imposer » à la Compagnie des aménagements de retraites, des indemnités de vie chère, et des modifications des tarifs... dont le budget municipal était appelé à subir, finalement, tout le poids.

Ces deux questions liquidées, il fallut trouver autre chose. La municipalité eut alors l'idée d'attaquer la Compagnie à propos du paiement de droits de stationnement. C'était d'heureuse inspiration. Le conflit, qui dure depuis on ne sait combien, vient seulement d'être tranché par le Conseil d'État.

Le Conseil d'État a condamné la Compagnie à payer à la municipalité une somme d'environ un million cinq cent mille francs.

Mais comme c'est la Ville qui comble le déficit, c'est donc à elle-même qu'elle va se payer la pénalité infligée à son régisseur, plus les frais.

On se demande si tout cela est bien sérieux. À première vue, il ne semble.

En tout cas, la C. G. F. T. ne paraît pas émue et elle vient de déclarer un acompte de 10 % à valoir sur le dividende de 1934, ce qui permet d'espérer que celui-ci sera maintenu à 27 fr. 50.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des Travaux publics
(*Journal officiel de la République française*, 14 janvier 1935)

Chevalier

Delavernas (Antoine-Léon-Martial), ingénieur adjoint des travaux publics de l'État (hors cadres), directeur du réseau des Tramways d'Orléans [depuis mai 1914] ; 38 ans 10 mois de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 1/2 de mobilisation. [Futur administrateur de la CGFT (voir ci-dessous)]

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 1^{er} mars 1935)

Le maintien, du dividende à 27 fr. 50 par action sera proposé à la prochaine assemblée.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*L'Intransigeant*, 28 avril 1935)

Réunis le 24 avril en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1934, faisant apparaître un bénéfice de 6.283.829 francs, non compris le report antérieur de 524.218 francs.

Le dividende a été fixé à 27 fr. 50 net de l'impôt de 17 % ou 29 fr. 15 net de l'impôt de 12 % pour les titres nominatifs et 26 fr. 26 pour les titres au porteur. Un acompte de 10 fr. ayant été versé le 2 novembre dernier, le solde sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai prochain.

Quitus de gestion a été donné à la succession de M. Gabriel Cordier, administrateur décédé, et la nomination de M. François Manceron ⁴⁶ a été ratifiée. M. Louis Goury du Roslan, administrateur sortant, a été réélu.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 3 juin 1935)

Dans le rapport qu'il a présenté à l'assemblée générale des actionnaires du 25 avril le conseil étudie le problème de la coordination des transports :

« À diverses reprises, nos précédents rapports vous ont signalé les maux dont souffrent les exploitations de transport en commun et vous en ont exposé les motifs. Au premier rang de ces causes figure la crise économique, qui, pour avoir été tardive, n'en sévit pas moins sur notre pays d'une manière intense ; au même degré, il faut placer la

⁴⁶ François Manceron (1872-1937) : marié en 1906 à Louise Guyot, fille d'un industriel du Nord. Il fait carrière dans la préfectorale et devient résident général en Tunisie (8 fév. 1929-29 juillet 1933). Commandeur de la Légion d'honneur.

crise d'autorité et d'organisation qui manifeste cruellement ses effets dans bien des domaines.

» Ces facteurs défavorables n'avaient pas échappé au conseil national économique. Au cours de l'année 1933, après une enquête qui avait duré plusieurs mois, un rapport magistral de M. le maître des requêtes au Conseil d'État Josse avait analysé d'une manière très approfondie et très complète la situation actuelle des transports, les motifs de la faveur dont jouissent les entreprises routières et les effets de leur concurrence ; il avait suggéré, en même temps, un ensemble de remèdes, en indiquant nettement que leur application ne pouvait plus être différée.

» Une plus longue attente était, en effet, de nature à compromettre d'une manière grave des organisations indispensables à la vie du pays et à la défense du sol national ; d'autre part, elle eût porté une atteinte profonde à l'intérêt bien compris du public qui, en dernière analyse, fait les frais, tant sur les ressources du budget général que sur celles des budgets locaux, de la concurrence acharnée que se font le rail et la route.

» Pour faire passer dans le domaine de la pratique les suggestions du Conseil national économique, des études approfondies et délicates étaient signalées comme indispensables ; elles étaient à poursuivre dans le cadre de l'intérêt général, compte tenu des contrats existants et de cette donnée essentielle que des différences profondes distinguent les entreprises ferroviaires des entreprises routières.

» Les premières sont fondées en titre ; elles sont étroitement réglementées au triple point de vue administratif, technique et financier ; elles ont la charge de la construction et de l'établissement de leur plate-forme ; elles ont à acquitter des prestations multiples en faveur de certaines catégories d'usagers ; et elles sont assujetties, au point de vue du statut du travail et des retraites, à des charges que ne connaît pas l'industrie libre.

» Certes, les entreprises libres de transport en commun sont incontestablement frappées d'impôts spéciaux fort lourds, mais elles ne connaissent aucune des entraves résultant des obligations particulières ou des charges sociales qui pèsent si lourdement sur les exploitations concédées.

» Aussi est-on fondé à conclure que si les conditions de fonctionnement des deux catégories d'entreprises pouvaient être unifiées, nombre d'exploitations ferroviaires dont il est question de restreindre ou de supprimer l'activité pourraient lutter avec succès contre leurs concurrents. Dès lors, il n'aurait pas été illogique de continuer l'œuvre esquissée par les décrets des 30 décembre 1933 et 19 janvier 1934, en réalisant dans les domaines réglementaire, administratif et social, les assouplissements et les péréquation de charges qui avaient été mises en vigueur pour les chemins de fer dans le domaine de l'exploitation technique et commerciale. Des mesures analogues auraient été très justifiées pour les voies ferrées d'intérêt local.

» Le gouvernement a envisagé une solution toute différente et, par un décret-loi du 19 avril 1934, rendu en vue de réduire les charges de l'État, il a constitué auprès du ministre des travaux publics un comité chargé de réaliser la coordination des transports ferroviaires et routiers.

» Ce comité, qui a commencé à fonctionner dans le second semestre de l'année écoulée, a rédigé, sous forme d'un décret qui a paru au *Journal officiel* du 26 février 1935, un texte ayant pour but de poser les règles de coordination en matière de transport de voyageurs.

» Il convient, évidemment, de faire crédit au nouvel organisme, qui comprend des personnalités de premier ordre et qui s'est mis au travail avec la plus grande activité. On peut, toutefois, se demander si la méthode qui a été adoptée par le gouvernement sera la plus rapide et la plus sûre pour résoudre un problème difficile que l'inaction prolongée des pouvoirs publics a posé aujourd'hui à l'état aigu. »

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1934, qui ont fait ressortir une bénéfice de 15 millions 465.622 francs, contre 15.609.898. francs en 1933. Le dividende a été maintenu à 27 fr. 50 net.

Le compte de reconstitution possédant une dotation qui dépasse le sixième du capital social, ce dit fonds sera limité à cette proportion et il sera désormais procédé chaque année à l'amortissement de 6.000 actions.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des travaux publics
(*Journal officiel de la République française*, 19 août 1935)
(*Le Temps*, 20 août 1935, p. 9236)

Chevalier

Vente (Roger)[Marseille, 1^{er} octobre 1883-1^{er} avril 1963. Polytechnique, Supélec. Ingénieur du matériel roulant, puis chef du service des voies et bâtiments, adjoint au chef de l'exploitation et enfin], ingénieur en chef des réseaux de la Compagnie générale française des tramways. [Ancien directeur des Tramways de Rouen.]

COMPAGNIE GENERALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 28 septembre 1935)

Dans sa dernière séance, le conseil a décidé de surseoir jusqu'à la fin de l'année à la mise en paiement de l'acompte de dividende, qui avait habituellement lieu en novembre. Cette décision serait due à l'incertitude qui règne encore en ce qui concerne les répercussions des décrets-lois.

COMPAGNIE GENERALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 21 décembre 1935)

Le 30 décembre sera mis en paiement un acompte de dividende de 12 fr. 50, contre 10 francs l'an dernier.

COMPAGNIE GENERALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 25 janvier 1936)

Les recettes de 1935 sont de 135.454.695 francs contre 137.716.342 francs en 1934.

On estime cependant que les résultats de l'exercice permettront au conseil de proposer aux actionnaires la répartition d'un dividende de 25 francs par action de capital, chiffre qui s'entendrait net de l'impôt sur le revenu à concurrence de 18 %. Pour l'exercice précédent, le dividende avait été de 27 fr. 50 brut.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

(*Le Temps*, 1^{er} avril 1936)

Les comptes de l'exercice 1935 font apparaître un total créditeur de 14.893.847 fr. (contre 15.465.622 fr. en 1934), laissant un bénéfice net de 5.670.002 fr. contre 6.283.829 francs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*L'Intransigeant*, 18 avril 1936)

Réunis le 15 avril en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé, les comptes de l'exercice 1935, faisant ressortir un bénéfice net de 5.670.002 francs, non compris le report antérieur de 538.216 francs.

Le dividende a été fixé à 25 francs net de l'impôt de 10 % sur le revenu pour les actions de capital. Un acompte de 12 fr. 50 ayant été, versé le 30 décembre dernier, le solde sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai prochain, en même temps que le dividende attribué aux actions de jouissance, qui ressort à 14 fr. 75 par titre, net de l'impôt de 18 %, et sous déduction de l'acompte de 12 fr. 50 également distribué. Un reliquat de 524.552 francs a été reporté à nouveau.

Quitus de gestion a été donné, à la succession de M. Robert Hecker, administrateur décédé, et la nomination de M. Pierre Caillaux ⁴⁷, appelé à lui succéder, a été ratifiée. MM. Louis Guary, François Manceron et Arthur Monmerqué ont été réélus administrateurs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 21 juillet 1936)

Les charges imposées par les nouvelles lois sociales ont amené les municipalités des villes où la société exploite des concessions à autoriser des relèvements de tarifs de 10 à 12 %. Malgré cette élévation, lesdites municipalités ont pris à leur compte une partie de l'accroissement des charges et la société a été pressentie dans certains cas pour qu'elle comble une part du déséquilibre des dépenses et des recettes.

GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des finances*, 7 août 1936)

Les nouvelles charges résultant des lois sociales ont amené les municipalités des concessions exploitées par la Générale Française de Tramways à appliquer des relèvements des tarifs de transport.

Alors que la Compagnie ne profite pas de ces relèvements, un compte spécial sera ouvert, auquel seront passés les recettes et dépenses supplémentaires provenant de ces

⁴⁷ Pierre Caillaux (2 déc. 1875-25 sept. 1956) : cousin de Joseph Caillaux, ministre des finances. Marié en 1910 à Marie-Thérèse Homberg, sœur cadette du fondateur de la Société financière française et coloniale (SFFC). Maître des requêtes, puis (1928) conseiller d'État. Président du Syndicat professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie électrique (1935) et de la Cie parisienne de distribution d'électricité (CPDE)(1937), conseiller de la Banque de France (jan. 1938), administrateur du Groupement de l'électricité (juil. 1938), administrateur du Port autonome du Havre, de Gaz et eaux, vice-président de la Cie générale française des tramways, président de la CGCT (Constructions téléphoniques).

augmentations de tarifs et de l'application du compromis du 15 juin 1936 relatif aux salaires. Ces recettes et dépenses ne subiront aucun des prélèvements et pourcentages contractuels. D'autre part, la Compagnie devra faire connaître avant fin décembre le montant de sa participation personnelle aux dépenses résultant de l'augmentation des salaires.

Ces mesures, qui ne vont pas simplifier la comptabilité de la société, ne sont faites pour satisfaire ni les usagers, ni les actionnaires de la Générale Française de Tramways.

Les majorations de tarifs sont, en effet, fort sensibles. À titre d'exemple, le conseil municipal de Marseille a voté les augmentations suivantes : les prix seront portés de 0 fr. 60 à 0 fr. 75 pour une section et de 0 fr. 70 à 0 fr. 90 pour deux ou plusieurs sections en semaine ; de 0 fr. 70 à 0 fr. 90 pour une section et de 0 fr. 80 à 1 fr. 05 pour deux ou plusieurs sections les dimanches et jours fériés (1 fr. 20 pour plusieurs sections sur certaines lignes de banlieue).

Pour protester contre ces majorations, les usagers n'ont rien trouvé de mieux que d'empêcher les départs des tramways, renversant même des voitures, à telle enseigne que la Compagnie a décidé d'interrompre momentanément le trafic sur certaines lignes.

Quant aux actionnaires qui, eux, n'ont pas la ressource de s'en prendre au matériel, ils attendent de savoir dans quelle proportion la « participation » forcée de la Compagnie aux dépenses résultant de l'augmentation des salaires, va amputer le bénéfice distribuable.

Il est vrai qu'à titre de compensation, ils vont bénéficier prochainement d'une répartition exceptionnelle. La Compagnie convoque, en effet, le 27 août une assemblée extraordinaire pour statuer sur le remboursement des primes d'émission.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 12 août 1936)

Le remboursement de primes d'émission aux actionnaires, que le conseil proposera à l'assemblée, convoquée extraordinairement le 27 août, s'appliquera à la totalité du montant de 6.655.400 francs figurant au bilan sous la rubrique de « primes d'émission des actions ».

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des débats* du 12 août 1936)
(*Je suis partout*, 22 août 1936)

Le conseil proposera à l'assemblée convoquée extraordinairement le 27 août de rembourser aux actionnaires la totalité des primes d'émission figurant au bilan pour 5.555.400 francs.

Cette répartition attribuera à chacune des 186.750 actions qui composent le capital une somme d'environ 30 francs. D'autre part, elle n'exigera qu'un effort très modéré de la trésorerie, les disponibilités atteignant le 1^{er} janvier 1936, après paiement du dividende afférent à l'exercice 1935, 25,6 millions.

La société exploite directement quatre réseaux de tramways (Orléans, Nancy, Le Havre et Marseille). Elle est intéressée, en outre, dans les Tramways de Tunis, les Tramways du Var et du Gard et les Tramways de Saint-Quentin.

Les résultats ont été d'une remarquable stabilité. De 1924 à 1934 inclus, le dividende a été fixé à 27 fr. 50. Il a été ramené à 25 francs pour 1935 (net de l'impôt sur le revenu de 18 %). Toutefois, à la dernière assemblée, qui s'est tenue le 15 avril 1936, le

président n'a pas dissimulé que l'avenir se présentait moins favorablement. On peut penser cependant que, grâce aux contrats qui la lient aux municipalités concédantes, la société pourra continuer à rémunérer convenablement son capital.

Annuaire Desfossés 1937, p. 486-487 :

Compagnie générale française des tramways

Administrateurs : L. Boulle, pdt et adm.-dir. ; L. Guary, v.-pdt ; L. Goury du Roslan, baron Ancion Van Put, A. Monmerqué, E. de Fages de la Tour, .A. de Lavergne, P. Caillaux, A. Remaugé.

Commissaires aux comptes : F. Bordas, V[ictor] Pinson, E. Ménétrier ⁴⁸.

LES FAUTEURS DE VIE CHÈRE

Le trust des tramways

par Pierre LUJAN

(*Rouge-Midi*, 15 janvier 1937)

Lors des dernières augmentations des tarifs des tramways, s'est répandue dans une partie de la population l'idée — et nous regrettons que les communiqués de la mairie y soient pour quelque chose — que c'était la faute des hausses des salaires des employés de la Compagnie. Comme si ceux-ci étaient pour quelque chose dans l'élaboration et la conclusion de cette trop fameuse convention à laquelle il convient de faire remonter tout le mal. Convention qui n'est que l'œuvre néfaste d'un trust.

Car de même que l'électricité, ou les produits chimiques ou les mines sont en France aux mains de trusts, les tramways des diverses villes de notre pays sont en la possession de quelques hommes.

*
* *
*

La Compagnie générale française des tramways, qui dirige le réseau de Marseille, est une société au capital de 93.375.000 francs dont les réserves atteignent près de 30 millions. Le conseil d'administration comprend : MM. Léon Boulle (président et administrateur délégué) ; Louis Guary (vice-président) ; baron Alfred Ancion Van Put, Louis Goury du Roslan, Arthur Monmerqué, Robert Hecker, Alexandre de Lavergne, Eugène de Fages de Latour.

La Compagnie générale française des tramways administre, indépendamment de celui de Marseille, d'autres réseaux. Ce sont ceux d'Orléans, du Havre, de Nancy, de Cambrai et de Saint-Quentin. Elle a dirigé, dans le temps, les réseaux de Tours et de Gênes et a essayé en vain d'obtenir des concessions pour l'exploitation des tramways de Madrid, de Rotterdam, d'Arnheim et d'Utrecht.

*
* *
*

⁴⁸ Ernest Ménétrier : également commissaire aux comptes de plusieurs filiales de la C.G.F.T. : Toulon, Saint-Quentin, Hanoi.

Nous ignorons s'il est parent de Robert Ménétrier, directeur des Tramways de Tunis (même groupe).

Mais de plus, les administrateurs de la Compagnie générale des tramways siègent dans les conseils d'administration de plusieurs sociétés dirigeant les réseaux de trams d'autres villes. Citons ces sociétés et ces hommes :

Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux : Léon Boulle (président) ; Goury du Roslan (administrateur).

Société des tramways d'Amiens : Goury du Roslan (président).

Compagnie générale parisienne de tramways : Léon Boulle (administrateur).

Société anonyme l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing : Arthur Monmerqué (administrateur).

Société versaillaise de tramways électriques et de distribution d'énergie : Léon Boulle (président).

Tramways du Var et du Gard : Léon Boulle (président) ; Goury du Roslan, Eugène de Fages, Louis Guary (administrateurs).

Compagnie des tramways de Rouen : Goury du Roslan, Eugène de Fages.

Et cela se continue dans des sociétés coloniales :

Tramways et autobus de Casablanca : Fages de Latour (président) ; Léon Boulle (vice-président).

Tramways de Tunis : Léon Boulle (président) ; Louis Guary (vice-président) ; Louis Goury de Roslan (administrateur).

Il faut encore ajouter que MM. Léon Boulle et Goury du Roslan se retrouvent occupant des postes d'administrateurs à la Compagnie générale des tramways de Buenos-Aires.

Mentionnons aussi que M. Léon Boulle siège à la Société des transports en commun de la région parisienne dont dépendent les Tramways de Nice et du Littoral.

*
* *
*

Si l'on totalise les capitaux et les réserves des sociétés de tramways que nous avons citées, on obtient une somme d'environ 500 millions, ce qui donne une idée précise des moyens dont dispose le trust qui nous occupe. Il a obtenu, pour Marseille, la signature d'une convention qui n'est avantageuse que pour lui et dont le dernier effet déplorable a été cette augmentation des tarifs atteignant 30 % en moyenne, ce qui a grevé lourdement le budget des travailleurs qui s'étaient résolus à loger en banlieue parce que les loyers y étaient moins cher.

Nous formulons le vœu que la municipalité de notre ville, qui s'inspirera sans nul doute du rapport de la commission syndicale d'enquête de la Bourse du Travail, arrive à résoudre cette irritante question des Transports.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (*Le Journal des débats*, 1^{er} février 1937)

Les recettes-perception, pour l'ensemble des réseaux de la Compagnie, ont atteint en 1936, 139.554.306 francs contre 135.454.695 francs en 1935. Cette augmentation, due aux relèvements de tarifs auxquels il a été procédé, ne compense toutefois qu'en partie les charges considérables résultant de la mise en application des nouvelles conditions du travail dans chacun de ces réseaux.

Selon toutes probabilités, le conseil proposera à l'assemblée générale des actionnaires d'utiliser la presque totalité du report à nouveau, ce qui permettra le maintien à 25 francs, net de l'impôt sur le revenu, du dividende de l'exercice.

Un acompte de 20 francs brut a été payé le 30 décembre dernier.

GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des débats*, 19 mars 1937)

L'exercice 1936 se solde par un bénéfice net de 5.609.108 francs contre 5.670.002 francs pour l'exercice précédent. Il s'y ajoute le report antérieur de 524.552 francs. Comme prévu, il sera proposé de maintenir le dividende à 25 francs, net de l'impôt sur le revenu. Rappelons qu'un acompte de 20 francs brut a été mis en paiement le 30 décembre dernier. Il sera proposé, en outre, à l'assemblée de fixer à 25.000 le total des actions à amortir en 1937. Le capital se trouvera ainsi ramené de 84.125.000 francs à 71.625.000 francs.

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE de la COMPAGNIE FRANÇAISE de TRAMWAYS
par P. L. [Pierre LUJAN]
(*Rouge-Midi*, 16 avril 1937)

Le rapport du conseil d'administration constate la faillite du système qui à consister [sic] à majorer les tarifs pour accroître les recettes

L'assemblée ordinaire de la Compagnie française des tramways s'est tenue le 31 mars 1937. M. Léon Boule, président du conseil d'administration de cette compagnie, présidait la séance. Mais il est important de noter tout de suite qu'au bureau siégeaient les deux plus forts actionnaires de la compagnie de tramways : la Société centrale pour l'industrie électrique, et la Thomson-Houston.

La Société centrale pour l'industrie électrique est une firme au capital de 100 millions dont l'activité est internationale.

La Thomson-Houston a, elle, un capital de 440 millions.

Les deux affaires ont le même président, M. Charles Laurent, qui est un des administrateurs du Canal de Suez, et ont des administrateurs communs avec la compagnie des tramways. M. Léon Boule siège aux tramways et à l'Industrie électrique. M. Robert Hecker [décédé le 18 août 1935...] est aux trois sociétés. M. Goury du Roslan est aux tramways et à la Thomson-Houston.

Si aux 100 millions de capital de l'Industrie électrique, on rapproche les 440 millions de capital de la Thomson et le capital de 93 millions de la compagnie de tramways, on se fera une idée de la colossale puissance de ces firmes.

*
* * *

Aussi, rien d'étonnant à ce que le patronat qui les dirige soit un patronat de combat. Le rapport du conseil d'administration de la Compagnie française de tramways présenté à cette assemblée du 31 mars donne des renseignements précieux à cet égard. Car en effet, nous pouvons, d'après lui, dresser, à côté du bilan financier qu'il contient, un autre bilan. Celui des grèves imputables à la compagnie des tramways qui se sont produites dans ses divers réseaux.

À Nancy, 3 grèves : 3 jours en juin 36, 3 nouveaux jours en octobre 36, et 5 jours en février dernier.

Au Havre, grève de 14 jours en juin.

À Toulon, deux grèves : 11 jours en juin, plus un mois et demi du 14 août au 1^{er} octobre.

À Tunis, 2 grèves : une de 24 heures, une de 10 jours.

À Saint-Quentin, deux grèves encore, en juin 5 jours, en juillet 10 jours.

On voit avec quel acharnement la Compagnie française des tramways a tenté de s'opposer à l'application des lois sociales à son personnel. Quant au réseau de Marseille nos camarades des tramways savent mieux que nous les efforts qu'ils ont dû déployer pour faire aboutir leurs revendications.

*
* *

La lecture du rapport du conseil d'administration de la compagnie des tramways est également du plus haut intérêt à un autre point de vue. En effet, ce rapport constate la faillite du système qui consiste à majorer les tarifs pour accroître les recettes. Donnons-en quelques extraits :

« Le rendement des nouvelles tarifications a été très inférieur aux calculs, surtout pour les petites exploitations ; quelquefois même, les recettes journalières ont de inférieures à leur montant primitif. Si l'abstention du public n'est pas définitive, il n'en est pas moins vrai qu'elle se prolonge depuis plusieurs mois. »

Ceci est un commentaire général.

Pour le réseau de Nancy, il est dit que :

« Malheureusement, les augmentations de tarifs qui ont été mises en vigueur sont loin d'avoir produit les résultats espérés. »

Pour les lignes de Saint-Quentin, le rapport s'exprime ainsi : « Le conseil municipal s'est borné à voter une augmentation des tarifs. Mais l'évasion du trafic s'est révélée telle, que cette mesure s'est traduite par une diminution des recettes, par rapport à l'année précédente. »

En ce qui concerne notre ville [Marseille], le rapport est muet sur ce sujet, mais par contre, il indique que la municipalité, « pour résorber le déficit » a réclamé à la compagnie « des modifications assez profondes dans l'organisation de l'exploitation et dans son régime actuel. »

*
* *

Terminons en citant un dernier fait. Pour les années qui viennent de s'écouler, la Compagnie française des tramways avait distribué un dividende de 26 francs 21. Cette année, malgré toutes les difficultés qu'invoque la Compagnie, le dividende sera quasiment le même. Il a été fixé à 25 francs.

Sans commentaire.

MORT DE M. MANCERON,
ANCIEN RÉSIDENT GÉNÉRAL EN TUNISIE
[administrateur de la CGFT]
(*Le Petit Parisien*, 19 avril 1937)

On annonce la mort de. M. François Manceron, ministre plénipotentiaire, ancien résident général de France en Tunisie, commandeur de la Légion d'honneur.

Né à Annecy en 1876, M. François Manceron avait fait ses débuts dans la carrière administrative comme chef de cabinet du préfet du Pas-de-Calais. Il fût ensuite sous-préfet de Montreuil-sur-Mer, secrétaire général de la préfecture du Pas-de-Calais.

C'est de ce poste qu'il fut appelé par M. Alapetite, résident en Tunisie, à venir le secondier comme secrétaire général de la résidence à Tunis.

Désigné par la suite comme préfet de la Moselle, M. Manceron avait été appelé à prendre la succession de M. Lucien Saint, résident général de France à Tunis.

Les obsèques de M. Manceron auront lieu en Savoie le 21 avril.

Cie générale française de tramways
S.A., 17 décembre 1875
3, rue Moncey, Paris

Augustin Hamon, *Les Maîtres de la France*, t. 3, 1938

[167] La Compagnie générale française de tramways

Cette société a son siège 3, rue Moncey, à Paris et elle est au capital de 93.375.000 francs. Son conseil a dans son sein un Belge, le baron Ancion [168] van Put, qui sera revu ; puis M. Eugène de Fages de Latour, inspecteur général des ponts et chaussées (promotion de 1880), délégué du conseil de la Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston (son bureau est au siège social de cette société), qu'il représente certainement à la Compagnie générale parisienne de tramways ; M. Arthur Monmerqué, lui aussi inspecteur général des ponts et chaussées, mais d'une promotion antérieure, celle de 1874, il sera retrouvé, comme le précédent, dans les services concédés (électricité) ; M. Léon Boulle, déjà vu ; le vicomte Alexandre de Lavaissière de Lavergne, déjà cité ; et enfin M. Louis Goury du Roslan, ingénieur en chef des ponts et chaussées (promotion de 1879 de l'École polytechnique), qui siège en une dizaine de

conseils, surtout d'entreprises d'électricité [où il représente les intérêts de la Thomson-Houston] où nous le reverrons ⁴⁹.

CONFUSIONS MOSCOUTAIRES

TRUSTS ÉTRANGERS EN PROVENCE

Une enquête de Pierre LUJAN

Dans le gaz, l'électricité, les Tramways
des capitaux américains, belges, allemands, suisses
(*Rouge-Midi*, 26 avril 1938)

.....
Venons en à la COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DES TRAMWAYS qui gère le réseau marseillais.

Là nous trouvons des liens américain, allemand, belge.

Un des deux plus forts actionnaires de la Compagnie des Tramways est le trust américain Thomson-Houston que nous avons déjà vu à propos de l'Énergie électrique du littoral méditerranéen.

⁴⁹ La famille Goury du Roslan (voir tome II) occupe une grosse situation sociale ; elle est un lien entre la haute bourgeoisie roturière et la noblesse terrienne. Certains de ses membres sont barons, d'autres point. Au commencement de ce siècle, il existait trois [frères] Goury du Roslan, un baron [Célian (1854-1929)], Louis [1860-1939] et Jules [1857-1910] qui était conseiller référendaire à la Cour des comptes.

Le baron [Célian] Goury du Roslan marié à une demoiselle Pignatel, riche famille du Lyonnais, eut une fille [Thérèse (1890-1931)] qui épousa le marquis d'Imécourt [1884-1943], fils de Marie d'Audiffret-Pasquier, et devint ainsi une proche parente du comte Bernard d'Imécourt qui a épousé Renée Reille (famille des barons Reille).

Jules Goury du Roslan, qui ne porte pas le titre de baron, a eu un fils qui est le baron Robert, actuellement directeur général de deux [Crédits fonciers coloniaux \(Ouest-africain et indochinois\)](#) et, comme tel, il représente le [Crédit foncier indochinois à l'Union immobilière indochinoise](#), dont il est administrateur délégué, et au [Crédit mobilier indochinois](#), qui est une société d'exploitation des [monts-de-piété de Cochinchine](#). Le baron Robert Goury du Roslan a épousé Marcellita de Moltke-Huitfeld, d'une famille aristocratique danoise dont faisait partie le célèbre maréchal de Moltke.

Il y a actuellement un baron Louis Goury du Roslan [1892-1969] dont nous n'avons pu déterminer la parenté précise avec les autres membres de la famille [frère cadet de Robert, du Crédit foncier de l'Indochine]. Il est du Nouveau Cercle, possède un château à Menestreau-en-Villette (Loiret) et a épousé une Lecoat de Kervegen, ce qui l'apparente aux Villèle, descendants du célèbre ministre de Louis XVIII et de Charles X.

Une sœur [en fait une nièce] du baron Louis Goury du Roslan [Gabrielle, fille de Célian Goury du Roslan et Jeanne Pignatel] a épousé le comte Henri de la Rochefoucauld, fils du comte Guga et de la comtesse, née de Mortemart. Ils eurent une fille, Henriette de la Rochefoucauld qui a épousé en décembre 1937, le comte Philippe de Cossé-Brissac, fils du comte René de Cossé-Brissac (frère du duc de Brissac) et de feu la comtesse, née Trévisse. Le comte René de Cossé-Brissac a épousé en secondes noces, une demoiselle de La Ferronnays (voir tome II).

Louis Goury du Roslan [1860-1939], l'ingénieur des ponts et chaussées, est du Nouveau Cercle et de l'Union artistique. Son château est à Selles-Saint-Denis (Loir-et-Cher). Il a épousé une demoiselle Hachette et se trouve ainsi parent du sénateur René Hachette dont nous avons parlé (Assurances tome II) et du général Léon Hachette, commandant de l'École polytechnique. L'un de ses fils, Célian Goury du Roslan [1900-mpf 1940], a épousé une demoiselle Hainguerlot, d'une famille baronifiée, alliée aux Lur-Saluces (voir tome I et précédemment), aux Champurier, aux Benoît-Champy. Toutes ces familles possèdent des châteaux et appartiennent à la féodalité agraire contemporaine. Célian Goury du Roslan a, comme son père, un château à Selles-Saint-Denis. L'autre fils de Louis, Roger Goury du Roslan [1895-1970], est membre du Nouveau Cercle et de la promotion de 1919 de l'École polytechnique [> Tiru, tramways, Applevage]. Sa fille, Odette Goury du Roslan, est maintenant baronne Karl Reille. Nous verrons les Reille à la Métallurgie et aux Mines.

Le lien allemand est représenté par M. Charles Laurent, qui est le président des conseils d'administration des deux firmes qui sont les plus forts actionnaires de la Compagnie des Tramways.

En effet, de M. Charles Laurent, Augustin Hamon a déclaré « qu'avant la guerre mondiale, il passait pour le représentant officieux des grands trusts allemands d'électricité » et le camarade Henri Sellier s'écria, le 23 juillet 1920, au Conseil général de la Seine, que « M. Charles Laurent était un des agents les plus effectifs de la pénétration industrielle et financière de l'Allemagne dans notre pays. »

Enfin, le groupe belge Empain a des intérêts au sein de la Compagnie des Tramways où défunt Robert Hecker le représentait.

Notons encore qu'un des administrateurs de la Compagnie des trams est le baron belge Ancion Van Put.

*
* * *

Ainsi Provençaux, quand vous payez le gaz et l'électricité ; Marseillais quand vous prenez le tramway, chaque fois les trusts allemands, américain, belge et suisse prélèvent leur dîme !

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS [Desfossés 1938/581]

Exploitations des tramways du Havre, de Nancy, de Marseille, d'Orléans.
Participations dans les tramways de Saint-Quentin, les Ch. de fer et tramways du Var et du Gard et les [Tramways de Tunis](#).
Boulle (Léon), pdt. et adm.-dir.
Guary (L.), vice-pdt
Caillaux (Pierre)
Goury du Roslan (Louis).
[baron Ancion van Put](#) = J. Ancion > Cockerill-Ougrée ?
A. Monmerqué,
Lavergne (Alexandre de Lavaissière).
Adrien Remaugé.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (*Le Journal des débats*, 4 février 1938)

Les recettes-perceptions, pour l'ensemble des réseaux de la Compagnie, ont atteint 153.075.112 fr. contre 139.554.306 fr. en 1936.

Cette augmentation est due au relèvement de tarifs auxquels il a été procédé en fin 1936 ou dans le courant de 1937. Elle est toutefois insuffisante pour compenser les charges considérables qui résultent de la mise en application des nouvelles conditions du travail dans chacun des réseaux.

Les produits nets de l'exercice paraissent devoir être, pour la Société, du même ordre que ceux de l'exercice précédent et, selon toutes probabilités, le Conseil proposera à l'assemblée le maintien du dividende à 25 fr. net d'une partie de l'impôt à 24 % sur le revenu.

Un acompte de 20 fr. brut a été payé le 15 décembre dernier.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*L'Intransigeant*, 5 avril 1938)

Réunis le 30 mars en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. Boulle, président [du conseil] d'administration, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1937, qui se soldent par un bénéfice net de 5.800.647 fr. auquel s'ajoute le report bénéficiaire antérieur de 85.719 francs.

Le dividende a été fixé à 25 fr. net de la moitié de l'impôt de 24 % sur le revenu, pour les actions de capital et à 3 fr. net du même impôt, celui des actions de jouissance.

Ce dividende sera mis en paiement à partir du 4 avril, sous déduction de l'acompte de 20 fr. payé aux actions de capital. Les actions de jouissance créées le 1^{er} mai 1937 toucheront la part de l'intérêt statutaire s'élevant à 8,33 contre remise du coupon spécial 1937.

Le dividende net s'établit de la manière suivante : Action de capital, 6,39 et 7,14 au nominatif et 6,19 au porteur. Actions de jouissance créées le 1^{er} mai 1937, 6,33 et 7,08 au nominatif et 6,05 au porteur. Actions de jouissance, 2,58 et 2,89 au nominatif et 2,33 au porteur.

Il a été reporté à nouveau 90.964 francs. L'assemblée a fixé à 15.000 le nombre d'actions à amortir en 1938.

Le rapport du conseil indique que les mesures économiques et sociales prises au cours des années 1936 et 1937 ont développé leurs effets. S'il n'est pas encore possible d'en apprécier toute la portée, on peut déjà enregistrer les résultats acquis et rechercher comment pourra se dénouer la crise extrêmement grave devant laquelle se trouvent aujourd'hui placées toutes les entreprises de transport en commun.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 10 avril 1939)

L'assemblée générale ordinaire s'est tenue le 29 mars, sous la présidence de M. Boulle, président du conseil. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1938, qui se sont soldés par un bénéfice de 5.497.746 francs, auxquels s'est ajouté le report de l'exercice antérieur, soit 90.964 francs. Le dividende a été fixé, net de la moitié de l'impôt à 27 %, à 25 francs pour les actions de capital et, par suite, à 3 fr. 37 pour les actions de jouissance.

Un acompte de 20 francs brut ayant été payé le 25 octobre 1938 aux actions de capital, le solde sera mis en paiement à partir du 3 avril prochain, aux chiffres nets suivants : actions de capital, 6 fr.30 ou 6 fr. 94 pour les actions nominatives, suivant leur catégorie, et 6 francs pour les titres au porteur; pour les actions de jouissance créées le 1^{er} mai 1938, à raison de 6 fr. 08 et 6 fr. 83 pour les titres nominatifs et 5 fr. 67 pour ceux au porteur ; enfin pour les actions de jouissance à 2 fr. 85 ou 3 fr. 20 pour les actions nominatives et à 2 fr. 58 pour celles au porteur.

L'assemblée générale a donné acte au conseil d'administration de la communication qui lui a été faite de la convention de résiliation de la concession des Tramways d'Orléans, intervenue les 17 et 18 mars 1938 entre la ville et la compagnie et approuvée par arrêté ministériel du 25 octobre 1938. Toutes les résolutions ont été adoptées à l'unanimité, notamment la ratification de la nomination comme administrateur de M. [Roger] Goury du Roslan, nommé en remplacement de M. Louis Goury du Roslan, décédé. Le mandat d'administrateur de M. Pierre Caillaux et du baron Alfred Ancion Van Put [ont été renouvelés].

Le rapport du conseil. signale que l'évolution qui s'est produite au cours de l'année 1939 dans la politique suivie en matière économique, financière et sociale, doit être accueillie avec une vive satisfaction par toutes les industries, qu'elles soient libres ou concédées. Toutefois, en ce qui concerne les entreprises de transport, il ne sera pas sans intérêt de signaler que les mesures législatives les plus récentes accusent une tendance interventionniste marquée de la part de l'État et une restriction sévère des franchises dont jouissaient les départements et les communes. C'est ainsi que, pour la région parisienne, le décret du 12 novembre 1938 a prévu une organisation coordonnée des transport en commun, qui tend à transférer à l'État la plupart des pouvoirs exercés jusqu'à présent par la ville de Paris et par le département de la Seine. Le rapport a passé ensuite en revue les différents réseaux qui intéressent la société.

Dans l'allocution qu'il a prononcée, le président a rappelé que le réseau de tramways d'Orléans a été déclassé par décret du 13 décembre 1938. La concession qui avait été accordée à la compagnie remontait au 4 août 1876.

Répondant à un actionnaire, qui lui demandait comment jouaient les accords de la compagnie avec la municipalité de Marseille, le président a fait un historique complet sur les différents sujets se rapportant à cette question depuis l'origine de la société. Il a également donné à un autre actionnaire des renseignements relatifs à la question de l'exploitation par voie souterraine des moyens de transport à Marseille.

Annuaire Desfossés 1940, p. 2251 :

Compagnie générale française des tramways

Administrateurs : L. Boulle, pdt et adm.-dir. ; L. Guary et P. Caillaux, v.-pdt ; R. Goury du Roslan, baron Ancion Van Put, A. Monmerqué, A. de Lavergne, A. Remaugé.

Commissaires aux comptes : V[ictor] Pinson, [Ernest] Ménétrier.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

(*Le Journal des débats*, 14 mars 1940)

La Compagnie générale française de tramways a réalisé pour l'exercice 1939 un bénéfice net de 4.874.378 francs contre 5497.746 francs, faisant avec le report antérieur un total disponible de 4.969.325 francs. Le dividende sera maintenu à 2. francs, net de la moitié de l'impôt sur le revenu.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

(*L'Intransigeant*, 27 avril 1940)

L'assemblée générale tenue sous la présidence de M. Boulle a approuvé à l'unanimité les comptes de l'exercice 1939. Le dividende a été fixé, net de la moitié de l'impôt à 27 % sur le revenu, à 25 francs pour les actions de capital et. par suite, à 3 fr. 37 pour les actions de jouissance.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

(*Le Figaro*, 17 novembre 1941)

Délibérant en assemblée extraordinaire le 10 novembre, les actionnaires ont décidé de porter le capital social de 88 à 110 millions de francs par l'émission de 44.000 actions nouvelles de 50 fr. nominal, avec une prime de 125 fr. jouissance, 1^{er} janvier 1942 les anciens actionnaires auront un droit de préférence de souscription à raison d'une nouvelle pour 4 anciennes.

NÉCROLOGIE
Louis GUARY
(*Le Figaro*, 13 décembre 1941)

On annonce la mort de M. Louis GUARY, ingénieur E. C. P., administrateur de la Compagnie générale française de tramways, survenue à Monte-Carlo le 5 décembre 1941, dans sa 76^e année,

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 6 janvier 1942)

Cette compagnie a décidé de porter son capital de 88 à 110 millions de francs par l'émission de 44.000 actions nouvelles de 500 francs nominal, créées jouissance 1^{er} janvier 1942 et à souscrire contre espèces au prix de 625 francs chacune. Les actionnaires peuvent souscrire à titre irréductible à raison d'une action de capital nouvelle pour quatre anciennes de capital ou de jouissance contre remise du coupon n° 72 des actions de capital au porteur ou du coupon n° 8 pour les actions de jouissance ou estampillage des certificats nominatifs.

Des dispositions ont été prises pour sauvegarder les droits des actionnaires que les circonstances résultant de l'état de guerre auraient empêché de souscrire dans le délai imparti.

Les souscriptions à titre irréductible sont reçues du 29 décembre 1941 au 7 février 1942 aux guichets ci-après : Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Lyonnais, Société Générale, Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, Société Marseillaise de Crédit Industriel et Commercial et de Dépôts, ainsi que dans les succursales, agents et bureaux de ces établissements.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 3 avril 1942)

Les comptes de l'exercice 1941 se soldent par un bénéfice de 4.554.169 francs, contre 4.312.957 précédemment. Le dividende sera maintenu à 25 francs par action de capital et fixé à 3 fr. 75 contre 3 fr. 37 par action de jouissance.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Temps*, 17 avril 1942)

L'assemblée générale du 15 avril a approuvé les comptes de l'exercice 1941 qui se sont soldés par un bénéfice de 4.554.169 francs. Elle a voté un dividende de 25 francs

net de la moitié de l'impôt sur le «revenu pour les actions de capital et de 3 fr. 75 pour les actions de jouissance. Ce dividende sera mis en paiement le 30 avril prochain.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal*, 3 mai 1943)

L'assemblée ordinaire tenue le 28 avril a approuvé les comptes de l'exercice 1942 faisant apparaître un bénéfice net de 4.948.931 fr. contre 4.554.169 fr. en 1941. Le dividende a été fixé à 25 fr. par action de capital anc. à 6 fr 25 par action nouv. action de jouissance (chiffres nets de la moitié de l'impôt sur le revenu).

Un acompte de 5 % brut ayant déjà été payé en novembre dernier, le paiement du solde sera effectué à partir du 15 mai, à raison de net : action de capital ancienne. au porteur, 2 fr. 46 ; nominative, 3 fr. 08 ; action de capital nouv. au porteur. 2 fr. 79 ; nominative, 3 fr 08 ; action de jouissance au porteur, 1 fr. 95 ; nominative, 3 fr. 08.

En outre, l'assemblée a décidé l'incorporation au capital d'une somme de 55 millions à prélever à raison de 22.355.243 fr. sur la dotation des approvisionnements et de 32.644.751 francs sur la réserve spéciale, en laissant au conseil le soin de fixer la date de cette opération ainsi que tous les détails s'y rattachant.

Après avoir donné *quitus* à la succession de M. Monnerque [*sic* : *Monmerqué*], administrateur décédé, et procédé en remplacement à l'élection de M. Delavernas⁵⁰, l'assemblée a renouvelé le mandat de M. Adrien Remaugé [*sic* : *Remaugé*].

Une assemblée extraordinaire tenue auparavant avait voté la modification de l'article 51 des statuts pour permettre l'augmentation de capital social, en une ou plusieurs fois, soit par voie d'apports en nature ou en espèces, sans limitation, soit par incorporation de réserves disponibles jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas, pour chaque opération d'incorporation de réserve, la moitié du montant du capital existant.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal*, 3 janvier 1944)

Le conseil d'administration a décidé la mise en paiement depuis le 27 décembre d'un acompte de dividende sur l'exercice 1943 de 29 fr. 41 brut par action de capital et de 4 fr. 41 brut par action de Jouissance.

Annuaire Desfossés 1945, p. 559 :
Compagnie générale française des tramways
Administrateurs : L. Boulle, pdt ; P. Caillaux, v.-pdt ; baron Ancion Van Put, L. Delavernas, R. Goury du Roslan, A. de Lavergne, R. L'Homme, A. Remaugé.
Commissaires aux comptes : R. Autin, A. Méchin, E[*rnest*] Ménétrier.

⁵⁰ Antoine-Léon-Martial Delavernas (Chaillac-sur-Vienne, Haute-Vienne, 16 janvier 1875-Olivet, Loiret, 30 octobre 1951) : ingénieur des Arts et métiers. Représentant de la Thomson-Houston à Rio-de-Janeiro (1911-1913). Chevalier de la Légion d'honneur du 12 janvier 1935 (min. des TP) : directeur du réseau des Tramways d'Orléans depuis mai 1914 et simultanément de la Société auxiliaire de tramways depuis 1922. Administrateur des Tramways de Saint-Quentin et des Tramways de Toulon...

Jean Joseph François AUTIN, PDG

Né à Paris, le 9 juin 1886.
X-Génie maritime, licencié en droit.

Ingénieur (1907), puis ingénieur en chef (1925) du Génie maritime.
Directeur à Marseille (1926), directeur à Paris (1930), administrateur (1945), vice-président (1946), pdg (1947) de la CGFT.

Administrateur délégué des Tramways de Saint-Quentin et des Tramways de Toulon,

Pdg Tramways de Rouen,

Vice-président des Tramways algériens.

Administrateur, puis président des Tramways de Tunis

...

Chevalier de la Légion d'honneur du 30 avril 1921 : ingénieur principal du génie maritime. Direction des constructions navales Toulon.

Officier de la Légion d'honneur du 9 juillet 1951 (min. TP) : pdg de la CGFT.

Décédé le 23 juin 1952.

Annuaire Desfossés 1948, p. 593 :

Administrateurs : J. Autin, pdg ; L. Delavergnas, R. Goury du Roslan, A. de Lavergne, R. L'Homme, A. Remaugé, A. Baldous, E. Bleys, P. Mourgnot, R. Boule.

Commissaires aux comptes : Ch. Berthault, V. Carle, A. Méchin.

Adrien REMAUGÉ, président

Né au Trilport, le 25 mai 1890.

X-École des PTT, Supélec.

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 4 août 1928, p. 8907) comme directeur de la Compagnie centrale d'éclairage et de transport de force à Limoges, fonction qu'il assumait depuis 1922 au moins.

Directeur à la Cie générale française de tramways (1930).

Son représentant aux Tramways du Tonkin (1935-1937),

à la Société financière électrique (administrateur délégué en 1936),

à l'Union des voies ferrées d'intérêt local,

aux Tramways et autobus de Bordeaux,

à la Cie tunisienne d'électricité et de transports (vice-président)

aux Tramways de Rouen (vice-président).

Il diversifie la CGFT dans la production cinématographique en devenant administrateur de Pathé-Cinéma (juillet 1939).

membre du directeur du comité d'organisation de l'industrie cinématographique (décembre 1940)

administrateur de Publicité Pathé Cinéma Jean Mineur (1946).

Décédé en 1966.

Annuaire Desfossés 1953, p. 418 :

Administrateurs : A. Remaugé, pdt ; Carlo Toché, v.-pdt ; A. Baldous, E. Bleys, R. Goury du Roslan, P. Mourgnot, R. Boulle, M. Giraudias, J. Herck.
Commissaires aux comptes : Ch. Berthault, V. Carle, A. Méchin.

1953 : nouvelle dénomination :
Cie générale française de transports et d'entreprises (CGFTE)

Cie générale française de transports et d'entreprises (CGFTE)
(ex-Cie gén. frse des tramways)
[\[Desfossés 1956/397\]](#)

Remaugé (Adrien)[1890-1966][École des PTT, Supélec. Carr. : 1930 CGFTE, dir. 1936 > adm.-dlg Soc. 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. + transp.), 2231 (pdg SN Pathé-Cinéma), 2242 (v.-pdt Comm. et ind. Pathé).

Toché (Carlo ou Charles)[1886-1968. Fils de Charles Toché, artiste peintre, et de Marie Trastour. Marié à Alice Collette, fille d'Henri Collette, ingénieur des poudres. Polytechnicien. Capitaine du génie, proche du général Ferrié, pionnier des télécommunications. Dir. (1923), puis adm. (1932) de la SFFC. Son repr. dans diverses affaires. Démissionnaire en 1934. Adm. de sociétés d'électricité et de tramways, à commencer par ceux du Tonkin...], 355 (Ch de fer sur route d'Algérie), 397 (v.-pdt Cie générale française de transp. et d'entrep.), 410 (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).

Baldous (Alexis)[1895-1965], 397 (CGFTE), 409 (pdt Ch. de fer et tramways du Var et du Gard), 527 (SOCAPI), [540 \(dir. administratif SCI\)](#), 1181 (liq. Cie centrale d'énergie élect.), 1262 (Soulé).

Bleys (E.), 397 (CGFTE), 433 (LOCAMAT).

Boulle (René)[fils de Léon, de la Bq Heinemann], [397](#) (CGFTE), 408 (Tram. St-Quentin), 410 (Tunisienne d'élec. + transp.), 415 (Transp. commun région Hanoï), 1316 (Énergie élect. ville de Bizerte).

Giraudias (M.)[Thomson], 182 (CREG), 397 (CGFTE), 930 (Pied-Selle), 1273 (CGR), 1302 (CIPEL).

Goury du Roslan (baron Roger)[1895-1970][Fils de Louis — carrière à la Thomson-Houston — et d'une Dlle Hachette. Ép. Monique Ubald-Bocquet][adm. Tiru (AI, 1938)], 397 (CGFTE), 407 (Tram. Rouen), 409 (Ch. de fer et tramways du Var et du Gard), 1065 (Applevage).

Herck (Jean)[1885-1961][ing. gén. ind. navales], 397 (CGFTE).

Mourgnot (P.), 365 (v.-pdt Cie fermière des ch. de fer Tunisiens), 397 (CGFTE).

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

Leclère (Gaston)[1898-1976][Pdt Soc. centrale d'application et de participation industrielle (BM 1955), puis pdt de la Soc. indus. de fonderie d'aluminium (BM 1966)], [397](#) (dir. adm. CGFTE), 399 (Transports d'Amiens), 409 (Tramways de Toulon), 415 (Transports en commun de la région d'Hanoï), 527 (SOCAPI).

Autin (J.), 397 (secr. gén. CGFTE), 407 (Tramways de Rouen).

Participations :

408. Tramways de St-Quentin

[410. Cie tunisienne d'électricité et de transports \(ex-Tramways de Tunis\)](#)

[415. Transport en commun de la région d'Hanoï \(ex-Tramways de Hanoï\)](#)

+ Sté d'études, de financement et de travaux.

WWE 1967

LECLÈRE Gaston. Administrateur de sociétés. Né à Paris, le 16.4.1898. F. : de Gustave et de N. Russily. M. : en prem. noces avec † Marcelle Ciret ; en sec. noces avec Juliette Loir. Enf. : Jean et Colette. Ét. : Éc. comm. Paris. Carr. : secr. gén. Soc. comm. d'eaux minérales Bassin de Vichy, 1934 secr. gén., dir., puis dél. au conseil Cie gén. fr. de

transports et d'entreprises [CGFTE], prés. Soc. industr. de Fonderie d'aluminium, Soc. nouvelle d'ét. et trav., v.-prés. SOCALTRA [Alsacienne d'études et de travaux], adm. Chemins de fer et trams du Var et du Gard, Transports d'Amiens, Régie mixte des transports toulonnais, [Union électr. tunisienne](#), Soc. fin. de participations et de gestion, Soc. d'urbanisme de la Seine, dél. consulaire Chambre de comm. Paris. Décor. : ch. O. nat. Légion d'hon. Membre : prés. Soc. hist. et archéol. « Le vieux Montmartre ». Récr. : le vieux Paris et son hist. A. priv. : 11, impasse Trainée, 75 Paris 19 ; prof. 3, rue Moncey, 75 Paris 9, France.

Dafsa, *Liaisons financières*, 1978, p. 1232 :
 TRANSPORTS ET D'ENTREPRISES, COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE
 3, RUE MONCEY, 75009 PARIS

ACTIONNAIRES

BANQUE (STÉ FINANCIÈRE ÉLECTRIQUE)	7,05
détenue par THOMSON-BRANDT	95,97
INDUSTRIE (CENTRALE POUR L')	10,03
détenue par CAISSE DEPOTS (GROUPE DE LA)	10,13
SOFINA (BELGIQUE)	47,80
KALI SAINTE-THÉRÈSE (MINES DE)	12,47
détenue par CAMBODGE (CIE DU)	37,46
TERRES ROUGES (PLANTATIONS DE) DJIBOUTI	10,52
détenue par ARTOIS (INDUSTR. FINANCIÈRE DE L')	22,60
PRÉSERVATRICE A I R D.	10,00
VAR ET DU GARD (CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU)	26,99

PARTICIPATIONS

AIR MAXIM'S INTERNATIONAL [dev. Élitair* puis Elior][< Rivaud]	10,28
qui détient AIR MAXIM'S SERVICE	69,68
AIR MAXIM'S ORLY OUEST	10,00
CTTAT (TRANSP. DE TOURS ET DE L'AGGLOM. TOURANGELLE)	20
ÉTUDE FINANCEMENTS TRAVAUX	99,69
qui détient ROUEN (CIE DES TRAMWAYS DE)	40,61
SOFIPARGE. (STE FIN. PART GESTION)	25,10
LOIRE (IND. FINANCIÈRE ATEL. CHANT.)	5,35
qui détient ALSTHOM-ATLANTIQUE	10,75
DUBIGEON NORMANDIE S.A	62,06
ELDE LOISIRS DIFFUSION	33,33
LUDE-MARINE	66,66
MANUBAT-PINGON	98,79
POTAIN	18,44
ORLY RESTAURATION	10,01
OUEST ÉLECTRIQUE (CIE DE L')	10,07
PATHÉ CINÉMA (NOUVELLE)[< Rivaud]	25,84
RÉGIE MIXTE TRANSPORTS TOULON	31,30
SOPARTHO. (PART. TOURISTIQUES HOTEL.)[< Rivaud]	33,33
TRANSP. COMMUN AGGLOM. ROUENNAISE	39,68

Augmentation de capital

(Investir, 27 octobre 1986)

L'attention s'était portée sur Transport et d'Entreprises (CGETE) lors de la hausse de Pathé Cinéma. Le groupe a lancé dès le 13 octobre une augmentation de capital en numéraire à raison d'une action émise à 400 F pour cinq anciennes.

Outre ses 26,02 % dans Pathé Cinéma, cette [société du groupe Rivaud*](#) possède plusieurs grosses « lignes » non négligeables. Les 62.400 actions Poliet, 19.700 Générale des Eaux, 34.000 Sceta, 60.000 Socim* [Immob. d'invest.], 8.000 Artois, 2.900 Air Liquide, 2.000 [Royal Dutch](#) et 20 millions en Sicav détenues, ajoutés à la participation dans Pathé cinéma, représentant plus de 380 millions aux cours de Bourse actuels.

En outre, la valeur des sociétés d'exploitation des réseaux de transports en commun de Rouen, Nancy, Saint-Quentin et Toulon est de l'ordre de 30-35 millions au minimum. en tenant compte surtout des actifs immobiliers de ces sociétés bénéficiaires.

La Générale des eaux détient plus de 5% de la Société *[sic]* transports et d'entreprises

(Le Monde, 31 décembre 1987)

La Compagnie générale des eaux a informé la Chambre syndicale des agents de change qu'elle détenait à la date du 15 décembre 14 917 actions de la Compagnie générale française de transports et d'entreprises - CGFTE, soit une participation supérieure à 5 %. Parallèlement, la Société centrale pour l'industrie a annoncé qu'elle avait cédé, le 15 décembre également, la presque totalité de ses participations dans la CGFTE, la ramenant ainsi en dessous du seuil de 5 %.

[La CGEA avale la branche transport de la CGFTE]

(Le Figaro, 20 mars 1989)

[...] La CGEA avait elle-même, à fin 1987, un effectif de 3 400 personnes et un parc de 1.500 véhicules, réalisant un chiffre d'affaires de plus d'un milliard et intéressant une population de plus de dix millions d'habitants. L'apport en 1988 de [la branche transport de la CGFTE, Compagnie générale française de transports et d'entreprises](#) [qui, après cette cession, se rebaptise Financière Moncey (A.L.)], avait déjà sensiblement renforcé ses positions dans le secteur des réseaux urbains de transport de voyageurs. De nouvelles portes s'ouvraient, notamment à Aix-les-Bains, Bordeaux, Chambéry, Dieppe, Le Havre, Nancy, Morlaix, Rouen et Toulon. Ces nouveaux réseaux intéressaient eux-mêmes une population de plus de deux millions d'habitants et mettaient en jeu un effectif de 3.600 personnes et un parc de 1.250 véhicules. Le transport interurbain est aujourd'hui à son tour développé.

Dans le même temps, la CGEA constitue la principale force d'intervention de la Compagnie générale des eaux dans le secteur de la propreté et des déchets avec 3.400.000 tonnes de déchets collectés et 2 245 000 tonnes de déchets traités en 1987 avec les filiales et participations.

Il faut enfin souligner que la CGEA est cofondatrice de Locamion et participe au développement de cette société qui détient en France la première place dans la location de véhicules industriels et de nacelles élévatrices.

Société des transports de Poitiers

Le conseil d'administration du 27 mai 1994 a pris acte du changement de deux représentants permanents administrateurs au sein du conseil d'administration et à l'assemblée générale de la S.T.P., à savoir :

- de la C.G.F.T.E. depuis le 27 décembre 1993, M. Pierre-François KUHN remplace Alain de CORSON.
-