

Mise en ligne : 4 mai 2019.
Dernière modification : 20 décembre 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE
DES
TRAMWAYS DE CAMBRAI (1903)
TRAMWAYS DE CAMBRAI ET DE SAINT-QUENTIN
(1906),
TRAMWAYS DE SAINT-QUENTIN (1932),
Filiale de la [Compagnie générale française de tramways](#)

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

.....
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.

Cie des Tramways de Cambrai
Appel de fonds
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 12 septembre 1903)

Les actionnaires de cette compagnie sont informés que le conseil d'administration a décidé l'appel des trois derniers quarts des 1.470 actions souscrites en espèces. Le versement de ces trois derniers quarts, soit 375 francs par action, sera reçu du 10 au 20 octobre 1903, aux caisses du Comptoir National d'Escompte de Paris, rue Bergère, 14, à Paris, ou de la succursale de la Société Générale, à Cambrai. — *Affiches Parisiennes*, 11 septembre 1903.

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

.....
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.

.....

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

.....

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.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE CAMBRAI
(Cote de la Bourse et de la banque, 20 mai 1905)

Le premier exercice social de la Compagnie des Tramways de Cambrai, qui a eu une durée exceptionnelle de 18 mois, du 1^{er} juillet 1903 au 31 décembre 1904, s'est clôturé par un bénéfice de 20.361 fr. 71, établi d'après le compte de profits et pertes ci-dessous :

CHARGES :	
Dépenses d'exploitation	119.440 50
Quote-part de l'exercice dans l'intérêt et l'amortissement des obligations pour la période du 1 ^{er} octobre au 31 décembre 1904	8.353 30
Total des charges	<u>127.793 80</u>
PRODUITS :	
Recettes d'exploitation	145.193 26
Intérêts et produits divers	2.962 25
Total des produits	<u>148.155 51</u>
Rappel des charges	127.793 80
Bénéfices nets	<u>20.361 71</u>

Afin de consolider la situation financière, l'assemblée a décidé de ne procéder à aucune répartition de dividende, et les bénéfices ont reçu l'affectation suivante :

Réserve légale	960 66
----------------	--------

Amortissement des frais de constitution	1.148 55
Report à nouveau	18 252 50
Total égal	20.361 71

La concession du réseau exploité par la Compagnie avait été obtenue primitivement par la Compagnie générale française de tramways, créatrice de la Compagnie des Tramways de Cambrai. Les formalités de rétrocession n'ont été homologuées par le Conseil d'État que le 11 mai 1904 et, depuis le 29 novembre 1903, date de mise en service des premières lignes, jusqu'au 11 mai 1904, c'est la Compagnie mère qui a assuré l'exploitation pour le compte de sa filiale.

Il a été émis, conformément à la décision de l'assemblée du 7 octobre 1903 et avec l'autorisation ministérielle. 1.380 obligations 4 1/2 % de 500 francs, jouissance du 1^{er} octobre 1904. Afin de pouvoir imputer à chaque exercice la charge annuelle de ces obligations, on a prélevé au compte de profits et pertes la quote-part afférente à la période comprise entre le 1^{er} octobre et le 31 décembre 1904 et une provision spéciale de 8.353 fr. 30 a été créée à cet effet au passif du bilan.

L'exploitation, au cours des premiers mois, des lignes mises en service, a permis de se rendre compte de certaines modifications de parcours qui s'imposaient. La Compagnie espère que ces modifications auront une influence favorable sur les résultats de l'exercice en cours.

REPRISE DES TRAMWAYS DE SAINT-QUENTIN À L'OMNIUM LYONNAIS

NOUVELLE DÉNOMINATION : COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE CAMBRAI ET DE SAINT-QUENTIN

La question de l'électricité
(*Journal de la ville de Saint-Quentin*, 21 février 1906)

On remarquera que nous n'écrivons pas : La question des tramways électriques. C'est qu'il y a une question de l'électricité à Saint-Quentin qui domine la question des tramways.

Dans sa séance du 13 février et sur la proposition du maire, la substitution de l'électricité à l'air comprimé pour la traction des tramways a été votée sans observations. La question est grosse et nous supposons que si MM. les conseillers municipaux n'y ont pas insisté, c'est qu'ils ont confiance dans l'administration communale pour penser et agir en leur lieu et place. Nous étions tenu au courant de ce qui se tramait, mais lié par une promesse de discrétion, nous ne pouvions mettre le public au courant de nos espérances. Car, on s'en souvient peut-être, nous avons été violemment opposé, en 1895, à la traction par l'air comprimé, la considérant comme barbare, absurde et ruineuse quand on a l'électricité sous la main. Et surtout nous n'avions nulle confiance dans le système Popp — qui n'a jamais marché, pas plus que dans la Société Popp qui, elle, a culbuté. Notre campagne à ce sujet nous a valu pas mal de papier timbré, mais il paraît que nous n'avons pas si tort, car qui parle encore de la Société Poppe de ses 10,000 actions de capital, de ses 10,000 actions de dividende, et qui, dans un an d'ici, parlera de l'air comprimé et des véhicules mastodontesques, incommodes et dangereux qui montaient en soufflant la rue d'Isle ?

Aujourd'hui nous sommes libre et nous pouvons parler de l'électricité à Saint-Quentin, dont la première manifestation — et qui ne se fera pas trop attendre — sera la traction de cars nombreux, légers et rapides, amélioration considérable dans la vie publique saintquentinoise. On sait que nos tramways avaient été rachetés à la Société Popp en déconfiture avant d'avoir fonctionné, par la Société de l'Omnium lyonnais qui a fait là une assez médiocre affaire, entre parenthèses. Cette affaire, elle la cède à la Compagnie [générale] française des Tramways qui exploite notamment le réseau de Cambrai avec lequel le réseau de Saint-Quentin ne va plus faire qu'un au point de vue financier. Nous reviendrons sur tout cela. Bornons-nous à publier aujourd'hui le texte de la Convention non définitive lue par M. le Maire dans la séance pré citée du Conseil municipal. Ce texte, le voici :

CONVENTION

Entre les soussignés :

M. Caulier, maire de la Ville de Saint-Quentin, agissant en cette qualité, eu vertu de la délibération du conseil municipal en date du D'une part ;

Et M. Famin, administrateur délégué de la Compagnie des Tramways de Cambrai, société anonyme au capital de 800.000 fr., dont le siège est à Cambrai, agissant en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du

D'autre part,

Il a été exposé et convenu ce qui suit : Art. 1er. — La Ville de Saint-Quentin s'engage à demander à l'Etat la substitution de la compagnie des tramways de Cambrai à la Société l'Omnium Lyonnais de chemins de fer et tramways, comme rétrocessionnaire du réseau de tramways, faisant l'objet du décret du 30 août 1898, substitution de mandée d'un commun accord par les deux compagnies. La compagnie s'engage, en vue du décret à intervenir, à faire les diligences nécessaires pour : 1° Changer sa dénomination en celle de Compagnie des tramways de Cambrai et de Saint-Quentin ; 2° Augmenter son capital social et le porter à 1.600 000 fr. ; 3° Faire toutes modifications aux statuts, afférents à la prise en charge de l'exploitation des tramways de Saint-Quentin, de façon à ce que la substitution ait lien par décret, au nom de la Compagnie des tramways de Cambrai et de Saint-Quentin. Les parties ayant reconnu l'intérêt qu'il y avait à substituer, sous certaines conditions ci-après ex posées, la traction électrique par trolley à ni aérien a la traction à air comprimé, à remanier le réseau et à étendre le réseau ; les conventions des 9 et 21 juillet 1898 et le cahier des charges y annexé sont annulés et remplacés par les présentes.

Art. 2. — En compensation des charges de toute nature qui résulteront pour la Compagnie de la transformation électrique du réseau et de son ex tension, la ville de Saint-Quentin s'engage à de mander à l'Etat, pour les rétrocéder à la Compagnie des tramways de Cambrai et de Saint-Quentin : 1° La promulgation, jusqu'au 31 décembre 1966, de la concession faisant l'objet du décret du 30 août 1898. 2° La concession, jusqu'à la même date, d'une ligne nouvelle et de deux prolongements, l'ensemble du réseau ancien et nouveau formant un réseau de tramway destiné an transport des voyageurs dans la ville de Saint-Quentin et sa ban lieue, tel qu'il est défini à l'article 2 du cahier des charges joint à la présente convention.

Art. 3. — La concession est faite conformément aux dispositions des lois des il juin 1880 et du 25 juin 1895, des décrets des 6 août 1881 ei 13 janvier 1901, et aux conditions définies dans le cahier des charges annexé an décret de concession. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type approuvé par le décret du 6 août 1881, modifié par le décret du 13 février 1900, sauf modifications aux articles 4, 6, il, 15, 17, 20, 23, 24, 28, 29, 37 et 38, et suppression des articles 7, 25, 26, 27, 30, 31, 32 et 3t. La Compagnie rétrocessionnaire est substituée à la ville de Saint-Quentin

pour toutes les obligations imposées à la ville par les lois et règlements concernant les tramways et par le cahier des charges sus-mentionné. De même la Compagnie bénéficiera de tous les avantages résultant pour la ville au dit cahier des charges.

Art. 4. — La ville de Saint-Quentin se réserve le droit de demander et de rétrocéder de nouvelles concessions de lignes de tramways, mais il reste entendu que pendant dix ans, à partir du décret déclaratif de l'utilité publique du réseau qui fait l'objet de la présente convention, la Compagnie concessionnaire aura, à conditions égales, un droit de priorité. Un délai de trois mois lui sera accordé pour formuler son acceptation ou son refus. Passé ce délai, qui courra à partir de la notification par la ville des concessions soumises à la Compagnie, celle-ci sera forclosée du droit de préférence.

Art. 5. — La Compagnie rétrocessionnaire recevra communication, sur sa demande, dans les bureaux de la Mairie, de tous les documents dont dispose l'Administration municipale et qu'il lui serait utile de connaître, qui peuvent intéresser la construction et l'exploitation des tramways, notamment les documents relatifs aux servitudes, conduites d'eaux et de gaz, alignements et nivellements existants en projet, etc.

Art. 6. — Dans les projets pour l'établissement des nouvelles lignes les voies seront prévues au milieu de la chaussée. Tous les travaux nécessités par rétablissement du tramway sont à la charge exclusive de la Compagnie rétrocessionnaire, y compris le rescindement des trottoirs dans les rues où la largeur n'atteint pas 7 m. 20 entre bordures. La Compagnie sera responsable des accidents qui seraient la conséquence de ses travaux ou de son exploitation, notamment de la détérioration, éventuellement possible, des canalisations souterraines d'eau et de gaz, par les courants électriques. Les feeders d'alimentation et de retour devront être souterrains et complètement isolés ; ils ne seront pas sous le passage à niveau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord (rue de La Fère) dans l'aqueduc de la Ville ou dans la canalisation d'air comprimé de la Compagnie actuellement posée. Sur les voies publiques communales empruntées, la Compagnie ne sera tenue d'établir que le système de pavage ou d'empierrement effectué par la Ville. Si en raison des modifications apportées par la Ville aux rues existantes, il devenait nécessaire de procéder au déplacement des voies ferrées, la Ville supporterait les frais de ce déplacement.

Art. 7. — Dans la traversée de la Ville, les fils électriques du tramway seront supportés autant que possible par des haubans tendus sur des rosaces fixées aux maisons après l'assentiment préalable des intéressés, ou, à défaut, par des poteaux et consoles métalliques. Le mode de suspension des fils trolley, les modèles de rosaces et des poteaux seront du type en usage dans les réseaux de Cambrai, du Havre et de Marseille. Il en sera de même en ce qui concerne la publicité à faire tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des voitures. Art. 8. — Tous les établissements et dépendances destinés à l'exploitation des tramways, sur le territoire de la commune de Saint-Quentin, devront être installés dans la zone de l'octroi. La Compagnie devra acquitter les droits d'octroi pour tous les objets qui y sont assujettis. Comme conséquence de la transformation électrique du réseau, la Compagnie aura à faire les installations que comportent la production et la distribution de l'énergie électrique nécessaire à tous les besoins de son exploitation, y compris l'éclairage des voitures, stations et dépôts. Cependant la Compagnie pourra, si elle le désire, acheter à des tiers tout ou partie de cette énergie ; mais dans ce cas les traités passés seront soumis à l'approbation de l'administration supérieure, la ville de Saint-Quentin consultée en ce qui concerne les clauses relatives à la durée et à la résiliation de ces traités. La Compagnie ne pourra vendre les excédents d'énergie dont elle pourrait disposer, sans y avoir été autorisée par la ville.

Art. 9. — Tout le personnel employé à l'exploitation du tramway sera de nationalité française ; toute dérogation à cette règle devra être autorisée par le Préfet sur la proposition du Maire.

Art. 10. — La Compagnie rétrocessionnaire réglera le droit de stationnement pour les voitures de voyageurs mises en circulation à raison de 0 fr. 25 par jour et par voiture mise en service. Le compte sera arrêté et réglé à la fin de chaque tri mestre.

Art. 11. — La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement les fonctionnaires et agents municipaux qui lui seront désignés par le Maire jusqu'à concurrence d'un maximum de 30. Les fonctionnaires ou agents en uniforme de la police, de l'octroi et les sous-agents des Postes et Télégraphes seront transportés gratuitement mais ne pourront être admis à plus de trois dans chaque voiture.

Art. 12. — L'administration municipale se réserve le droit de suspendre momentanément le service, sans qu'elle soit tenue à aucune indemnité, lorsque cette mesure sera indispensable. 1° Pour l'exécution des travaux sur ou le long de la voie, aux tuyaux, canaux, conduites, branchements d'eau, d'électricité et de gaz et autres ouvrages souterrains à construire ou à mettre en plan, en un mot, pour tous travaux intéressant un service public ; 2* En raison de l'affluence à prévoir dans certaines circonstances, telles que fêtes, revues, solennités publiques, marchés, etc. Lorsqu'il n'y aura pas urgence, la Compagnie devra être prévenue de l'interruption au moins trois jours à l'avance. En cas d'urgence, dont elle sera seule juge, et sans recours contre elle, l'administration municipale pourra immédiatement interdire la circulation.

Art. 13. — La Compagnie fera imprimer, à ses frais, cent exemplaires du traité de rétrocession et du cahier des charges qu'elle remettra à l'administration municipale.

Art. 14. — La somme de 59.000 francs, actuellement à la caisse des dépôts et consignations, fournira le cautionnement de l'entreprise. Les 4/5 de cette somme seront rendus au concessionnaire par quart et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier 1/5 ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 15. — La Ville aura toujours le droit de racheter la concession à partir de la 15^e année d'exploitation par la Compagnie. Ce rachat aura lieu dans les conditions déterminées par le cahier des charges pour le rachat par l'Etat. Il ne pourra s'exercer qu'après approbation donnée par le Conseil d'Etat par décret, conformément à l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. La Compagnie ne pourra rétrocéder la présente concession ni se substituer en tout ou en partie aucune autre société sans le consentement exprès de la ville de Saint-Quentin.

Art. 16. — La Compagnie rétrocessionnaire fera élection de domicile à Saint-Quentin au dépôt des tramways. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à adresser sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la Mairie.

Nous reviendrons demain et sans doute aussi les jours suivants sur la question pour la traiter en connaissance de cause, car elle est d'importance.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 13 avril 1906)

.....
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.

.....
OMNIUM LYONNAIS DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS

(Cote de la Bourse et de la banque, 30 novembre 1906)

.....
Au bilan, les titres de ces filiales sont portés pour 4.540.407 fr. 80, soit une augmentation de 162.687 fr. qui tient à la différence d'estimation effectuée sur les titres de la Compagnie des Tramways de Saint-Quentin. La Société, détentrice de la concession des tramways de Saint-Quentin, a rétrocédé, en effet, au cours de l'exercice, cette concession à la Compagnie des tramways de Cambrai qui s'est engagée à reprendre, dans des conditions déterminées, le matériel et les approvisionnements servant à l'exploitation et qui sont la propriété de la Compagnie des tramways de Saint-Quentin. Les conditions dans lesquelles la Compagnie des tramways de Cambrai doit reprendre ce matériel et ces approvisionnements, aussitôt les formalités administratives terminées, assignent à la valeur de liquidation de l'action « Compagnie des tramways de Saint-Quentin » un prix plus élevé que celui pour lequel elle était portée au bilan, ce qui a conduit à mettre la valeur de ce titre à un taux en rapport avec le prix de réalisation. »

Compagnie des tramways de Cambrai et de Saint-Quentin
(*Journal de la ville de Saint-Quentin*, 7 septembre 1907)

Suivant acte passé devant M^e JOSSET, notaire à Paris, soussigné, le dix-sept juin mil neuf cent trois, le délégué du conseil d'administration de la Compagnie générale française de tramways, société anonyme alors au capital de trente-deux millions de francs dont le siège est à Paris, rue de Londres, n^o 29, a déposé avec reconnaissance d'écritures au rang des minutes dudit M^e JOSSET, l'un des originaux d'un acte sous signatures privées en date à Paris du dix juin mil neuf cent trois et de ce dernier acte il est extrait littéralement ce qui suit :

Article premier. — Il est formé par les pré sentes, entre ceux qui seront propriétaires des actions dont il sera ci-après parlé, une société anonyme qui prend la dénomination de COMPAGNIE des TRAMWAYS de CAMBRAI

Art. 2. — La Société a pour objet :

1^o L'exploitation des lignes ferrées dites tramways ou chemins de fer sur routes à établir dans la ville de Cambrai et sa banlieue concédées à ce jour à la Compagnie générale française et dont celle-ci fait l'apport comme il est dit à l'article 5 ci-après ;

2^o La prise en concession, la construction et l'exploitation de tous réseaux de tramways ou chemins de fer sur routes qui pourraient être, dans la suite, concédés à la société, achetés ou re pris par elle, sous une forme quelconque, dans le département au Nord, ainsi que toutes autres entreprises de transports accessoires et toutes exploitations se rat tachant d'une manière générale à l'industrie des tramways et chemins de fer. : 3e La distribution et la vente à des tiers du courant électrique ; 4e La participation directe ou indirecte de la Société dans toute entreprise se rat tachant aux objets précités par voie de création de sociétés nouvelles, d'apport total ou partiel, d'affermage, de location, cession ou autrement.

Art. 3. — La durée de la société est fixée à soixante-cinq années à dater de sa constitution définitive, sauf les cas de prolongation ou de dissolution anticipée, prévus aux présents Statuts et sous les réserves ci-après formulées pour ces cas de prorogation ou de dissolution anticipée.

Art. 4. — La société aura son siège à Cambrai et pourra avoir un bureau à Paris ou dans toute autre ville désignée par le conseil d'administration.

Art. 5. — La Compagnie générale française de tramways. Société anonyme au capital de 32.000.000 de francs, dont le siège est à Paris, 29, rue de Londres,

représentée ici par M. Jules ROSTAND, président de son conseil d'administration, ici présent et intervenant, agissant comme délégué du conseil d'administration de ladite Compagnie, en vertu d'une délibération prise le 23 mai 1903, par acte devant M^e JOSSET, notaire à Paris.

Apporte à la société, sous les garanties de droit :

1° Tous les droits à la concession de tramways que la Compagnie générale française de tramways a obtenue à ce jour dans la ville de Cambrai et sa banlieue et toutes obligations y afférentes tels que lesdits droits et lesdites obligations résultent du traité de rétrocession passé entre M. BERSEZ, maire de la ville de Cambrai, d'une part, et M. Louis GUARY, vice-président du conseil d'administration de la Compagnie générale française de tramways, d'autre part, le 11 août 1902.

Le traité ci-dessus a été approuvé par décret déclaratif d'utilité publique en date du 3 octobre 1902.

L'apport décrit dans le paragraphe qui précède est fait à titre absolument gratuit.

La Société bénéficiera, à compter du jour de sa constitution définitive, de tous droits et avantages résultant du traité sus-énoncé ; elle sera substituée à la Compagnie générale française de tramways dans toutes autorisations ou concessions administratives, demandes d'autorisation ou de concession formées à ce jour ; en retour, elle sera tenue d'exécuter, à compter du même jour, le traité dont s'agit dans toutes ses dispositions et parties aux lieux et places de la société apporteur, de remplir en ses lieux et places toutes les obligations et charges qu'il lui impose, tant vis-à-vis des administrations que vis-à-vis des tiers, de manière que la Compagnie générale française de tramways ne soit jamais inquiétée à ce sujet.

La Compagnie générale française de tramways apporte encore à la société sous les garanties de droit :

2° Un terrain de la contenance de 10.072 mètres carrés acquis à la ville de Cambrai, par acte en date du 30 avril 1903, reçu par M^e CAMIER, notaire à Cambrai, et en exécution d'accords antérieurs intervenus entre le maire de la ville de Cambrai et la Compagnie générale française de tramways, le 16 novembre 1898, moyennant le prix de 35.253 fr. 15 c., outre les frais s'élevant à la somme de 3.746 fr. 85 c. environ, lesquels prix et frais ont été payés ;

3° Tous les projets établis, toutes les études faites en vue de l'installation du réseau de Cambrai ; lesdits projets et études étant évalués à la somme de 26.000 francs environ. En représentation de l'apport mentionné ci-dessus, sous les nos 2 et 3, il est attribué à forfait à la Compagnie générale française de tramways 130 actions de 500 fr. chacune, entièrement libérées, applicables, 78 à l'apport n° 2 et 52 à l'apport n° 3.

En outre, le jour de sa constitution définitive, la Compagnie des tramways de Cambrai remboursera à la Compagnie générale française de tramways :

a) La somme de 30.000 francs, avancée par la Compagnie générale française de tramways pour paiement à la ville de Cambrai de la somme forfaitaire représentant les frais de rescindement et prévus par les accords, déjà cités, du 16 novembre 1898.

Et b) La somme de 15.000 francs, déposée à titre de cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations, conformément à l'article 17 de la convention du 11 août 1902, avec les intérêts courus, depuis la date du dépôt.

Art. 6. — Le capital social est fixé à huit cent mille francs et divisé en seize cents actions de cinq cents francs chacune. Sur ce nombre, 130 actions entièrement libérées sont remises à la Compagnie générale française de tramways en représentation de ses apports, et ce à forfait, comme il est dit ci-dessus, savoir : 78 actions en représentation de l'apport n° 2 et 52 en représentation de l'apport n° 3. Les autres actions, soit 1470, sont à souscrire contre espèces.

.....
[Articles standard des S.A.]

Art. 47. — Après que l'inventaire et les comptes annuels ont reçu l'approbation de l'assemblée générale, il est prélevé sur les bénéfices nets constatés par les inventaires et comptes :

1° Un vingtième, soit 5 %, pour constituer le fonds de réserve exigé par la loi ;

2° La somme nécessaire pour fournir aux actions à titre de premier dividende, 4 % des sommes dont elles seront libérées et non amorties, sans que, si les bénéfices d'une année ne permettent pas ce paiement, les actionnaires puissent le réclamer sur les bénéfices des années subséquentes.

Après ces prélèvements, il est attribué au conseil d'administration 10 % du reliquat pour être réparti entre ses membres suivant qu'ils aviseront d'accord.

Enfin, sauf ce qui est dit à l'article 50 pour le fonds de prévoyance, le surplus restera à la disposition de l'assemblée générale des actionnaires qui pourra, sur la proposition au conseil d'administration, le distribuer à titre de dividende ou prélever tout ou partie de ce surplus, pour l'affecter à l'amortissement du capital-actions.

Ces fonds seront alors versés à un compte spécial et serviront à amortir les actions, soit par voie de tirage au sort, soit par achat au-dessous du pair, soit par remboursements effectués sur chaque action, d'une valeur d'au moins cinquante francs chacun.

Les actions amorties autrement que par achat seront remplacées par des actions de jouissance qui auront les mêmes droits, sauf le prélèvement à titre de premier dividende.

Art. 50. — Sur les bénéfices restant disponibles après les prélèvements nécessaires pour la réserve légale, pour l'amortissement du capital et pour servir un premier dividende ou intérêt de 4 % aux actionnaires sur le montant de la libération des actions, et le tantième des administrateurs, le conseil d'administration pourra décider de prélever une somme destinée à la création d'un fonds de prévoyance pour faire face aux dépenses extraordinaires et à tous les imprévus qui pourront se présenter.

Toutefois, les décisions relatives au prélèvement ci-dessus seront soumises à l'approbation de l'assemblée générale annuelle.

À l'expiration de la Société et après la liquidation de ses engagements, les réserves, quelles qu'elles soient, seront partagées entre tous les actionnaires sans distinction.

.....

2^e résolution

L'assemblée générale nomme M. PINSON Victor, expert comptable, demeurant à Paris, 81, rue Saint-Lazare, commissaire chargé de faire un rapport à la deuxième assemblée générale, constitutive conformément à la loi, sur la valeur des apports en nature faits par la Compagnie générale française de tramways, et sur les attributions faites au profit de la Compagnie générale française de tramways, ainsi que sur les avantages stipulés par les statuts au profit de la Compagnie générale française de tramways, apporteur et au profit des administrateurs de la société en formation et de toutes autres personnes.

.....

3^e résolution

L'assemblée générale nomme :

MM. ANCIEN (Alfred), sénateur du Royaume de Belgique, demeurant boulevard Piercot, n° 50, à Liège ;

COLLIGNON (Auguste), rentier, demeurant 27, avenue Marceau, à Paris ;

FAMIN (Étienne), rentier, demeurant 29, rue Tronchet à Paris ;

GALICIER (Albert), rentier, demeurant 81, rue Saint-Lazare à Paris ;

GUARY (Louis), ingénieur, demeurant 28, rue Saint-Lazare, à Paris ;

NAMUR (Henri), notaire honoraire, demeurant rue de la Viéwarde, à Valenciennes ;

THOREZ (Émile), ingénieur, demeurant 1, boulevard Delebecque à Douai.
comme administrateurs de la Compagnie des tramways de Cambrai.
Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

.....

[Capital porté de 0,8 à 1,6 MF]

VI

Suivant acte reçu par M^e JOSSET, notaire à Paris, soussigné, le vingt-cinq mai mil neuf cent six, le conseil d'administration de la Compagnie des Tramways de Cambrai, société anonyme alors au capital de huit cent mille francs, dont le siège originellement à Cambrai, était alors à Paris, rue de Londres, n^o 29. après avoir rappelé que par une délibération prise le cinq avril mil neuf cent six l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la société dont s'agit avait décidé que le capital de la société, alors de huit cent mille francs, serait augmenté de huit cent mille francs par l'émission de huit mille actions de cent francs chacune et que, par suite, ce capital serait porté à un million six cent mille francs et divisé en seize mille actions de cent francs chacune, que cette assemblée avait déterminé le mode et les conditions de la souscription de ces huit mille actions nouvelles et avait donné au conseil d'administration tous pouvoirs à l'effet de recueillir la souscription des nouvelles actions, recevoir les versements sur ces actions et faire la déclaration notariée de souscription et de versement.

A déclaré que les huit mille actions de cent francs chacune représentant l'augmentation du capital de huit cent mille francs dont il vient d'être parlé avaient été intégralement souscrites par cinq personnes ou sociétés, ajoutant que les souscripteurs de ces huit mille actions nouvelles avaient versé au moment même de leur souscription le quart du montant nominal de chacune des actions par eux souscrites, soit vingt cinq francs par action.

.....

3^e Résolution

L'assemblée générale annulant la décision qu'elle avait prise le 5 avril dernier décide de maintenir le siège de la société à Cambrai.

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)

.....

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.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

(Cote de la Bourse et de la banque, 7 avril 1910)

.....
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.

LA GRÈVE DES TRAMWAYS
(Journal de la ville de Saint-Quentin, 14 novembre 1911)

Les Saint-Quentinois matineux ont été étonnés ce matin de n'entendre point le timbre habituel des cars montant la vue d'Isle.

Plus de tramways !

Depuis quelque temps, des bruits de grève flottaient dans l'air.

— Ce serait donc la grève !

C'était la grève.

Le personnel roulant, par l'intermédiaire de deux délégués, MM. Berriot et Chatelain, dont l'attitude a toujours été des plus correctes, avait présenté au directeur, M. Gérard, dont l'activité et le désir d'être agréable et utile au public est connu, une demande d'augmentation de salaires et un statut de retraites.

M. Gérard avait transmis ces demandes au siège social.

L'administrateur délégué de la Compagnie des tramways de Cambrai et de Saint-Quentin répondit que l'ingénieur en chef de la Compagnie avait fait à la municipalité de Saint-Quentin des propositions dont l'adoption permettrait d'éviter un conflit regrettable, mais qu'on n'avait jamais eu de réponse et que, dans ces conditions, il était matériellement impossible à la Compagnie de consentir de nouveaux sacrifices.

Cette réponse fut communiquée hier dimanche dans la matinée à l'un des délégués conducteurs et receveurs. Celui-ci se contenta d'en prendre acte et de dire que ses camarades en délibéreraient dans une réunion qu'ils tiendraient le soir même à la Bourse du Travail.

La réunion lui tenue et vers 11 heures, la grève lui volée.

Ce matin lundi, trois seuls agents se présentèrent, les 33 autres firent défaut.

Dans ces conditions, il était impossible de mettre en route et les voitures restèrent au dépôt.

Cela gêne beaucoup les Saint-Quentinois et c'est quand les tramways ne vont plus qu'on s'aperçoit combien ils sont indispensables à la vie de la Cité.

Voilà le fait.

Exposons-en maintenant les raisons.

Les lettres des agents

Voici les lettres envoyées à la date des 11 et 30 octobre et du 4 novembre 1911 par les agents du service de la traction :

Saint-Quentin, le. 11 octobre

À Monsieur l'administrateur délégué des réseaux de Cambrai et de Saint -Quentin.
Réseau de Saint-Quentin.

Monsieur l'Administrateur délégué,

Nous venons, au nom du personnel du réseau de Saint-Quentin, soumettre à votre haute bienveillance une demande en ce qui concerne l'augmentation de salaire de 0 fr. 25 par jour, que la Compagnie nous avait promise l'année dernière pour chaque classe des agents du réseau.

Nous aurions désiré. Monsieur l'administrateur délégué, que les pourparlers engagés entre la Compagnie et la Ville de Saint-Quentin puissent avoir une solution, ou tout au moins une réponse favorable, et à cet effet, une délégation des employés s'est présentée à nouveau devant Monsieur le Maire, le 28 septembre dernier.

Voici la réponse qu'il a bien voulu nous communiquer :

Quant au salaire et à la retraite des employés des tramways, la ville ne peut accorder aucune concession à ce sujet et M. le maire nous a même dit que cette question ne passerait pas au conseil municipal : en ce qui concerne l'établissement de voies nouvelles, la Ville donnerait un avis favorable et cette question ne passerait, en tout cas, qu'en avril prochain au conseil général.

Voilà, M. l'administrateur délégué, la réponse qui nous a été faite par M. le maire ; c'est pourquoi, devant l'enchérissement toujours croissant des denrées d'alimentation et l'approche de l'hiver qui augmente encore les frais du foyer, nous avons l'honneur de vous demander de vouloir bien apporter tout votre appui auprès de la Compagnie afin que celle-ci puisse nous accorder, pour la 2^e quinzaine d'octobre, l'augmentation de 0 fr. 25 qu'elle nous a promise l'an dernier.

Nous vous demandons également, Monsieur l'administrateur délégué, de vouloir bien nous donner aussitôt que possible une réponse à ce sujet.

Veillez recevoir, Monsieur l'administrateur délégué du réseau de Saint-Quentin, avec leurs remerciements anticipés, leurs sincères salutations.

Pour les agents du réseau:

La Délégation.

Saint-Quentin, le 30. octobre 1911.

À Monsieur l'administrateur délégué du réseau de Cambrai et de Saint-Quentin.
Réseau de Saint-Quentin.

Les agents du réseau de Saint-Quentin ont l'honneur de demander à la Compagnie que celle-ci leur accorde, pour la première quinzaine de novembre, l'augmentation de 0 fr. 25 qu'elle leur a promise l'an dernier.

Ils espèrent que la Compagnie voudra bien leur faire droit et prendre en considération la bonne volonté dont ils ont fait preuve depuis un an. ainsi que le refus de participer aux manifestations qui se sont produites depuis cette époque.

Ayant toute confiance en l'attitude de la Compagnie vis-à-vis de nous, veuillez recevoir, Monsieur l'administrateur principal, avec nos remerciements anticipés, nos sincères salutations.

Le personnel :

Suivent : 30 signatures.

Saint-Quentin, le 4 novembre 1911.

À Monsieur l'administrateur délégué du réseau de Cambrai et de Saint-Quentin.
Réseau de Saint-Quentin.

Monsieur l'administrateur délégué,

Les employés des tramways de Saint-Quentin, après avoir entendu le compte-rendu des camarades délégués près de monsieur Le Bris (ingénieur en chef), concernant l'augmentation de salaire et l'impossibilité à la Compagnie de pouvoir nous accorder cette augmentation, pour le moment, ont l'honneur de vous demander à nouveau que la Compagnie veuille bien nous faire droit pour la première quinzaine de novembre.

Nous vous demandons également, Monsieur l'administrateur délégué, de vouloir bien nous faire parvenir la réponse de la Compagnie à ce sujet, pour le samedi soir, 11 novembre prochain

Dans cet espoir, nous vous prions de croire, Monsieur l'administrateur délégué, au dévouement des employés et d'avoir, avec leurs remerciements anticipés, leurs,, sincères salutations.

Les employés :

Suivent : 47 signatures.

Nous avons fait connaître le sens de la réponse de la Compagnie.

L'exposé de la question

Voici maintenant un exposé complet de la question telle qu'elle se pose et dont la solution paraît être entre les mains du conseil municipal qui n'a, d'ailleurs, et comme d'habitude, pas l'air de s'en soucier ni même de s'en douter.

L'article 126 de la loi de finances du 8 avril 1910 dispose que :

« Dans le délai de dix-huit mois, les Compagnies et Administrations des Chemins de fer d'intérêt général secondaires, d'intérêt local et de tramways devront soumettre, après entente, s'il y a lieu, avec les départements ou les communes intéressées, à l'homologation ministérielle des statuts et règlements de caisses de retraites.

Dans le cas où l'homologation n'est accordée que sous réserve de certaines modifications ou additions, il sera statué par un décret rendu sur avis conforme au conseil d'État.

Les conventions ou cahier des charges annexés à l'acte déclaratif d'utilité publique d'une voie terrée devront, à l'avenir, comprendre des dispositions relatives aux conditions du travail et à la retraite du personnel. »

Ces stipulations ont fait l'objet d'une circulaire du Ministre des Travaux publics aux préfets, indiquant les mesures de détail à prendre pour assurer l'exécution de l'article 126 ci-dessus visé et prescrivant notamment de provoquer sur la question du nouveau régime des retraites les délibérations des personnes morales intéressées, c'est-à-dire des départements ou des villes, suivant le cas.

La Compagnie des tramways de Cambrai et de Saint-Quentin entama sans retard des pourparlers avec les municipalités de qui elle tient ses concessions à titre de rétrocession.

Elle leur fit connaître qu'elle était entièrement disposée à faire jouir son personnel de dispositions aussi bienveillantes que celles acceptées dans nombre de réseaux, notamment à .Marseille. à Nancy et au Havre ; elle se déclara même disposée à étudier à cette occasion diverses questions d'amélioration de service ou d'augmentation de salaires, qui avaient été intérieurement formulées mais elle indiqua que ces sacrifices importants devaient naturellement comporter une compensation, et, dans le but que ces avantages ne puissent constituer une charge financière pour les budgets des villes intéressées, elle se borna à demander une prolongation de concession, une révision des textes relatifs à la fourniture du courant et une modification des droits de stationnement. La. municipalité de Cambrai a bien voulu accueillir les vues qui lui ont été soumises et toutes les questions dont il s'agit ont été replets par un avenant qui a été signé en octobre 1911.

À Saint-Quentin, les efforts de la Société ont été moins heureux. Il semble cependant que les avantages faits soit au public, soit au personnel, étaient loin d'être négligeables. Ils comprennent, en effet :

A) Pour le public :

1° La construction d'une ligne de tramways électriques de Saint-Quentin à Homblières, qui serait faite par le département et exploitée par la Compagnie, avec service urbain entre le passage à niveau et l'usine Daltroff ;

2° Un accroissement de 2.000 fr. de la redevance servie à la Ville ;

3° Le prolongement de la ligne des Casernes jusqu'au chemin de Gricourt et l'installation d'abris pour voyageurs aux terminus de Rocourt, Remicourt et cimetière Saint-Jean ;

4° Une subvention de 2.000 fr. pour la mise en état de la place de la Gare et l'installation d'un garage en ce point ;

5° Une réduction de tarifs pour les enfants de 3 à 7 ans ;

6° Enfin, à des conditions à définir, la création de billets aller et retour à prix réduits pour les voyageurs prenant le tramway avant 8 heures du matin.

B) Pour le personnel :

1° Une majoration de 0 fr. 27 par jour pour tout le personnel ;

2° L'élévation du taux des heures supplémentaires ;

3° La mise en vigueur d'un régime de retraites basé sur l'ancien projet de loi Millerand (2 p. 100 du salaire versé par la Compagnie, 2 pour 100 par l'intéressé).

Ces considérations justifient les demandes de la Société et font considérer comme particulièrement désirable pour le public et pour le personnel l'adoption des propositions vraiment intéressantes dont la Ville est actuellement saisie.

Quelques explications sont ici nécessaires.

A 2°. — Les 2.000 francs offerts par la Compagnie des tramways à la Ville représentent exactement l'annuité du capital de première installation à la charge de la Ville d'après les conventions à passer avec le département.

On sait que celui-ci, très opportunément, laisse un sixième de l'installation aux frais des communes. La part de Saint-Quentin devant être de 30.000 francs environ dans l'établissement de la ligne d'Homblières, les 2.000 francs annuels permettent largement de gager l'emprunt de ces 50.000 francs et l'amortissement. Le taux est de 3.80.

A 4°. — Les travaux sont commencés et ce sera un grand avantage pour le public ; ce garage permettra de mettre du matériel en réserve qui servira aux jours et heures d'affluence. Les autres choses s'expliquent d'elles-mêmes.

La situation du personnel

Répétons qu'il n'y a en grève que le personnel roulant : conducteurs et receveurs.

Ces agents touchent des salaires de 35 à 45 centimes l'heure et ont droit à un repos hebdomadaire payé au demi-tarif.

Le travail est, en moyenne, de 10 heures et demie par jour.

Voilà l'état exact et complet de la question. En réalité, cette grève provient surtout du retard de la municipalité à s'occuper d'une question urgente.

Nous croyons que si les- entrepreneurs de désordre de la Bourse du Travail ne s'en mêlaient pas, elle ne durerait pas, mais il faut compter avec cet organisme désorganisateur.

Par conséquent, on ne peut rien dire.

En attendant, la population voit d'un assez mauvais œil ce changement dans ses habitudes et cette interruption d'un service public.

Elle espère qu'on ne la brimera pas trop longtemps.

Le directeur de la Compagnie a prévenu ce matin, à 8 heures 1/2, la Mairie qu'aucun tramway ne pourrait sortir aujourd'hui. Sur la demande que nous lui en faisons cet après-midi, il nous assura n'avoir pas encore eu de réponse de la municipalité. Pas le moindre rendez-vous ni le moindre coup de téléphone.

On n'a pas idée d'une indifférence pareille.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 28 avril 1913)

.....
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.

CIE DES TRAMWAYS DE CAMBRAI ET DE SAINT-QUENTIN
(Cote de la Bourse et de la banque, 23 février 1914)

Les comptes de l'exercice 1913 de la Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin se soldent par un bénéfice net de 47.755 francs contre 42.244 82 en 1912. En tenant compte du report antérieur, le solde disponible ressort à 54.712 fr. contre 55.700 20, et a été affecté aux travaux et amortissements. Il n'a pas été reparti de dividende.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 4 avril 1914)

.....
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.

SUITE À DES DOMMAGES DE GUERRE,
LES TRAMWAYS DE CAMBRAI DISPARAISSENT

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 6 décembre 1919)

.....
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.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 27 avril 1922)

.....
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.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 13 août 1924)

.....
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.

Les Tramways de Saint-Quentin
(*Le Grand Écho de l'Aisne*, 15 octobre 1924)

Une enquête d'utilité publique est ouverte sur le projet de reconstitution du réseau des tramways de Saint-Quentin. À cet effet, les pièces du projet resteront déposées à la mairie, à compter du 8 octobre au 7 novembre pour être communiquées aux personnes qui voudraient en prendre connaissance.

CONSEIL GÉNÉRAL DE L' AISNE
(*Le Grand Écho de l'Aisne*, 15 octobre 1924)

Le projet présenté par la Compagnie des tramways de Saint-Quentin pour la création de cette ligne se monte à 1 mil lion 250.00 francs en admettant que l'exploitation de cette ligne serait liée à celle du réseau de tramways, ce qui dispense de la doter de voitures motrices.

M. Dhéry, au nom de la Commission, propose de voter définitivement le projet et le crédit demandé, à imputer sur le reliquat de dommages de guerre. Délégation est donnée à la Commission départementale pour suivre l'affaire et le projet est adopté.

Annuaire Desfossés 1925, p. 528 :
Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin

Administrateurs : G. Schelle ¹, M. Grégoire, L. Boule, A. Guiffart ².

GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 22 juillet 1925)

.....
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 GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 10 mai 1926)

.....
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.

Annuaire Desfossés 1927, p. 409 :
Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin
Administrateurs : *idem*.

AVIS
(Le Grand Écho de l'Aisne, 19 mars 1927)

¹ 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.

² Armand Guiffart (1870-1931) : X-Ponts, administrateur de la Cie auxiliaire française de tramways, la représentant aux Tramways de Toulon et de Tunis. Administrateur de sociétés coloniales : Cultures tropicales en Afrique à Tabacounda (Sénégal)(1925), S.A. des Éts Mas à Douala (1929)...

Madame Henriette LIPPMANN, née GUGENHEIM ³, fait savoir qu'elle n'a plus rien de commun avec le sieur Léo LIPPMANN ⁴, son mari, chef de l'exploitation des Tramways de Saint-Quentin, et qu'elle s'est retirée auprès de ses parents à Marseille.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 17 septembre 1928)

.....
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.

Annuaire Desfossés 1929, p. 426 :
Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin
Administrateurs : idem.

NOTES ET VALEURS DU JOUR
(Cote de la Bourse et de la banque, 1^{er} mars 1930)

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.

TRAMWAYS DE SAINT-QUENTIN

Les Assemblées d'hier
Compagnie des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin
(Cote de la Bourse et de la banque, 1^{er} mars 1932)

Approbation du changement de la dénomination sociale en Compagnie des tramways de Saint-Quentin, de la réduction du capital par annulation de 14.000 actions rachetées et de l'augmentation du nominal des 4.000 actions subsistant. La durée de la Compagnie est prorogée jusqu'en 1999. Diverses modifications ont été apportées aux statuts pour les mettre en harmonie avec la loi actuelle et avec les décisions de l'assemblée.

³ Henriette Édith Guggenheim : née le 17 mars 1901 à Oran, mariée le 16 avril 1926 à Marseille, divorcée en 1933, décédée le 28 mars 1943 à Sobibor (Pologne).

⁴ Léo Lippmann : futur directeur des [Tramways du Tonkin](#) à Hanoï.

(Cote de la Bourse et de la banque, 23 mars 1932)

Tramways de Saint-Quentin.— Bénéfice net de 1931 : 58.033 fr. Dividende proposé : 4 %, soit 10 fr. par action.

(L'Ouest-Éclair, 2 mai 1932)

Compagnie des Tramways de Saint-Quentin (Anc. Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin). Insertion pour modification de la dénomination et substitution titre pour titre aux actions de 100 fr. des Tramways de Cambrai et de Saint-Quentin, d'actions de 250 fr. des Tramways de Saint-Quentin.

Annuaire Desfossés 1933, p. 409 :
Compagnie des Tramways de Saint-Quentin
Administrateurs : Boule, pdt ; Fages de Latour⁵, Autun⁶.

Résultats d'exercice
(Cote de la Bourse et de la banque, 31 mars 1933)

Tramways de Saint-Quentin. — Bénéfice net de 1932 : 50.307 fr. contre 58.033 fr. Le dividende sera maintenu à 10 fr. par action.

Conseil municipal
L'Arrêt des autocars
par Maurice VOLLAEYS
(Le Grand Écho de l'Aisne, 29 juillet 1933)

Il y a eu mardi dernier, au conseil municipal, une séance un peu agitée. La chaleur tropicale dont nous jouissons mettait de la pression dans les esprits qui avaient déjà été fortement montés par quelques réunions préparatoires. Il s'agissait de l'arrêt des autocars dans le centre de la ville. Nous assistons, depuis plusieurs mois, à une offensive de grand style des compagnies de chemins de fer et de tramways contre les transports automobiles. L'échec qu'elles ont subi au conseil général de l'Aisne n'a pas refroidi leur ardeur. Cette fois, c'est sur le terrain municipal que les compagnies concessionnaires portent leur action. La Compagnie des Tramways de Saint-Quentin a, en effet, demandé au maire d'interdire la circulation et l'arrêt des autocars dans le centre de la ville afin d'obliger les voyageurs à prendre le tramway pour parvenir à la Grand'Place.

⁵ 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 ?](#)

⁶ Jean Autin (et non *Autun*) : X-Génie maritime, licencié en droit. Directeur à Marseille (1926), directeur à Paris (1930), administrateur (1945), vice-président (1946), pdg (1947-1952) de la Cie générale française de tramways.

M. Dutilleul a donné lecture au conseil d'un rapport fort habilement rédigé et qui enrobe l'unique et véritable question — qui est la demande de la Cie des Tramways — dans des considérations destinées à paraître légitimer l'arrêté qu'on veut faire prendre par le maire.

Ce ne sera point être désobligeant pour l'aimable adjoint que de dire qu'il est plus compétent en matière de champagne — dont il excelle à placer un panier aux amis — que dans l'interprétation de la jurisprudence du Conseil d'État.

Le Conseil a adopté, à l'unanimité moins une voix, le rapport lu par M. Dutilleul et dont je ne lui ferai pas l'injure de le croire l'auteur.

Je ne ferai pas grief à nos amis de l'hôtel de ville de leur vote car je ne mets pas en doute leur bonne foi. Ils ont été mal renseignés sur un problème technique dont la subtile complexité se complique d'intérêts particuliers et des combinaisons électorales.

Je réserve l'examen du rapport pour le moment où l'arrêté sera publié et où l'affaire apparaîtra ainsi dans son ensemble, sous tous ses aspects.

Car il ne semble pas douteux que l'arrêté soit signé.

Tricoteaux, avec son libéralisme et son bon sens, n'en est pas partisan, et avec raison. Excédé par les pressions qui s'exercent sur lui, il finira par signer, bon gré mal gré. Mais il est bon que sa responsabilité morale soit d'ores et déjà déchargée aux yeux de la population saint-quentinoise où il ne compte que des sympathies, même chez ses adversaires politiques.

J'avais crié casse-cou à nos amis de l'hôtel de ville. Cet avertissement n'a pas été entendu. Comme les moutons de Panurge, ils se sont jetés à la mer. Nous verrons, le moment venu, s'il est possible de les repêcher, et comment.

Conseil municipal
LA QUESTION DES TRAMWAYS
(*Le Grand Écho de l'Aisne*, 24 mars 1934)

La commission d'enquête dont les membres avaient été désignés par l'arrêté préfectoral du 16 janvier, pour donner son avis après enquête faite, sur le projet d'avenant à la convention réglant la concession des tramways à Saint-Quentin, s'est réunie le 7 courant et a émis l'avis « que soit donnée la possibilité à l'Administration d'augmenter les tarifs des tramways de Saint-Quentin, conformément au dossier soumis à l'enquête, si des événements nouveaux venaient à en démontrer la nécessité. »

Elle a ajouté que, dans le cas où une telle mesure viendrait à être prise, des atténuations y soient apportées par le moyen de carnets de billets à prix réduit, d'allers et retours ouvriers matinaux ou par tous autres moyens qui pourraient être jugés pratiques par les usagers.

La commission a donc appuyé les observations présentées par le conseil municipal lors de toutes ses négociations avec la Compagnie.

Considérant que le projet d'avenant n'a soulevé aucune objection au cours de l'enquête et que, d'autre part, les conclusions de la commission d'enquête sont favorables à ce projet et que les suggestions de cette commission ne font que corroborer les demandes d'améliorations formulées à maintes reprises par le conseil municipal en faveur des usagers, le conseil ratifie purement et simplement sa délibération du 7 novembre 1933 et demande l'approbation de l'avenant dont il s'agit.

Résultats d'exercice
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 28 mars 1934)

Tramways de Saint-Quentin. — Bénéfice net de 1933 : 53.356 francs contre 50.307 fr. Total disponible : 74.024 francs contre 63.942 fr. Dividende proposé : 10 francs par action égal au précédent.

Les Assemblées d'hier
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 12 avril 1934)

Tramways de Saint-Quentin. — Approbation des comptes de 1933. Dividende voté : 10 francs par action.

TRAMWAYS DE SAINT-QUENTIN
(*Le Journal des débats*, 19 mars 1935)

Le conseil proposera à l'assemblée du 13 avril le maintien du dividende statutaire de 10 fr.

Résultats d'exercice
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} avril 1935)

Tramways de Saint-Quentin. — Bénéfice de 1934 : 48.610.fr. contre 53.356. Dividende proposé : 10 fr. .maintenu.

En quelques mots
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 11 mars 1936)

Le conseil d'administration de la Compagnie des Tramways de Saint-Quentin proposera, à la prochaine assemblée, le maintien du dividende de 1935 à 10 francs par action, en raison de la bonne marche des affaires durant l'exercice.

Résultats d'exercice
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 4 avril 1936)

Les comptes au 31 décembre se soldent par un bénéfice de 48.337 fr. contre 48.610 en 1934. Le dividende est fixé à 10 fr.

La Compagnie Sans-Gêne,
qui va amortir son capital le 25 juillet,
demandait au conseil municipal 200.000 fr.
pour 6 mois afin de faire
supporter par les ouvriers saint-quentinois

le coût des lois sociales

Il faut résilier la concession de la Compagnie
des Tramways de Saint-Quentin
(*Le Grand Écho de l'Aisne*, 11 juillet 1936)

La Compagnie des Tramways de Saint-Quentin mérita, un jour le titre de Compagnie Sans-Gêne. Malgré le sourire auréolé du large pétase ⁷ de son directeur, ce qualificatif n'évoquait point la Maréchale Lefèvre. L'on ne saurait reprocher à M. Lipmann [Léo Lippmann] de ne point avoir la finesse et la grâce de Réjane. Mais il faut lui reconnaître ce mérite, qu'il synthétise l'aspect désinvolte et rébarbatif de sa compagnie à l'égard du public. On dit que, malgré le désir qu'il en ait, il ne jouit pas de la cotes d'amour parmi tout son personnel. Adonis lui-même connut des cruelles.

Toutefois, il faut se garder d'être injuste. Pour en juger avec équité et décider s'il justifie par ses seuls mérites personnels de s'être rendu indésirable à Saint-Quentin, il serait utile de connaître les instructions que M. Lipmann a reçues de ses patrons.

C'est pour nous une vieille connaissance que la Compagnie des Tramways de Saint-Quentin. Nous avons, à plusieurs reprises, mis le public en éveil contre ses agissements. On n'y a pas fait attention et aujourd'hui, c'est l'usager qui va être pris au piège.

Déjà, il y a quelques années, les tarifs ont été augmentés.

À la séance du conseil municipal du 2 décembre 1930, l'administration municipale avait proposé une augmentation de cinq centimes par section, avec cette compensation que les conseillers municipaux bénéficieraient du transport gratuit. La question fut renvoyée à une prochaine réunion. Nous avons eu l'augmentation et nos conseillers paient leur place, ce qui est juste.

Un arrêté du Préfet du 16 janvier 1934 ouvrit une enquête, du 29 janvier au 28 février 1934, sur les modifications à apporter aux tarifs maxima applicables sur le réseau des Tramways de Saint-Quentin. Un registre était déposé à l'Hôtel de Ville, où chacun pouvait inscrire ses observations. Il serait curieux de savoir combien de Saint-Quentinois en ont fait. Cette consultation populaire devait ensuite être soumise à une commission composée de MM. Armand Béret, Robert Trocmé, Alexis Flamant, Delhayé, Vandendriessche, Jaffary, Vendeville, Wattier et Tupignon père.

L'enquête fut vraisemblablement favorable à la Cie des Tramways puisque, au *Journal officiel* du 19 février 1935, paraissait un décret du 12 février, approuvant l'avenant passé entre M. Lartzien, maire de Saint-Quentin, et M. Léon Bouille, président du conseil d'administration de la Cie des Tramways de Saint-Quentin, et modifiant ainsi le paragraphe 3 de l'article 41 du cahier des charges : « Les lignes seront divisées en sections : chaque section ou partie de section : 50 centimes ; chaque section ou partie de section supplémentaire : 25 centimes. »

Dès ce moment, la Ville de Saint-Quentin avait passé au col des usagers l'augmentation des tarifs.

Il n'y avait plus qu'à attendre l'occasion de l'appliquer. Il y a, pour un chef, une manière d'être avec son personnel qui lui concilie la sympathie de ce dernier. Lorsque survient un conflit de travail, il est bien rare que les choses ne s'arrangent pas, quand le patron est juste, bon, humain.

Il est une autre manière qui est d'être agressif, par nature ou par ordre. Alors, au lieu de s'arranger, les choses s'aggravent.

C'est ce qui vient de se produire et dont les Saint-Quentinois vont faire les frais.

M. Lipmann ayant établi une invraisemblable combinaison d'heures de travail, provoqua, involontairement ou à dessein — c'est le secret de son conseil d'administration —, une nouvelle grève.

7 Chapeau rond.

L'affaire vint, en cet état, à la séance du conseil municipal du 7 juillet.

L'Administration municipale présenta un rapport proposant un nouvel avenant aux termes duquel la Ville aurait à faire à la Cie des Tramways une avance de trésorerie représentant le montant des dépenses de personnel, courant, matières consommables, matériel, droits de régie. À cet effet, l'Administration proposait l'ouverture d'un crédit de 200.000 francs pour les six mois restant à courir.

Comme par hasard, cette proposition était assortie de l'approbation de M. Noël, ingénieur en chef, chargé du contrôle.

M. Noël est sans doute un parfait administrateur, enfermé dans la rigueur des formules. Mais il aura coûté cher aux usagers des services publics de ce département.

Il y a, du côté du contrôle des services publics, de sérieuses réformes à faire.

Mais cela est une autre histoire, dont nous nous occuperons un de ces jours.

Le rapport de l'administration municipale a eu un sort étrange. En séance publique, il a été repoussé à l'unanimité.

Le conseil a adopté le rapport présenté par M. François Gillet et qu'on lira d'autre part.

Rapport qui est un véritable réquisitoire, aussi juste et sévère dans le fond que modéré dans la forme, et qui met en lumière les agissements de la Compagnie des Tramways.

Avec l'approbation unanime de ses collègues, M. François Gillet a fait rejeter la demande de crédit de 200.000 francs, ajoutant à ce vote LA SIGNIFICATION QUE LES CONCESSIONNAIRES DES SERVICES PUBLICS TROUVERONT LES CONSEILLERS RÉSOLUS À DÉFENDRE AVEC ÉNERGIE LES INTÉRÊTS DE LA COLLECTIVITÉ.

Enregistrons cette promesse. Il est temps de défendre le public contre les grandes Compagnies.

Lisez attentivement le rapport remarquable et si parfaitement documenté de M. François Gillet. Vous y trouverez des choses formidables.

Le dernier bilan de la Compagnie des Tramways de Saint-Quentin fait ressortir au passif 366.000 FRANCS de créiteurs divers et, à l'actif une disponible de plus de 1 MILLION 700.000 FRANCS en caisse, banque et portefeuille, sans compter 64.000 FRANCS de débiteurs divers. Et la pauvre Compagnie Sans-Gêne est une si mauvaise affaire qu'elle a convoqué pour le 25 juillet une assemblée générale avec cet ordre du jour : AMORTISSEMENT DU CAPITAL.

Rappelons que le capital nominal de la Compagnie est de 1 MILLION.

Quelle sera la part de bénéfice de la Ville de Saint-Quentin dans ces 700.000 FRANCS DE PLUS-VALUE ?

Encore ne connaissons-nous pas les frais d'administration de la Compagnie !

Cet incident, qui est beaucoup plus grave qu'on ne pense, pose la question de l'application des lois sociales. Qui doit en faire les frais ? Les grands patrons ? Les grandes Compagnies ? Ou l'ouvrier ?

On fera valoir les lois de l'incidence. On dira que les compagnies, les actionnaires vont être ruinés. Halte-là ! Pas si vite.

La Compagnie des Tramways de Saint-Quentin, dont le siège est à Paris, 3, rue Moncey, a pour président de son conseil d'administration M. Léon Boulle.

Voici, d'après l'annuaire Chaix des sociétés, la situation de M. Léon Boulle comme administrateur :

	Capital
Administrateur des Chemins de fer tunisiens	30.000.000 00
Administrateur de la Société financière électrique	154.000.000 00

Administrateur de la Soc. franco-belge de matériel de chemins de fer	4.000.000 00
Président et administrateur délégué de la Cie gén. frse des tramways	93.375.000 00
Administrateur de la Cie générale parisienne des tramways	45.000.000 00
Président de la Cie centrale d'énergie électrique	99.000.000 00
Administrateur de la Soc. centrale pour l'industrie électrique	100.000.000 00
Président de la Soc. algérienne d'éclairage et de force	103.200.000 00
Administrateur de l'Union pour l'industrie et l'électricité	240.000.000 00
	<u>868.575.000 00</u>

Il ne s'agit, bien entendu, que de capital NOMINAL.

Si nous connaissions le capital RÉEL de ces affaires, nous bondirions dans la stratosphère des milliards.

Alors, pour que cette pauvre Compagnie Sans-Gêne, qui va, le 25 juillet, amortir son capital ; pour que ses pauvres administrateurs milliardaires puissent continuer à empocher de somptueux tantièmes, l'ouvrier saint-quentinois paiera dix sous au lieu de sept, et quinze sous au lieu de dix, en tramway.

Est-ce cela le bienfait des lois sociales ?

Je n'ai pas l'habitude de faire de la démagogie, mais j'ai conscience de demeurer dans mon devoir et dans la juste raison en rappelant ceci :

1° Il y a des commerçants qui ne se sont pas livrés à de si machiavélique combinaisons et qui sont poursuivis vis pour spéculation illicite ;

2° Le décret-loi du 23 octobre 1935 permet aux collectivités de poursuivre la résiliation des concessionnaires de transports publics lorsque l'exploitation est en déficit important et permanent.

La Cie des Tramways de Saint-Quentin a invoqué son déficit pour empêcher le passage des autocars en ville.

C'est évidemment pour le même motif qu'elle prétendait obtenir 200.000 pour six mois, soit 400.000 francs par an.

Ou bien la Cie avouera son déficit, et la résiliation suivra. Ou elle prétendra être en bénéfice, et en ce cas, elle paiera à la Ville sa part légitime de profits.

De toute manière, le scandale doit prendre fin.

Nous ne saurions admettre que, par la finasserie du cahier des charges, l'Administration augmente les tarifs.

Ce serait une violation flagrante de l'esprit des lois sociales. :

Maurice VOLLAEYS.

Annuaire Desfossés 1937, p. 496 :

Compagnie des Tramways de Saint-Quentin

Administrateurs : Autin, adm. dél. ; Fages de Latour, Cie gén. frse de tramways.

Commissaires aux comptes : E. Ménétrier ⁸, V[ictor] Pinson.

LA QUESTION DES TRAMWAYS

⁸ Ernest Ménétrier : commissaire aux comptes de la C.G.F.T. et de ses filiales de Toulon et Hanoi.
Nous ignorons s'il est parent de Robert Ménétrier, directeur des Tramways de Tunis (même groupe).

Comment une exploitation déficitaire se transforme en bénéfique pour la société concessionnaire

Que fera la municipalité en présence du déficit et de la hausse des tarifs ?

par Maurice VOLLAEYS

(*Le Grand Écho de l'Aisne*, 22 juin 1938)

L'*Exploité* du 11 juin inscrivait en manchette : « La Municipalité de Saint-Quentin doit exiger la résiliation de la convention qui la lie à la Compagnie des Tramways chers. Les Saint-Quentinois finiront bien par se lasser de payer le déficit »

Viennent ensuite les textes de l'article 5 du décret-loi du 23 octobre 1935 et de l'article 1^{er} du décret-loi du 25 août 1937.

Le premier de ces décrets permet à une ville de poursuivre la révision ou la résiliation du contrat de concession ou d'affermage d'un service de transports publics, lorsque l'exploitation est en déficit important et permanent.

Le deuxième décret permet également la révision (ce mot est omis dans la citation de l'*Exploité*) ou la résiliation du contrat « lorsque le déséquilibre des dépenses du concessionnaire avec les revenus dont il dispose est dû à des circonstances économiques ou techniques indépendantes de sa volonté, revêt un caractère permanent et ne permet plus au service de fonctionner normalement ».

Cette révision ou résiliation peut être demandée par le concessionnaire dans les mêmes conditions que par la collectivité concédante.

Il y a longtemps que nous avons soulevé la question des tramways.

Fidèle à notre principe d'indépendance, nous n'avons ménagé, en aucune circonstance, nos critiques, soit à la Ville, soit à la Compagnie des Tramways, lorsque nous estimions que l'intérêt général les justifiait.

Nous sommes obligés, pour les mêmes raisons, de faire quelques réserves sur la conclusion que notre confrère communiste tire des deux décrets sus-rappelés.

Ces deux décrets-lois, dit-il, « qui autorisent la ville à résilier un marché de dupes ».

Ces deux décrets « qui permettent d'en finir avec une Compagnie qui se moque du déficit, car elle est couverte ».

Il ne suffit pas d'invoquer des textes. Il faut les lire avec soin, les étudier, et les rapprocher du contrat auquel on veut les appliquer.

Oui, les tramways sont chers comme les chemins de fer sont chers, trop chers. Nous estimons pour nous, que les transports en commun sont un service public dont la collectivité doit supporter la plus grande part, comme elle fait des autres services publics.

Le nouveau déficit des chemins de fer prouve surabondamment que l'élévation des tarifs est une contre-vérité économique et sociale.

Nous aurons peut-être, un jour, les transports bon marché. Pour l'instant, nous devons prendre la situation telle qu'elle est.

Quelle est la convention qui lie la Ville de Saint-Quentin et la Compagnie des Tramways ?

Le 13 juillet 1917, une convention a été passée entre le docteur Caulier, maire, et M. Famin, administrateur délégué de la Compagnie des Tramways de Cambrai, pour rétrocession à celle-ci du réseau de tramways faisant l'objet du décret du 30 août 1898 par substitution de l'Omnium Lyonnais des Chemins de fer et tramways.

Le 6 décembre 1920 (*Journal officiel* du 9 décembre 1920), un décret ordonna le classement des tramways de Saint-Quentin dans la catégorie des tramways urbains. Le 9 février 1924 intervint un avenant entre Romain Tricoteaux, maire, et M. Schelle, président de la Compagnie des Tramways de Saint-Quentin, prorogeant jusqu'au 31 décembre 1972) de la concession faisant l'objet du traité de 1907 (qui avait déjà été prorogée jusqu'en 1962), de la concession du décret du 30 août 1898..

La prorogation accordée par la municipalité Tricoteaux n'a donc été que de 10 ans, de 1962 à 1972.

Mais ce dernier avenant introduisait dans la convention une modification essentielle, qu'on trouve dans la convention du 2 juillet 1925 (*Journal officiel* du 30 septembre 1925).

« La modification de la situation économique générale rend indispensable le concours financier de la Ville de Saint-Quentin pour suppléer à l'insuffisance éventuelle du réseau ».

Ainsi, dès 1924, le déficit étant prévu, de même qu'il était prévu qu'il serait comblé par la Ville.

On doit retrouver dans les dossiers de la Ville les études et rapports qui ont été faits à cette époque.

De même, le service du contrôle doit avoir une documentation importante sur la préparation de la convention et la gestion de la Compagnie.

La convention mérite, elle aussi, un sérieux examen.

On aboutit, en effet, à des constatations assez curieuses.

Voici, par exemple, les chiffres extraits du rapport de M. Déal, du 26 avril 1937, sur le compte d'exploitation des tramways pour 1934 :

Déficit au 31 décembre 1934 87.242 86

Déficit 1934 6.934 35

Total 94.177 21

dont une part pour la Ville et une pour la Compagnie.

Or, les sommes à conserver par la Compagnie, en application de la convention sont :

1° Somme nécessaire à la rétribution du capital investi 120.000 fr.

2° Frais généraux (prime d'exploitation) 50.333 95

3° Les deux tiers de la prime d'économie à charge par la Compagnie d'en répartir les tiers entre le personnel du réseau 80.231 55

Total 250.254 10

N'entrons pas dans le détail de ces comptes qui ont été approuvés par le conseil municipal. Relevons seulement l'article relatif à la rémunération du capital investi.

La convention de 1935, article 4, porte, en effet, qu'au compte annuel d'exploitation sera porté en dépenses :

La rétribution accordée au concessionnaire pour les capitaux investis dans le réseau de Saint-Quentin, rétribution fixée à 120.000 francs.

En outre, et « en sus de sa part du produit net d'exploitation », la Compagnie touche (art. 5 de la convention) à titre de rémunération d'exploitation et pour le paiement de ses frais généraux d'administration centrale :

1° 5 p. 100 du montant des recettes brutes jusqu'à 400.000 fr. ;

4 p. 100 des recettes brutes de 400.000 fr. à 600.000 fr. ;

3 p. 100 au-dessus.

2° Une prime d'exploitation qui sera calculée sur l'économie réalisée par kilomètre-voiture sur la consommation en électricité, fer, fonte, acier, cuivre, bronze, matière de graissage, lampes, etc., et sur les heures du personnel subalterne.

(On ne parle pas des économies à réaliser sur les heures du personnel supérieur et les tantièmes des administrateurs.)

Cette économie est partagée, un tiers pour la Ville, deux tiers pour la Compagnie, à charge par celle-ci d'attribuer le tiers de sa part au PERSONNEL CHARGÉ DE LA DIRECTION ET DE LA SURVEILLANCE DU RÉSEAU.

Nous ne faisons pas ici de démagogie. Nous avons sous les yeux le texte de la convention dans le *Journal officiel* du 30 septembre 1925. Nous ignorons si un avenant a modifié sur ce dernier point l'article 5 de la convention. Mais, en l'état des documents

qui sont en notre possession, nous ne pouvons retenir notre surprise de voir que les économies réalisées sur les heures du personnel subalterne rentrent dans la prime attribuée au seul personnel chargé de la direction et de la surveillance du réseau.

D'autre part, on reste plein d'admiration pour les habiles financiers qui ont rédigé la convention.

Que représente « la rétribution accordée au concessionnaire pour les capitaux investis dans le réseau de Saint-Quentin, rétribution fixée à 120.000 fr. ». ?

La convention a été passée par la Compagnie des tramways de Cambrai et Saint-Quentin, société anonyme au capital de 1 800.000 francs. De 1925 à ce jour, cela fait douze ans à 120.000 francs, soit 1.440 000 francs touchés comme rétribution régulière, sûre, constante, sans aléas, sans risques, et ce, en dehors des dividendes réguliers qui reviennent normalement aux actionnaires d'une société anonyme.

Nous avons reproduit dans le *Grand Écho* du 12 août 1936, cette note extraite du *Journal des débats* du 12 août 1936, relative aux bénéfices de la Compagnie générale des Tramways :

« ... [...] 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.

La Compagnie générale de tramways remboursait alors cinq millions et demi de primes à ses actionnaires et il lui restait encore, après paiement du dividende de 1935, 25 millions et demi de disponibilité.

Tant mieux pour les actionnaires. Les affaires sont les affaires et les bonnes affaires sont trop rares pour qu'on ne se réjouisse pas d'en être.

Seulement quand ces bénéfices proviennent des hauts tarifs supportés par les usagers, en presque totalité de la classe ouvrière et de la classe moyenne ; quand ces bénéfices sont le travestissement de déficit payé par la ville, c'est-à-dire par les contribuables, il faudrait commencer à y regarder.

Ce sera l'affaire des spécialistes du Conseil d'État de dire si les décrets-lois de 1935 et de 1937 peuvent ici recevoir leur application.

Pour l'instant, nous n'irons pas chercher si loin.

La convention est ce qu'elle est. Il faut la placer au moment où elle a été faite et où l'on ne pouvait prévoir la situation actuelle.

L'imprévision ne peut pas être à sens unique.

Une concession de service public qui se traduit par un bénéfice envers et malgré tout, pour la société concessionnaire, tandis qu'elle constitue pour la ville concédante et pour les usagers (population ouvrière et classe moyenne) une charge permanente et écrasante, ne peut se concevoir sainement, honnêtement, loyalement.

On ne pourra plus se contenter d'un rapport sommaire au conseil municipal.

La municipalité doit mettre sérieusement et sans délai la question à l'étude.

Une série de conventions et d'avenants s'échafaudent, qui tiennent la ville jusqu'en 1972.

Disons que ce n'est la faute de personne mais celle des événements. Quoiqu'il en soit, cela ne peut plus durer.

Annuaire Desfossés 1940, p. 554 :

Compagnie des Tramways de Saint-Quentin

Administrateurs : Cie gén. frse de tramways, pdt ; MM. J. Autin, adm. dél. ; L. Delavernas⁹, P. Drouillet, P. Marcorelles¹⁰.

Commissaires aux comptes : E[rnest] Ménétrier, V[ictor] Pinson.

Tramways de Saint-Quentin
(*Le Grand Écho de l'Aisne*, 4 mai 1940)

Les voyageurs sont informés qu'à partir du 6 mai, les colis d'un poids de 5 kilos ou d'un volume à prendre la place d'un voyageur seront taxés 0,50, quel que soit le par cours.

Annuaire Desfossés 1945, p. 572 :

Compagnie des Tramways de Saint-Quentin
Administrateurs : E. Gérard, pdt : Cie gén. frse de tramways, v.-pdt ; MM. J. Autin, A. Calvayrac¹¹, R. Vente.

Commissaires aux comptes : E[rnest] Ménétrier ; A. Méchin, suppl.

Annuaire Desfossés 1948, p. 606 :

Compagnie des Tramways de Saint-Quentin
Administrateurs : E. Gérard, pdt : Cie gén. frse de tramways, v.-pdt ; MM. J. Autin, R. Vente.

Commissaires aux comptes : A. Méchin ; G. Estivie, suppl.

CIE DES TRAMWAYS DE SAINT-QUENTIN
[Desfossés 1956/408]

S.A., 1^{er} juillet 1903.

Gérard (Ernest)[adm. Tram. Tonkin (AEC 1951)], 408 (pdg Tramways de Saint-Quentin), 409 (Tramways de Toulon).

CGFTE

Bouille (René)[fils de Léon], 397 (CGFTE), 408 (Tram. Saint-Quentin), 410 (Tunisienne d'élec. + transp.), 415 (Transp. commun région Hanoï), 982 (Fr.-belge mat. ch. fer), 1316 (Énergie élect. ville de Bizerte).

Vente (Roger)[1883-1963][X-Supélec. Ingénieur en chef des réseaux de la CGFT/CGFTE], 407 (Tram. de Rouen), 408 (Tram. de Saint-Quentin), 409 (Ch. fer et tram. du Var et du Gard), 413 (Tramways et autobus Casablanca).

Méchin (A.) 397 (comm. cptes CGFTE), 399 (comm. cptes Transp. d'Amiens), 408 (comm. cptes Tram. Saint-Quentin), 409 (comm. cptes Tram. du Var et du Gard), 410 (comm. cptes Tunis. Électricité+Transp.), 415 (comm. cptes Transp. commun rég. Hanoï).

Estivie (G.), 408 (comm. cptes suppl. Tram. Saint-Quentin).

⁹ Léon Delavernas (1875-1951) : 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 de la Cie générale française de tramways (1943).

¹⁰ Paul Marcorelles (1887-1942) : X-Ponts. Il quitte l'administration en 1919 pour devenir ingénieur-conseil de la Société générale de transports départementaux, puis représentant de la Société centrale pour l'industrie électrique dans diverses sociétés. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Centrale_indus_electrique.pdf

¹¹ A. Calvayrac : secrétaire général du Comité d'organisation des transports par voies ferrées d'intérêt local sous Vichy (Il doit être distingué d'Émile Calvayrac, de la Dos Estrellas, proche du groupe Worms).

SIÈGE SOCIAL : Paris, 3. rue Moncey. Tél. : TRI. 12-95.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 1^{er} juillet 1903, sous la dénomination de « Compagnie des Tramways de Cambrai », changée en celle actuelle en 1932, pour une durée de 65 ans, prorogée jusqu'en 1999.

OBJET : L'exploitation de transports en commun à Saint-Quentin.

CAPITAL SOCIAL : 10 millions de fr.. divisé en 4.000 actions de 2.500 fr. dont 250 fr. remboursés.

À l'origine, 800.000 fr. Porté à 1.600.000 fr. en 1906 et à 1.900.000 fr. en 1908, divisé en 18.000 actions de 100 fr. Ramené en 1931 à 400.000 fr. par le rachat et l'annulation de 14.000 actions et porté en 1932 à 1 million par l'augmentation de la valeur nominale des actions de 100 à 250 fr. au moyen d'un prélèvement de 600.000 fr. sur la réserve. Porté en 1951 à 10 millions par élévation du nominal à 2.500 fr.

OBLIGATIONS :

2.600 obligations 4 1/2 % de 500 fr., émises en mars 1908 et 1909, remboursables au pair avant 1963, par tirages. Coupons : 1^{er} janvier-1^{er} juillet.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : Premier semestre.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale. 4 % d'intérêt aux actions. Prélèvements facultatifs pour réserves ou reports. Sur le surplus : 10 % au conseil et le solde à la disposition de l'assemblée.

LIQUIDATION : Apurement du passif, remboursement du capital. Le solde aux actions.

SERVICE FINANCIER ET TRANSFERTS : Comptoir National d'Escompte.

COUPONS NETS AU PORTEUR : N° 11 (16 avril 1951). 10 fr. ; 12 (15 avril 1954), 92 fr. ; 13 (15i avril 1955), 92 fr.

RÉSULTATS (en francs)

Ex.	Produits bruts	Charges financières	Bénéf. net	Bénéf. distrib.	Divid. par act.
1942	124.649	66.704	58.945	60.000	12 50
1943	124.162	66.413	58.199	50.000	12 50
1944	152.948	96.251	56.697	60.000	12 50
1945	310.671	92.534	218.137	50.000	12 50
1946	253.125	65.988	187.136	50.000	12 50
1947	360.018	276.894	83.124	50.000	12 50
1948	509.840	72.115	25.806	—	—
1949	1.358.334	59.685	959.393	50.000	12 50
1950	1.153.545	64.740	479.689	50.000	12 50
1951	945.814	65.44,5	—	—	—
1952	910.024	65.582	326.930	—	—
1953	916.321	102.129	411.899	450.000	92 net
1954	1.298.182	39.900	799.177	450.000	92 net

BILANS AU 31 DÉCEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
--	------	------	------	------	------

PASSIF					
Capital	1.000	10.000	10.000	10.000	
Réserves	16.118	8.007	7.621	5.436	6.320
Dette consolidée	334	286	236	146	314
Dette flottante	1.449	2.543	2.263	2.695	3.087
Divid. et tantièmes	56	—	—	450	450
	<u>18.9157</u>	<u>20.836</u>	<u>20.120</u>	<u>18.727</u>	<u>19.971</u>
ACTIF					
Immobilisé	14.270	14.509	14.529	14.631	14,615
Portefeuille	301	301	508	489	489
Réalisable Magasins	1.261	1.650	2.283	2.707	2.740
Débiteurs	1.620	222	20	80	355
Disponible	1.505	4.254	2.780	820	1.772
	<u>18.9157</u>	<u>20.836</u>	<u>20.120</u>	<u>18.727</u>	<u>19.971</u>