

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE (C.F.R.A.)

Edmond Caze, fondateur

Edmond Caze (1839-1907), de Villefranche-de-Lauragais, fut député (1876-1877, 1878-1885, 1889-1906), puis sénateur (1906-1907) de la Haute-Garonne.

Il s'est surtout signalé comme dirigeant de multiples affaires, ferroviaires principalement, financières et coloniales aussi.

En 1879, il prend la présidence de la Compagnie auxiliaire des chemins de fer, entreprise de location de wagons dont les modèles anglais promettent des résultats mirifiques. Mais l'apport fait par une précédente société en liquidation a été surestimé, le capital-espèces est trop faible, la dette obligataire excessive et l'affaire, montée par la petite banque parisienne Lamonta, s'avère calamiteuse.

En novembre 1881, Caze démissionne de la Compagnie générale des chemins de fer sur route.

En février 1882, il entre au conseil de la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Alais au Rhône et à la Méditerranée.

En 1883, il est mêlé au Crédit de Paris, obscur établissement en proie à des péripéties judiciaires.

En 1885, il préside les Chemins de fer économiques du Nord (affaire Empain), puis s'intéresse en 1889, avec Empain et un autre capitaliste belge, Otlet, au Grand Central sud américain, projet inabouti de ligne entre Reconquista (Argentine) et Formosa (Paraguay).

En 1894, il est du premier conseil de la Société parisienne de tramways intercommunaux, ectoplasmique filiale du groupe Empain qui se proposait de relier la place de la République à Vincennes.

À la même époque, le « groupe Empain-Caze » rachète la Société des tramways de Luc-Dives-Caen au constructeur ferroviaire Decauville.

En 1899, Caze entre au premier conseil de la Compagnie coloniale du Fernand-Vaz (A.-E.F.) en compagnie de Jean Plasse, administrateur, et Fernand Montagne, commissaire aux comptes, tous de la Caisse générale d'épargne et de crédit, établissement auquel participe également le clan Otlet.

En 1900, le trio Caze-Montagne et Plasse part à l'abordage de la Compagnie française des voies ferrées économiques, petit groupe dont Plasse était commissaire aux comptes depuis l'origine (30 décembre 1890).

En 1905, il est encore aux Tramways électriques de Boulogne-sur-Mer et au Chemin de fer du Périgord. En 1906, il préside toujours le Chemin de fer de Bayonne à Biarritz et il est renouvelé comme administrateur des Tramways électriques de Lille.

Au demeurant, son appétit dévorant ne se limitait pas aux transports. En 1893, il « s'occupe plus particulièrement de plusieurs affaires industrielles en Serbie et en Bulgarie, notamment de l'éclairage de la ville de Belgrade » (*Paris-Capital*, 23 août 1893). En 1894, il représente un groupe financier qui cherche à obtenir l'affermage des octrois de Madrid. En 1900, il apparaît — aux côtés de Plasse, son compère du Fernand Vaz, et de deux Otlet — à la Caisse générale d'épargne et de crédit en dissolution-

reconstitution. Il fit en outre partie de deux compagnies d'assurances, La Nation, puis La Solidarité.

C'est en 1892 qu'il obtient deux concessions à Alger : elles feront de lui le fondateur des Chemins de fer sur route d'Algérie.

Nouvelles concessions de chemins de fer en Algérie
(*Paris-Capital*, 2 mars 1892)

Par décret, est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Alger, d'un réseau de tramways, à traction de locomotives, destiné au transport des voyageurs et des marchandises et comprenant les quatre lignes suivantes :

1° de Saint-Eugène à Rovigo, par ou près Alger, Mustapha, Hussein-Dey, Maison-Carrée et l'Arba, avec embranchement partant du Champ-de-Manœuvres, à Mustapha, et se terminant au port d'Alger ;

2° D'El-Affroun à Marengo, par ou près Ameur-el-Aïn et Bourkika ;

3° De Dellys à Boghui, par ou près Camp-du-Maréchal et Draben-Khedda (Mirabeau) ;

4° D'Alger à Coléa [Koléa], par ou près Guyotville, Staouéli et Zéralda.

Le département d'Alger est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de ces tramways, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Sont approuvées :

1° La rétrocession des lignes de tramways du Saint-Eugène à Rovigo, avec embranchement sur le port d'Alger, et d'El-Affroun à Marengo au profit de M. Caze ;

2° La concession des lignes de tramways de Dellys à Boghni et d'Alger à Koléa au profit de M. Caze.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
Société anonyme, au capital de 1.500.000 francs
Siège social, cité d'Antin, n° 6
(*Paris-Capital*, 13 avril 1892)

Cette société a pour objet : 1° d'obtenir la concession, soit directement, soit par voie de substitution, d'entreprendre la construction et l'exploitation de tous chemins de fer et tramways et notamment des lignes de tramways à traction mécanique de Saint-Eugène à Rovigo, avec embranchement au port d'Alger ; d'Alger à Koléah, avec embranchement éventuel sur Castiglione ; de Dellys à Boghni ; d'El-Affroun à Marengo ; 2° d'acheter, de vendre, de rétrocéder, de louer ou de prendre à bail des chemins de fer ou des tramways ; 3° d'entreprendre les opérations qui précèdent, soit seule, soit en participation.

La société se limitera strictement à l'objet des concessions pour lesquelles elle aura la sanction des autorités françaises.

La société se rendra concessionnaire par contrat, avec M. Caze (Edmond-Marie-Justin), propriétaire, demeurant à Paris, avenue du Coq, n° 1, de sa convention passée avec le département d'Alger, de la concession et rétrocession des lignes de tramways à traction mécanique qui viennent d'être citées plus haut.

Le capital de la société est divisé en 3.000 actions de 500 francs chacune et entièrement souscrites en espèces.

Ont été nommés administrateurs : MM. Ed. Caze, Ravenez [Decauville], Dardenne et James Loves ¹.

Acte déposé chez M^e Baudrier, notaire à Paris, et publié dans le *Droit* du 6 avril.

CHEMIN DE FER DU SAHEL
(*Petites Annonces algériennes et tunisiennes*, 15 août 1892)

Samedi, à 9 heures du matin, a eu lieu, à la mairie d'El Biar, sous la présidence de M. d'Aurette de Paladine, une réunion des maires et délégués des communes du Sahel devant concourir à la constitution du Syndicat du chemin de fer Alger El Biar-Chéragas Douera.

M. Alfred Letellier, député de la circonscription, qui s'est tout particulièrement occupé de la création du chemin de fer en question, avait été invité à assister à la réunion. Il a exposé l'état actuel du projet.

Les conférences mixtes au premier degré ont eu lieu, des notes ont été échangées entre les différents services intéressés.

Parmi les communes appelées aux enquêtes, la ville d'Alger seule a présenté des observations et fait des réserves, soit au sujet de l'emplacement de la gare, point de départ, à établir sur les terrains que le Génie lui cède, soit à raison des rails qui devraient être posés dans la rue de Constantine.

Les conférences du second degré auront lieu très prochainement et M. Letellier espère que le dossier pourra être envoyé à Paris à la fin du mois, de façon à permettre au conseil général de s'occuper de la question dans la prochaine session qui doit être tenue en octobre.

M. Alfred Guerlet ², ingénieur civil et représentant à Alger de M. Caze, qui sollicite la concession du chemin de fer projeté, assistait également à la séance. Il a fourni aux délégués des communes tous les renseignements qui lui ont été demandés et pris note des observations et des desiderata formulés par eux.

La réunion a arrêté le texte du projet de la délibération à prendre par les conseils municipaux des communes intéressées. Ces délibérations seront, par les soins de M. d'Aurette de Paladine, président du syndicat, adressées à M. le préfet qui aura ensuite à les faire parvenir à M. le ministre de l'Intérieur, conformément aux dispositions des lois spéciales des 5 avril 1884 et 22 mars 1890.

Nous croyons pouvoir assurer, sans crainte d'être contredit par personne, que le chemin de fer du Sahel, tant désiré, tant attendu et qui doit jouer un grand rôle dans l'avenir économique de la région qu'il est appelé à traverser, va pouvoir prochainement, grâce aux efforts, au bon vouloir de tous, entrer dans la période de réalisation.

(*Les Archives commerciales de la France*, 18 octobre 1893)

Paris.— Modification relative à l'augmentation du capital. — Société anonyme dite SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE, 6, cité Antin. — 6 oct. 93. — *Droit*.

¹ Docteur James-Frédéric-Georges Loves, médecin à Paris. Palmes académiques (*Gil Blas*, 27 février 1899).

² Alfred Guerlet : ingénieur E.C.P., docteur en droit, dirigeant de sociétés, président des Tramways et messageries du Sahel. Voir encadré :

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

ÉCHOS ALGÉRIENS
Chemin de fer de Maison-Carrée à Aïn-Taya
(*Le Tell*, 27 juin 1894)

Jeudi dernier, M. Guerlet, ingénieur, accompagné de M. Altairac, conseiller général de la circonscription, de M. Lebailly, maire de Maison-Carrée, et M. Oudaille, maire d'Aïn-Taya, est allé étudier sur le terrain, le tracé du chemin de fer de Maison-Carrée à Aïn-Taya.

INFORMATIONS ALGÉRIENNES
(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 12 juillet 1894)

M. Caze, député de la Haute-Garonne et concessionnaire des Chemins de fer sur routes d'Algérie, était en instance devant le Conseil d'État pour passer son contrat avec le département d'Alger à une société anonyme.

Le Conseil d'État a approuvé cette substitution.

Qui sait si, maintenant, on va reprendre les travaux interrompus ? Il ne serait que temps.

INFORMATIONS ALGÉRIENNES
Service spécial du *Journal Général*

DÉPARTEMENT D'ALGER
ALGER
(*Journal général de l'Algérie*, 4 août 1896)

Voici, d'après la *Dépêche algérienne*, le résultat des essais de résistance du nouveau pont de 72 mètres, élevé sur l'Harrach, en avant de Maison-Carrée, pour le passage de la ligne des C.F.R.A. :

Les expériences ont été faites en présence de MM. Gauckler, ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé du contrôle des chemins de fer ; Guerlet, ingénieur, directeur des chemins de fer sur routes ; Prudon, ingénieur de la Société des Ponts et travaux en fer* et constructeur de la partie métallique du pont.

Les épreuves consistaient à charger les travées métalliques, d'abord séparément, puis toutes ensemble, au moyen de huit wagons à marchandises, chacun chargé d'un poids de 15 tonnes et attelés à deux locomotives, qu'on laissait reposer environ une demi-heure.

Le même train a traversé le pont, à sa vitesse normale.

Pendant ce temps, les ingénieurs ont relevé très exactement les flèches prises par les poutres métalliques

En somme, les essais ont eu un résultat satisfaisant.

Ajoutons que vendredi prochain, 7 août, la ligne sera livrée aux voyageurs jusqu'à la gare de Maison-Carrée, de sorte que le train fonctionnera le jour de la fête de cette localité, fixée aux 9 et 10 courant.

OBLIGATIONS 4 1/2 %
DE LA
SOCIÉTÉ ANONYME « L'ENTREPRISE »*
[Édouard Otlet, fondateur]
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,
28 novembre 1896)

La Société anonyme « l'Entreprise » a conquis d'emblée en Belgique une place marquante dans le monde de l'industrie et des affaires [...].

Fondée en 1895, au capital de 1.500.000 fr. porté l'année suivante à 2.500.000 fr. par suite de la rapide extension des affaires, la Société anonyme « l'Entreprise » a clôturé son premier exercice d'une durée de treize mois par un bénéfice distribuable de 281.118 francs 08 c. Un solde de 111.912 fr. 18 non réparti a été reporté à l'exercice suivant.

Ce brillant succès est dû surtout aux participations que la Société a prises dans différentes entreprises d'une marche régulièrement croissante et qui sont encore loin d'avoir donné leur maximum de rendement. C'est ainsi, notamment, qu'elle a acquis un certain nombre d'actions des Tramways de Kharkoff et de Tifflis dont les recettes progressent tous les jours d'une façon constante.

Elle s'est intéressée en outre dans diverses autres affaires telles que l'Union des Tramways, les Chemins de fer départementaux de la Loire, la Société des Alliages Cothias, les Produits chimiques et Huileries d'Odessa et la Compagnie Métallurgique de Verchny-Dnieprovsk, affaires qui ont déjà, pour la plupart, donné d'excellents résultats. [La société a également traité avec la Société française des chemins de fer sur routes d'Algérie pour l'achèvement de son réseau à vapeur et à l'électricité.](#) Elle a aussi coopéré à la fondation de la Société belge « La Raffinerie Privilégiée du Portugal » qui jouit d'un monopole d'État. Ajoutons que la société possède 500 actions de la Métallurgique d'Odessa dont les usines viennent d'être inaugurées et dont les bénéfices promettent d'être très rémunérateurs. [...]

1906 : liquidation.

C. F. R. A.
par G. DESPAVÉS
(*Le Monde du travail de l'Afrique française*, 11 mars 1897)

L'article 21 du décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1880, dit :

Les machines locomotives à vapeur sont construites sur les meilleurs modèles ; elles doivent satisfaire aux prescriptions des articles 7, 8, 9, 11 et 15 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, et, pour ce qui concerne spécialement leur générateur, aux dispositions du décret du 30 avril 1880.

Les types des machines employées, leur poids et leur maximum de charge par essieu doivent être approuvés par le préfet, sur l'avis du service du contrôle, eu égard aux besoins de l'exploitation et de la composition ainsi qu'il l'étui de la voie.

.....
Les locomotives à feu ne doivent donner aucune odeur et ne doivent répandre sur la voie publique ni flammèches, ni escarbilles, ni cendre, ni fumée, ni eau excédante, le concessionnaire étant expressément responsable de tout incendie causé par l'emploi des machines à feu, soit sur la voie publique, soit dans les propriétés riveraines.

Comme on le voit, les machines doivent être construites sur les meilleurs modèles.—

Ce point du règlement n'a pas reçu satisfaction, que nous sachions, car il y a loin des chaudrons roulant de la Compagnie Sans Galette aux meilleurs modèles de locomotives construites en France depuis plus de quinze ans.

Les types de machines employés n'offrent pas l'adhérence nécessaire aux besoins de l'exploitation, ce qui explique le patinage sur place et les arrêts dans la rampe de Mustapha ainsi qu'à celle de l'Agha.

Sur cet article du règlement, l'exotique Société Sans Fumée est journellement en contravention ; le contrôle laisse faire et Lambin-préfet fait comme le nègre : il continue.

Les locomotives ne doivent pas donner d'odeur : c'est pour cette raison que le public est infecté par les huiles et graisses qui répandent une odeur nauséabonde ; elles font trace tout le long de la voie et sont parfois répandues dans les compartiments de voyageurs.

Les locomotives ne doivent pas répandre de flammèches, ni d'escarbilles, ni de cendre, ni de fumée, ni d'eau excédante : or, les locomotives répandent les flammèches et les escarbilles qui pénètrent dans les appartements des rues, devenues la propriété exclusive des C. F. R. A.

La fumée, il est inutile d'en parler, nous savons tous que les logements de la rue Sadi-Carnot, à Mustapha, sont devenus inhabitables parce qu'ils sont tellement enfumés que les meubles, les rideaux, etc., sont ternis, mis hors d'usage au bout de quelques jours.

Le service du contrôle, qui a pour mission de faire respecter le règlement, ne dit rien et le préfet-Lambin s'en moque; il est à l'abri, peu lui importe le public.

L'eau excédante est répandue à chaque instant par les mécaniciens ; ils trouvent plaisant d'éclabousser le public au passage. Cet amusement, nouveau genre, pourrait bien leur coûter quelques coups de canne, car s'il y a au C. F. R. A. un personnel qui se f... du public, il y a dans le public des gens qui ne veulent pas laisser tourner en ridicule.

Que l'administration préfectorale prenne les dispositions nécessaires pour éviter un conflit entre le public et le personnel qui s'amuse si bêtement.

Ces dispositions sont comprises dans le règlement que cette exotique compagnie ne respecte pas ; qu'elle soit donc rappelée à son devoir, mise en demeure d'en observer les articles, et l'on n'entendra plus les légitimes plaintes qui nous parviennent de tous côtés.

Guyotville. - C. F. R. A.

(*Le Monde du travail de l'Afrique française*, 25 mars 1897)

Le préfet d'Alger a, dit-on, signé la nouvelle convention autorisant le C. F. R. A. à émettre des obligations en échange des travaux qu'il doit exécuter.

Les travaux d'infrastructure de la ligne Alger-Koléa, dans la section comprise entre les Deux-Moulins et Guyotville, sont terminés depuis longtemps.

La remise à la Société C. F. R. A. est annoncée depuis longtemps, afin que celle-ci puisse effectuer les travaux de superstructure, mais il n'en est rien.

Cette remise se fait attendre.

Les ouvrages, faute de prise en charge et d'entretien, souffrent énormément. Lorsque la remise sera sur le point d'être opérée, il sera indispensable de la faire précéder d'une restauration des ouvrages à laquelle le Département devra pourvoir, et ce ne sera pas pour rien.

Il y a donc un intérêt majeur pour que la remise en question soit faite à très bref délai, dans l'intérêt même du Département et de la Compagnie.

Les habitants de Guyotville et de la région sont unanimes à préconiser la remise dont nous parlons.

Rien n'excuserait le retard apporté à l'accomplissement de cette formalité, si ce n'est le manque de capitaux de la Société sans galette, ce qui la met dans l'impossibilité de mettre en fonction le matériel nécessaire.

Une autre raison pourrait aussi être mise en avant, c'est l'indifférence préfectorale pour tout ce qui touche aux intérêts du public, quand il s'agit des C. F. R. A.

Serait-ce parce que M. Caze est un ami du frère du préfet d'Alger ?

Chemins de fer sur routes d'Algérie
Augmentation du capital
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 18 mai 1897)

Du procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société anonyme des Chemins de fer sur routes d'Algérie, dont le siège est à Paris, boulevard Haussmann, n° 46, au capital de trois millions cinq cent mille francs, tenue le 14 janvier 1896, il résulte que : l'assemblée a décidé d'augmenter le capital social en une ou plusieurs fois et par telles fractions que le conseil d'administration jugera convenables, jusqu'à concurrence de sept millions de francs, par l'émission de sept mille actions nouvelles, et a autorisé le conseil d'administration à effectuer cette augmentation. Et du procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de ladite société, tenue au siège social, le 17 avril 1897, il résulte que : l'assemblée a reconnu sincère et véritable la déclaration de souscription de 3.000 actions nouvelles de 500 francs chacune, payable en numéraire, et du versement du quart opéré sur chacune d'elles, de sorte que le capital social s'est trouvé porté à 5 millions de francs. — *Gazette des Tribunaux*, 16/5/1897.

C. F. R. A.
Alger-Guyotville
(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 2 septembre 1897)

Hier après-midi, un train d'essai, composé d'une voiture automobile que suivait la machine des travaux remorquant une voiture mixte, a fait son entrée triomphale à Guyotville, à la grande satisfaction des habitants de cette charmante localité.

Ce train avait été mis à la disposition de M. Godard, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé du contrôle de la ligne Alger-Koléa, qui désirait se rendre compte de l'état des travaux de terrassement et de pose de voie exécutés sur la section de la ligne comprise entre les Deux-Moulins et Guyotville, dont la réception officielle doit avoir lieu le 4 septembre.

MM. Guerlet, ingénieur, directeur des C. F. R. A. ; Douesnel, ingénieur, chef du service de la construction ; Neuret, conducteur des travaux accompagnaient M. Godard.

Quelques amis intimes des ingénieurs, parmi lesquels M. Hannedouche, conseiller général, faisaient aussi partie de la promenade.

Sur notre demande, le directeur de la société avait bien voulu nous autoriser à suivre ces essais absolument officieux, ce dont nous tenons à le remercier ici.

À 3 heures, le train s'ébranle dans la direction de Guyotville, et le trajet s'effectue à une allure rapide, sans donner lieu au moindre incident.

Tout fonctionne à merveille.

À 3 h. 22 minutes, la Rewan, qui tient la tête, arrive à Guyotville, laissant en arrière la voiture sur laquelle avaient pris place les ingénieurs.

M. Godard, désirant se rendre compte de l'importance de la fissure qui s'est produite au grand Rocher, dont une partie, évaluée à environ cinquante tonnes, menace de s'écrouler, fait stopper à cet endroit.

Le grand Rocher présente, en effet, une faille assez large pour faire craindre un accident ; c'est un danger permanent suspendu, comme l'épée de Damoclès, sur la tête des voyageurs.

Aussi, les services des ponts et chaussées et des mines ont-ils décidé de purger le roc de cette partie ; ce travail retardera donc encore de quelques jours l'inauguration de la ligne.

Nous remontons en voiture pour continuer la promenade, très agréable d'ailleurs, grâce à la fraîche brise qui souffle depuis notre départ des Deux-Moulins.

Nous voilà enfin arrivés à Guyotville, où une affluence considérable de curieux, l'air joyeux et satisfait, attendent l'arrivée du train.

M. Tessier, maire de Guyotville, vient au devant des ingénieurs, et, en quelques mots aimables, il exprime toute sa satisfaction. Il espère que l'inauguration aura lieu sous peu et promet que des fêtes seront organisées, à cette occasion, par la municipalité.

Sur l'aimable invitation de M. Guerlet, on va trinquer à la prospérité de Guyotville.

Entre temps, on fait évoluer le train ; les manœuvres sont rapidement exécutées ; la plaque tournante fonctionne à merveille.

Nous avons pu aussi constater que la construction du bâtiment de la gare et du grand réservoir est poussée avec la plus grande activité.

Le retour s'effectue ensuite sans incident.

À 6 h. 1/2, nous arrivons à Alger, enchanté de notre promenade, et l'estomac creusé par l'air vif et frais de Guyotville, et prêt à recommencer le trajet pour la réception officielle qui, comme nous l'avons déjà dit, doit avoir lieu après-demain samedi, 4 septembre.

C. F. R. A.

(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 9 septembre 1897)

La Compagnie des C. F. R. A. fait placer aux principaux arrêts de la ligne Saint-Eugène-Rovigo, des plaques indicatrices donnant l'heure du passage des trains dans chaque sens, chaque train est numéroté et, afin que le public soit exactement renseigné, un numéro mobile correspondant est manœuvré par les employés du train de telle sorte que l'on n'attendra plus inutilement un convoi passé.

C'est une heureuse innovation qui sera certainement bien accueillie du public.

*

* *

Le décapement du grand Rocher est commencé depuis hier, mercredi. On espère voir terminer les travaux dans une quinzaine de jours.

La réception de la ligne pourra donc se faire vers le 24 au 25 septembre courant.

La mise en exploitation aura lieu aussitôt après, à moins d'avis contraire de la Commission de contrôle, ce qui semble peu probable.

Comme nous l'avons déjà dit, le Comité des fêtes de Guyotville, à l'occasion des fêtes qui doivent avoir lieu pour l'inauguration de la ligne, a nommé la commission suivante :

Président d'honneur, M. Tissier, maire ;

président, M. Marchis, adjoint au maire ;
trésorier, M. Galaup ; secrétaire, M. Cabeau fils ; assesseurs, MM. Bertin, Margueritte
et Pellingq ; commissaires adjoints, MM. Rougier et Ribard.
Le comité se réunira aujourd'hui jeudi, à 3 heures de l'après-midi.

SOCIÉTÉ NOUVELLE
DES
ÉTABLISSEMENTS DECAUVILLE AÎNÉ
(*Paris-Capital*, 13 avril 1898)

.....
Dans nos débiteurs se trouve comprise, pour 201.791 fr. 58, la créance sur la
Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie, en diminution de 172.800 francs
sur le chiffre de l'année dernière.

SOCIÉTÉ NOUVELLE
DES
ÉTABLISSEMENTS DECAUVILLE AÎNÉ
(*Paris-Capital*, 19 avril 1899)

.....
Dans le compte d'effets à recevoir se trouve comprise une somme de 204.000 fr.,
solde de la créance sur la [Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie](#).
100.000 fr. ont été réglés au 31 janvier dernier, et le surplus, soit 104.000 fr., est à
l'échéance du 31 mars 1899 et devra être définitivement payé à cette date. [...]

Il reste à l'actif :

[3° 400 actions des Chemins de fer sur routes d'Algérie, vendues ferme](#) 40.000
[et réalisables dans le cours de l'exercice 1900.](#) [...]

INFORMATIONS FINANCIÈRES
Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Paris-Capital*, 3 mai 1899)

La Société des chemins de fer sur routes d'Algérie vient d'obtenir du conseil général
d'Alger la concession de son second réseau d'intérêt local d'une longueur d'environ
300 kilomètres. On lui a accordé, en outre, l'unification de la durée de la concession de
son premier et de son deuxième réseau, c'est-à-dire en portant à 1950, au lieu de 1945,
l'expiration de la concession du premier réseau et en fixant le même délai pour le
second.

Les lignes nouvelles sont pour la plupart des raccordements au premier réseau et ne
peuvent qu'en augmenter le trafic.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Paris-Capital*, 31 mai 1899)

Les recettes de la ligne de Saint-Eugène-Rovigo, qui comprend la partie transformée à l'électricité dans la traversée d'Alger, se sont élevées, du 1^{er} au 4 mai 1899, à (fr.) :

Service à vapeur 16.265 85
Service électrique 50.102 55
66.3681 40

Elles étaient, du 1^{er} au 21 mai 1898, de 30.047 20
Plus-value en faveur de 1899 36.321 20
soit une augmentation de 120 %.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE (*Paris-Capital*, 2 août 1899)

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis en assemblée générale ordinaire le 24 juillet dernier.

La situation de la société, telle qu'elle ressort du rapport qui a été présenté à l'assemblée, est en tous points satisfaisante.

L'exercice 1898 a produit un bénéfice net d'environ 60.000 francs qui ont été reportés à l'exercice 1899. L'exercice 1897 s'était soldé par un report à nouveau de 2.500 fr. seulement. Cette augmentation a été réalisée après deux mois à peine d'application de la traction électrique.

Les explications fournies par le conseil d'administration sur la situation générale et sur les travaux en cours ont produit sur l'assemblée une bonne impression.

Les bénéfices du premier semestre de l'année courante ont permis la distribution d'un acompte de 10 fr. par action, à valoir sur l'exercice en cours

En conséquence, le coupon n° 1 sera payable, à partir du 15 août prochain, par :
Fr. 0,10 pour les actions au porteur, et 9,00 pour les actions nominatives.

1° Au siège de la Société, à Alger, 30, rue d'Isly ;

2° À la Caisse générale d'épargne et de crédit, 110, place La-Fayette, à Paris ;

3° Au Crédit Lyonnais et dans ses agences.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE (*Paris-Capital*, 13 septembre 1899)

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie se sont réunis en assemblée générale ordinaire le 24 juillet dernier.

L'exercice 1898 a produit un bénéfice net d'environ 66.000 fr. qui ont été reportés à l'exercice 1899. L'exercice 1897 s'était soldé par un report à nouveau de 2.500 fr. seulement. Cette augmentation a été réalisée après deux mois à peine d'application de la traction électrique.

Les bénéfices du premier semestre de l'année courante ont permis la distribution d'un acompte de 10 fr. par action, à valoir sur l'exercice en cours.

Ce dividende a été mis en paiement sous déduction des impôts à partir du 15 août, contre remise du coupon n° 1.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE

(*Manuel des valeurs cotées hors parquet à la Bourse de Paris*, 1900, pp. 169-172)

ADMINISTRATEURS.

MM. Edmond Caze, président ; Fernand Guillon, Émile Carrot, Fernand Montagne, Joseph Breuer.

Guerlet contre C. F. R. A.

(*La Croix de l'Algérie et de la Tunisie*, 11 février 1900)

Arrêt. — La première chambre civile a rendu son arrêt dans l'affaire Guerlet contre les C. F. R. A.

Cette compagnie avait été condamnée par le tribunal de commerce, à payer à M. Guerlet, la somme de 25.000 francs à titre d'indemnité de congédiement.

La cour a accordé à M. Guerlet une indemnité de 16.000 francs et l'a condamné à payer les deux tiers des frais du procès.

COMPAGNIE FRANÇAISE

POUR L'EXPLOITATION

DES PROCÉDÉS THOMSON-HOUSTON

Assemblée générale ordinaire du 1^{er} mai 1900.

(*Le Journal des chemins de fer*, 12 mai 1900)

.....
Notre procès avec la Société des chemins de fer sur routes d'Algérie, dont nous avons annoncé l'an dernier l'heureuse issue devant le tribunal civil de la Seine, est toujours en suspens devant la Cour d'appel : nous espérons que la décision des premiers juges sera confirmée. [...]

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 juin 1900)

L'assemblée générale annuelle de cette société a eu lieu le 27 juin.

Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1899 et fixé le dividende à 20 fr. par action. Une somme de 17.902 francs a été portée aux réserves. Deux acomptes, s'élevant ensemble à 15 fr. par action, ayant été distribués, le solde de 5 fr. sera mis en paiement à partir du 1^{er} juillet.

L'assemblée générale extraordinaire réunie le même jour a reconnu sincère et véritable la déclaration de souscription à 4.000 actions nouvelles de 500 francs et du versement du premier quart sur chacune d'elles.

Une nouvelle assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le vendredi 27 juillet prochain, à onze heures du matin, au siège social, 46, boulevard Haussmann, Paris, pour la vérification de l'augmentation du capital social, porté de douze millions à quatorze millions de francs et modifications des statuts en conséquence.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Journal des finances*, 13 juillet 1901)

Les actionnaires, réunis le 28 juin en assemblée générale annuelle, ont approuvé les comptes de l'exercice 1900 et fixé le dividende à 5 fr. par action.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Journal des finances*, 5 avril 1902)
[*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 avril 1902]

Une assemblée générale extraordinaire a eu lieu le 28 mars 1902 [sous la présidence de M. Caze].

14.532 actions, sur les 28.000 actions de 500 francs dont se compose le capital étaient présentes ou représentées, parmi lesquelles 4.723 appartenant à la Caisse générale.

Comme il fallait s'y attendre, la réunion a été extrêmement houleuse.

Plusieurs actionnaires ont récriminé très vivement contre le conseil d'administration.

Avant que celui-ci eut donné connaissance des résolutions qu'il proposait, l'assemblée a décidé de lui adjoindre trois nouveaux administrateurs : MM. Gouteix [propriétaire], [Auguste] Doniol [inspecteur des ponts et chaussées] et Arnoux [ingénieur].

Le conseil a alors donné sa démission, à l'exception de son président, M. [Edmond] Caze, l'assemblée ayant manifesté le désir de le voir rester en fonctions.

Le nouveau conseil s'est donc trouvé composé de quatre membres.

L'assemblée a ensuite adopté à l'unanimité les résolutions que proposait l'ancien conseil et dont voici la substance :

I. — Elle donne au conseil, les pouvoirs les plus étendus pour réaliser, à titre provisoire, toutes délégations de recette ou transport d'actif.

III. — Elle décide : 1° la réduction du capital dans une proportion qui, autant que possible, ne devra pas dépasser les 3/5 ; 2° l'augmentation du capital à concurrence de 4.400.000 francs, par la création d'actions privilégiées, avec droit de préférence aux actionnaires pour la souscription.

III. — Éventuellement, elle autorise le conseil, en cas de difficultés imprévues, à procéder, même par voie d'apport à une nouvelle société. à la liquidation amiable de la société.

Les renseignements les plus intéressants dont il a été donné connaissance aux actionnaires, au cours des débats, sont les suivants :

1° La formule d'exploitation est défectueuse. Elle fixe à forfait les frais d'exploitation à une somme composée de 1.500 francs par kilomètre exploité et de la moitié des recettes brutes des lignes.

Or, il arrive que les recettes brutes étant inférieures à ce que l'on attendait, la part prélevée par la société ne la couvre pas de sa dépense réelle, pendant qu'en revanche le Département d'Alger touche une part supérieure à l'excédent véritable.

Une réclamation a été faite à l'Administration, qui l'étudie.

2° Le passif est, au maximum, de 4.650.000 francs, dont 1.600.000 en obligations et 3.000.000 en Dette flottante.

3° Les 4.400.000 francs de ressources nouvelles — qui ont été votées — auront pour objet, jusqu'à concurrence de 3 millions, de consolider cette Dette flottante, et, jusqu'à concurrence de 1.400.000 francs, de faire de nouveaux travaux destinés à mettre le premier réseau en état de parfaite exploitation.

Du second réseau, il n'a pas été question.

15 JUIN 1902 : DÉPÔT DE BILAN

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 23 décembre 1902)

On connaît la situation de la Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie qui a sollicité et obtenu le bénéfice de la liquidation judiciaire.

Le président de la société a, à l'assemblée générale annuelle qui a eu lieu le 22 décembre, exposé les raisons qui avaient obligé le conseil d'administration à déposer le bilan de la société. Certains créanciers menaçaient, en effet, la société de la faillite, et d'autres l'avaient même assignée effectivement en déclaration de faillite. Le dépôt du bilan a arrêté court toutes les réclamations et la société a pu poursuivre son exploitation.

Les bénéfices d'exploitation se sont élevés à 370.735 fr. 46, les recettes ayant été de 1.643.393 08 et les dépenses de 1.272.657 fr. 62. En 1900-1901, ces bénéfices étaient de 381.031 28 et en 1899-1900 de 494.328 fr. 21.

Les bénéfices nets n'ont été que de 118.913 fr. 15 qui, après déduction de 5.945 fr. 65 pour la réserve légale, ont été reportés à nouveau.

15 MARS 1903 : CONCORDAT

GESTION CONFIEE À L'OMNIUM LYONNAIS
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Omniium_lyonnajs.pdf
GOUTEIX, ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 juin 1903)

Les actionnaires de la Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie se sont réunis hier 3 juin en assemblée générale extraordinaire. Ils ont pris connaissance à cette réunion du concordat intervenu entre la société et ses créanciers le 25 mars 1903 et homologué par jugement du tribunal de commerce en date du 8 mai dernier.

Aux termes de ce concordat les créanciers obligataires acceptent en paiement de leurs obligations anciennes, des obligations nouvelles de 500 fr. 4 % amortissables en 41 ans, en proportion d'une obligation par chaque fraction de 500 fr. du montant total de leurs créances. Les créanciers ordinaires recevront également en paiement des obligations du même type que celles ci dessus, par chaque fraction de 500 fr. du montant de leurs créances. Les créanciers pour une somme inférieure à 500 francs seront payés en espèces.

Les intérêts des obligations courront du 1^{er} janvier 1904 et seront payés par semestre, les 30 juin et 31 décembre de chaque année, le premier semestre devant être

payé le 30 juin 1904. Le premier tirage des obligations aura lieu le 31 décembre 1905. L'assemblée, après avoir donné au conseil tous pouvoirs nécessaires à la création de ces obligations, a, en exécution des résolutions votées à l'assemblée du 28 mars 1902, dans le but de régulariser les amortissements que peut comporter la situation actuelle de la société, décidé la réduction du capital social de 14 millions à 5.600.000 francs divisés en 28.000 actions de 200 francs au moyen de la réduction de 500 francs à 200 francs du capital nominal de chacune des 28.000 actions composant le capital social actuel.

Les nouvelles actions de 200 francs seront échangées à raison de une nouvelle pour une ancienne. Les statuts ont été modifiés en conséquence.

Enfin, l'assemblée, après avoir entendu les explications du président sur l'ouverture à l'exploitation de la ligne de Castiglione et l'afflux de trafic qui va en résulter sur la ligne de Koléa, a nommé administrateurs pour 6 ans MM. Janicot ³, Magnin ⁴ et Linol [liquidateur judiciaire, notamment de la Cie franco-algérienne].

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE (*Gil Blas*, 20 décembre 1903)

.....
Les commissaires des comptes sont MM. Haton et Chatonnet [*sic* : *Chatoney*].

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 22 décembre 1903)

La majeure partie de l'exercice 1902, clos le 31 décembre, de la Société des chemins de fer sur route d'Algérie s'est écoulée sous le contrôle du liquidateur. On sait, en effet, que deux mois après l'assemblée extraordinaire du 28 mars 1902, qui avait été convoquée afin de statuer sur les moyens de prolonger l'existence de la société, celle dernière avait été obligée de chercher un abri dans la liquidation judiciaire. Celle-ci n'était pas terminée au 31 décembre dernier ; la société n'a obtenu son concordat que dans les premières semaines de 1903.

La réduction du capital de 14 millions à 5.600.000 francs, votée en juin dernier, s'applique à l'exercice en cours, et ce n'est qu'à l'assemblée de 1905 que les comptes apparaîtront modifiés de ce chef.

Les bénéfices d'exploitation ont atteint en 1902 207.295 fr. 92 contre 370.785 fr. 50 précédemment, soit une diminution de 103.440 fr. 55. Les frais généraux divers absorbent plus du 1/3 de ces bénéfices, laissant un solde insuffisant pour payer, en vertu des conventions conclues, la part de bénéfices revenant au département d'Alger (182.215 fr. 50) ; de sorte qu'en définitive, le compte de profits et pertes présenté à l'assemblée générale du 19 décembre fait apparaître un solde débiteur de 15.294 francs 52. L'année précédente, le compte profits et pertes se soldait par un bénéfice de 112.907 fr. 50. Ce résultat n'était qu'apparent, car il était acquis par suite de virement

³ Xavier Janicot(1858-1926) : ingénieur de l'École des mines de Saint-Étienne (1879), directeur général (1896), administrateur (1904), puis président (1907-1926) de l'Omnium lyonnais. Voir encadré :

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

⁴ Pierre de Magnin : natif de Montpellier. Directeur (1906), puis administrateur délégué (1907) de l'Omnium lyonnais. Son représentant dans diverses filiales métropolitaines, algériennes et marocaines. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 31 juillet 1925). Avis de décès : *Le Journal des débats*, 23 août 1928.

au compte de premier établissement, de sommes qui, régulièrement, auraient dû figurer au compte d'exploitation.

La société fait son possible pour obtenir du département la modification de la formule d'exploitation, car, si cette situation se prolonge, le département, qui prend le réseau en fin de concession, percevra d'ici là tous les bénéfices réalisés par la société.

Le département d'Alger semble peu disposé à accorder la modification sollicitée. Il a, toutefois, offert à la compagnie — qui a refusé — le changement de la formule, à la condition qu'elle abandonnerait Koléa à l'Ouest-Algérien.

Le réseau complet de la compagnie est en exploitation, mais celle-ci est loin d'être normale, notamment en ce qui concerne la ligne principale, celle d'Alger à Koléa. Celle-ci, qui devait être terminée depuis longtemps, ne l'est pas encore. Le département n'a pas, en effet, livré la plate-forme qu'il doit à la compagnie. Pour amener au port ses trains de marchandises, celle-ci est obligée de les diviser wagon par wagon et de les conduire à destination au moyen d'un tracteur électrique, subissant de ce fait un dommage considérable.

Le compte de premier établissement a augmenté en 1902 de 131.135 fr. 16. Cette somme représente des travaux divers de parachèvement sur les lignes, une partie de la construction de Castiglione et diverses acquisitions de matériel.

Avant de donner connaissance des rapports, M. Gouteix, qui présidait l'assemblée, a procédé à la lecture de deux communications émanant d'actionnaires, qui déclaraient protester contre la tenue de l'assemblée sur un ordre du jour incomplet, qui n'a pas permis aux actionnaires de se rendre compte de l'importance de la réunion, où, d'après eux, on présente en effet un conseil composé de personnalités qui ne représentent que l'Omnium lyonnais, laquelle société vise l'exploitation des lignes par un contrat déjà proposé et repoussé.

Après cette communication, les actionnaires ont pris connaissance des rapports. Une discussion longue et animée s'est alors engagée, dans laquelle M. Linol — l'auteur d'une des deux protestations mentionnées ci-dessus — a fait observer que le rapport du conseil laissait dans l'ombre plusieurs points importants relativement au projet de contrat d'exploitation que MM. Xavier Janicot et [Pierre de] Magnin, au nom de l'Omnium lyonnais, avaient proposé. Il a donné ensuite communication d'une lettre adressée le 27 novembre 1903 à M. le préfet d'Alger, demandant de surseoir à l'examen des propositions qui avaient été faites en dehors du consortium préconisé par le conseil général. M. Linol a fait ensuite la critique de la résolution qui tend à lui retirer le mandat d'administrateur qui lui avait été confié dans l'assemblée du 3 juin 1903.

Après cet échange d'observations, l'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1902-1903. Elle a ensuite refusé de donner *quitus* de leur gestion à MM. Guillon, Montagne et Colère [sic], anciens administrateurs. Puis, après avoir retiré à M. Linol son mandat d'administrateur, elle a nommé pour constituer le conseil d'administration de la société par suite de la démission de tous les autres membres actuels : MM. Auguste

Chabrières ⁵, de Pellerin de Latouche ⁶, G[eorges] Noblemaire ⁷, Albert Chabert ⁸, Xavier Janicot, [François] Gastu [ancien député d'Alger, administrateur du Crédit foncier et agricole d'Algérie], Paysant ⁹, Albert Mirabaud ¹⁰, Fernand Juillet Saint-Lager ¹¹.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE (*Paris-Capital*, 23 décembre 1903)

Une assemblée ordinaire de cette société a été tenue le 19 courant. Cette assemblée a été très mouvementée et a donné lieu à une vive discussion à la suite de laquelle les résolutions suivantes ont été adoptées :

1° Après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et de celui des commissaires des comptes, l'assemblée générale approuve les dits rapports et toutes les propositions qui en sont la conséquence.

Adopté à l'unanimité moins 218 voix.

2° L'assemblée générale approuve le bilan et les comptes arrêtés au 31 décembre 1902 tels qu'ils viennent d'être présentés, et arrête à la somme de 15.294 fr. 42, le solde débiteur du compte de profits et pertes.

Adopté à l'unanimité moins 218 voix.

3° L'assemblée générale donne *quitus* aux anciens administrateurs.

Repoussé à la majorité.

4° L'assemblée générale retire à M. Linol le mandat d'administrateur de la société qui lui avait été confié le 3 juin 1903, et nomme pour constituer le conseil d'administration de la société par suite de la démission de tous les autres membres actuels :

MM. Auguste Chabrières, administrateur de la Compagnie du P. L. M. ;

⁵ Auguste Chabrières (1854-1904) : président de l'Omnium lyonnais :

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

⁶ Gaston de Pellerin de la Touche (ou Latouche)(Sancerre, 1857-Paris, 1920) : secrétaire général, puis administrateur (1903-1920) du PLM. Administrateur de la Banque de l'Algérie (nov. 1901), des Chemins de fer sur routes d'Algérie (déc. 1903), administrateur (1904), puis président (1918-1920) de la Compagnie générale transatlantique. Vice-président du Chemin de fer Nord-Sud de Paris (1905), administrateur de Penhoët (1907), de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique (1912), des Docks et entrepôts de Marseille (1913)...

⁷ Georges Noblemaire (1867-1923) : président en 1920. Voir encadré ci-dessous.

⁸ Albert Chabert (Strasbourg, 1844-Paris, 1907) : secrétaire général (1875), puis administrateur (1892-1907) du Crédit industriel et commercial. Son représentant dans de multiples affaires : commissaire des comptes (1876), puis administrateur (1883) des Chemins de fer de l'Est-Algérien, président de l'Omnium lyonnais (1904-1907). Voir encadré :

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

⁹ Louis Paysant (Tours, 17 janvier 1842-Alger, 19 janvier 1929) : fils de François-Brutus Paysant (1799-1876), négociant à Alger, administrateur du Comptoir d'escompte d'Alger (1848-1951), ancêtre de la Banque de l'Algérie, concessionnaire de 23 et 46 hectares à Haouch-Ben-Thala et Haouch-Bouteich (1855), directeur-gérant du journal *L'Akhbar* — et de Pauline Ozenne. Marié, à Alger, le 14 mai 1870, avec Marie Léonie Gugelot. Une fille mariée à Alfred Millet, trésorier général de l'Algérie, une autre, Marie, professeur de chant. Un fils, Léon, receveur des contributions diverses. Sous-préfet de Lesparre (1878), d'Arles (1880), de Béziers, préfet de l'Aude (1883), du Lot (1885), receveur-percepteur à Paris (1888), trésorier-payeur du département d'Oran (1890), trésorier général d'Alger (1890), commissaire du gouvernement auprès de la Banque de l'Algérie, trésorier général de l'Algérie (1902-1903), etc. Administrateur des Mines de mercure de Tar'hit (1907) et de la Banque de l'Algérie. Voir plus bas sa nécrologie.

¹⁰ Albert Mirabaud (1851-1930) : voir sa notice sur le Qui êtes-vous ? 1924-Algérie :

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

¹¹ Fernand Juillet-Saint-Lager (1852-1912) : ancien préfet, administrateur des Chemins de fer sur routes d'Algérie (1903), du Nord-Sud de Paris (1905) et de la Makanghia (1910). Commissaire aux comptes de la Banque franco-japonaise. Officier de la Légion d'honneur.

De Pellerin de Latouche, administrateur de la Compagnie du P. L. M. et de la Banque d'Algérie ;

G. Noblemaire, ingénieur ;

Albert Chabert, administrateur de la Compagnie de l'Est-Algérien ;

Xavier Janicot, directeur de l'Omnium Lyonnais de chemins de fer et tramways ;

[François] Gastu, [ancien député d'Alger,] administrateur du Crédit foncier et agricole d'Algérie [et de la Compagnie foncière et immobilière de la Ville d'Alger] ;

[Louis] Paysant, trésorier-payeur général en Algérie ;

Albert Mirabaud, de la maison Mirabaud, Puerari et Cie ;

Fernand Juillet-Saint-Lager, ancien préfet.

La première partie de cette résolution, à savoir la révocation de M. Linol, est adoptée par 2.324 voix contre 148.

La deuxième partie ayant trait à la nomination des nouveaux membres du conseil d'administration, est adoptée à l'unanimité.

5° L'assemblée générale nomme commissaires des comptes M. Haton, ancien président de section au tribunal de commerce, et M. Chatoney, actuellement commissaire des comptes à la Compagnie internationale du canal maritime de Suez, et fixe leur rémunération à 500 francs pour chacun d'eux.

Adopté à la majorité.

6° L'assemblée générale donne à ceux des administrateurs qui en auraient besoin, les autorisations prosrites par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Adopté à l'unanimité.

À noter qu'à cette réunion, 18.437 actions étaient présentes ou représentées.

Chemins de fer sur routes d'Algérie (Paris-Capital, 23 décembre 1903)

Une assemblée ordinaire de cette société a été tenue le 19 courant. Cette assemblée a été très mouvementée et a donné lieu à une vive discussion à la suite de laquelle les résolutions suivantes ont été adoptées :

1° Après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et de celui des commissaires des comptes, l'assemblée générale approuve les dits rapports et toutes les propositions qui en sont la conséquence.

Adopté à l'unanimité moins 218 voix.

2° L'assemblée générale approuve le bilan et les comptes arrêtés au 31 décembre 1902 tels qu'ils viennent d'être présentés, et arrête à la somme de 15.294 fr. 42, le solde débiteur du compte de profits et pertes.

Adopté à l'unanimité moins 218 voix.

3° L'assemblée générale donne *quitus* aux anciens administrateurs.

Repoussé à la majorité.

4° L'assemblée générale retire à M. Linol le mandat d'administrateur de la société qui lui avait été confié le 3 juin 1903, et nomme pour constituer le conseil d'administration de la société par suite de la démission de tous les autres membres actuels :

MM. Auguste Chabrières, administrateur de la Compagnie du P. L. M. ;

De Pellerin de Latouche, administrateur de la Compagnie du P. L. M. et de la Banque d'Algérie ;

G[eorges] Noblemaire, ingénieur ;

Albert Chabert, administrateur de la Compagnie de l'Est-Algérien ;

Xavier Janicot, directeur de l'Omnium Lyonnais de chemins de fer et tramways ;

[François] Gastu, administrateur du Crédit foncier agricole d'Algérie ;

[Louis] Paysant, trésorier-payeur général en Algérie ;

Albert Mirabaud, de la maison Mirabaud, Puerari et Cie ;
Fernand Juillet-Saint-Lager, ancien préfet.

La première partie de cette résolution, à savoir la révocation de M. Linol, est adoptée par 2.324 voix contre 148.

La deuxième partie ayant trait à la nomination des nouveaux membres du conseil d'administration est adoptée à l'unanimité.

5° L'assemblée générale nomme commissaires des comptes M. Raton, ancien président de section au tribunal de commerce, et M. Chatoney, actuellement commissaire des comptes à la Compagnie Internationale du Canal maritime de Suez, et fixe leur rémunération à 500 francs pour chacun d'eux.

Adopté à la majorité.

6° L'assemblée générale donne à ceux des administrateurs qui en auraient besoin, les autorisations prescrites par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Adopté à l'unanimité.

À noter qu'à cette réunion, 18.437 actions étaient présentes ou représentées.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE

(Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics, 26 décembre 1903, pp. 959-960)

L'assemblée générale ordinaire de cette société a eu lieu le 19 courant, sous la présidence de M. Gouteix, son administrateur-délégué ; elle était convoquée pour entendre le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires sur l'exercice clos le 21 décembre 1903.

Au courant de cette année, deux mois après l'assemblée générale extraordinaire, qui s'était tenue le 28 mars, la mise en liquidation judiciaire fut accordée, et c'est sous la tutelle du liquidateur que le reste de l'exercice s'est écoulé. Au commencement de 1903, un concordat fut obtenu. Les comptes de 1902 n'ont donc qu'un intérêt secondaire rétrospectif et ne sont, en réalité, qu'un compte d'ordre qui, selon la règle, devait être soumis à l'approbation de l'assemblée.

La réduction du capital social, votée en juin dernier, s'applique à l'exercice 1903, dont les comptes seront présentés aux actionnaires en 1904.

Il serait donc inutile de s'arrêter au détail de 1902. Ce qui, d'une manière générale, en ressort, c'est que la période de la liquidation que la société a traversée n'a nui en rien à l'exploitation de son réseau, qu'elle l'a exonérée de tous frais judiciaires et n'a pas empêché l'achèvement de la ligne de Castiglione. Aujourd'hui, le réseau complet est en exploitation, sous cette réserve toute naturelle que cette exploitation n'est pas encore normale.

Le bénéfice industriel réalisé a été, pour 1902, de 267.394 fr. Par malheur, en vertu des conventions onéreuses passées avec le département, celui-ci a prélevé sur cette somme 182.214 fr. et, pour l'année entière, il y a eu, frais généraux compris, déficit de 15.000 fr. C'est le premier exercice où le déficit ait apparue ; jusqu'alors il avait été masqué par des virements du compte d'exploitation au compte de premier établissement, irrégularité qui explique la chute de l'ancien conseil.

Le rapport examine ensuite la situation présente de la société. Il signale les insurmontables difficultés qu'a rencontrées et que rencontre encore la conclusion d'un accord ayant pour but de modifier les rapports du département et de la société. Les conditions imposées à celle-ci par le contrat actuellement en vigueur sont à vrai dire léonines. Plusieurs fois, les pourparlers ont été sur le point d'aboutir à une transaction, mais les adversaires de la société sont toujours parvenus à empêcher la conclusion définitive de l'arrangement et les négociations durent encore. Cette situation est la

seconde raison qui a motivé la retraite de l'ancien conseil ; il a fait place à d'autres personnalités qui, peut-être, sauront réaliser mieux que lui le programme qu'il s'était tracé.

Après la lecture du rapport du conseil, l'assemblée a entendu le rapport des commissaires concluant à l'adoption des comptes et du bilan présentés à l'assemblée.

L'intérêt de la journée n'était pas, d'ailleurs, dans ces exposés, mais dans la discussion qui a précédé le vote des résolutions.

Elle a été des plus vives par suite de l'intervention malheureuse de M. Linol, administrateur, actionnaire et créancier de la société, en outre protagoniste de l'opposition au conseil actuel. M. Linol avait, avant la séance, adressé par huissier au président, une protestation contre la dernière délibération du conseil, « les administrateurs encore en exercice ayant, prétendait-il, délibéré et arrêté des résolutions alors qu'ils n'avaient plus la liberté et l'indépendance nécessaires à l'accomplissement de leur mandat, les uns comme employés supérieurs de l'Omnium [lyonnais], les autres comme ayant vendu leurs titres à l'amiable dès avant l'assemblée et comme figurant encore sur la feuille de présence ».

Nous ne saurions entrer dans le débat confus, obscur et très ardu que M. Linol a cru devoir soutenir pour expliquer et faire prévaloir son opposition. Son argumentation, de valeur douteuse, a été, à mainte et mainte reprise, interrompue par des marques d'improbation et par des protestations véhémentes.

En somme, l'assemblée a nettement refusé de s'associer à ses revendications.

Nous ne voulons retenir de cette polémique que la protestation véhémement par laquelle M. Pellerin de Latouche a su dégager la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée des insinuations que M. Linol avait mises en scène pour les besoins de sa défense. Il nous semble utile de la reproduire intégralement d'après le compte rendu sténographique qui mentionne les manifestations diverses de l'auditoire :

M. Pellerin de Latouche. – M. le président de l'assemblée vient de me donner la parole. J'estime, Messieurs, que la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ayant été mise en cause par M. Linol, administrateur de la Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie, depuis le mois de juin dernier, avocat, liquidateur de sa profession, et ayant fait des insinuations sur les intentions de la Compagnie P.-L.-M., j'estime, Messieurs, qu'il sera peut-être intéressant pour l'assemblée de recevoir de la bouche d'un administrateur de la Compagnie P.-L.-M. l'opinion de cette Compagnie sur la question qui vous est soumise. (Applaudissements.)

Je sais, Messieurs, que M. Linol a en ce moment une supériorité, celle de l'estrade (rires) ; j'ai, je crois, sur lui celle de la situation que j'occupe. (Applaudissements.)

La Compagnie P.-L.-M., vous a-t-on dit, a une politique. Voilà le mot que j'ai retenu et qui m'a fait demander la parole au président de l'assemblée.

La politique de la Compagnie de Lyon, c'est la haute conception qu'elle a des obligations et des devoirs que lui impose le grand service public qui lui est confié. (Applaudissements.)

La Compagnie P.-L.-M. a été sollicitée, invitée.

Une voix. – C'est vrai !

M. Pellerin de Latouche. – À faire pour la Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie une œuvre de rénovation et de réorganisation. (Applaudissements.)

La Compagnie P.-L.-M., qui connaît ses devoirs, s'est prêtée à la combinaison dont les représentants autorisés de la Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie sont venus lui parler, et Immédiatement, pour qu'il n'y ait aucune ambiguïté, je déclare que c'est parce que l'Omnium lyonnais – connu de la Compagnie P.-L.-M. pour sa compétence et son honorabilité (applaudissements), pour sa compétence en ce qui concerne particulièrement les questions de chemins de fer et de tramways qui a

l'habitude de l'exploitation des chemins de fer sur routes, alors que la Compagnie P.-L.-M a des formules d'exploitation de chemins de fer à voie large, c'est, dis-je, parce que l'Omnium lyonnais a été le pivot de la combinaison que le P.-L.-M., assuré que l'exploitation des Chemins de fer sur routes d'Algérie serait entre des mains habiles et honnêtes, a prêté son concours. Elle n'a pas été seule, vous savez qu'elle a été suivie par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est-Algérien et par les groupes de l'Algérie financière et industrielle, que dans sa délibération d'octobre dernier, le conseil général exprimait le désir de voir reprendre l'administration des Chemins de fer sur routes d'Algérie.

Je crois que ces explications que je devais, étant donné qu'on avait parlé de la politique du P.-L.M, étaient indispensables, et je prie d'excuser leur longueur. (Applaudissements.)

M. Linol. – Messieurs... (Assez ! assez !)

La lutte engagée par l'infortuné M. Linol n'a pas tourné à son avantage, la quatrième résolution proposant de le relever de son mandat d'administrateur a été votée par 2.324 voix contre 148.

Les autres propositions du conseil ont été également votées, la troisième exceptée, qui proposait de donner un *quitus* pur et simple aux anciens administrateurs. Elle a été repoussée à l'unanimité.

LA CAISSE GÉNÉRALE
[ex-Caisse générale d'épargne et de crédit]
(*Paris-Capital*, 23 mars 1904)

Participations
[Chemins de fer sur route d'Algérie \(en reconstitution\) ;](#)

GASTON PELLERIN DE LATOUCHE, PRÉSIDENT

Compagnie des voies ferrées économiques*
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 8 octobre 1904)

Les actionnaires de la Compagnie des voies ferrées économiques, réunis le 29 septembre en assemblée générale extraordinaire, ont approuvé la [transaction passée le 8 septembre dernier entre cette société et la Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie](#), transaction ayant pour objet le règlement des différends pendant entre les deux sociétés. L'assemblée a accepté la démission de MM. Chesse, Cuyer et Hatier et nommé administrateurs pour six années, MM. Gouteix, Hatier, Lefas, Potonet et Vereist.

Petite correspondance
(*Le Journal des finances*, 19 août 1905)

Les Chemins de fer sur routes d'Algérie sont en meilleure posture. Une amélioration se produira, mais lentement, tout au moins tant que le nouveau réseau ne sera pas en exploitation,

Quant au cours de 136 fr., c'est le dernier inscrit à la Cote officielle de Lyon.
C'est aux environs de ce. prix que votre ordre serait sans doute exécuté.
Si le doute vous pèse, vous n'avez qu'à passer un ordre ferme en donnant une limite.
Ainsi vous serez fixé.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE (*Le Journal des finances*, 23 septembre 1905)

Un décret, paru au *Journal officiel* du 22 septembre, déclare d'utilité publique les lignes de tramways destinées à compléter le réseau actuel de la Cie des Chemins de fer sur routes, autorise le département d'Alger à pourvoir à la construction de ces lignes et approuve la convention par laquelle le département d'Alger rétrocède aux Chemins de fer sur routes les nouvelles lignes jusqu'en 1950.

HISTORIQUE CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE (*Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 7 octobre 1905)

La Société des CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE a été constituée le 7 mars 1892, pour l'exploitation de quatre lignes de tramway, à traction mécanique, dans le département d'Alger, allant de :

SAINT-EUGÈNE à ROVIGO, avec embranchement au Port d'Alger ; ALGER à COLEA, avec embranchement éventuel sur Castiglione ; DELLYS à BOGHNI EL-AFFROUN à MARENGO, ces concessions résultant des conventions signées par M. CAZE, avec le Département d'Alger, le 1^{er} mai 1891, approuvées par décret du 16 janvier 1892.

L'ensemble de ces quatre lignes présente actuellement un développement de 167 km. environ.

Le capital, fixé originellement à 2.150.000 fr., a été successivement porté à 14 millions de francs par des augmentations nécessitées par l'exécution d'un embranchement du Champ-de-Manœuvres au Ruisseau ; par la substitution de la traction électrique à la traction à vapeur, sur une partie de la ligne de St-Eugène à Rovigo ; par l'achat du matériel roulant et par diverses subventions de construction de la ligne d'Alger à Koléa et de la ligne Dellys à Boghni.

En outre, il a été créé 3.346 obligations, 4 1/2 %, de 500 fr.

Mais les opérations de la société furent, dès le début, peu brillantes. Les conventions passées avec le Département accordaient, en effet, une formule d'exploitation absolument désastreuse : $2.500 + R/4$, ce terme de 2.500 s'appliquant à chaque kilomètre de ligne et le terme R représentant la recette brute kilométrique annuelle, impôts déduits.

Ce fut là l'erreur, commune à cette époque, d'accepter, sans avoir encore les données de l'expérience, des formules d'exploitation qui ne permettaient pas de couvrir les frais.

La société ne tarda pas à s'en apercevoir, lors notamment de l'installation de la traction électrique dans la traversée d'Alger en 1897. Elle sollicita une modification de formule qui lui fut accordée par la convention du 11 juin 1900. Cette formule était de $1.500 + R/2$ pour toutes les lignes électrique ou à vapeur. Mais ce ne fut pas encore suffisant et les résultats continuèrent à être déplorable. :

On peut en juger par le tableau ci-dessous :

Années	B é n é f i c e s d'exploitation	Part du département
1889	293.470	128.000
1900	128.300	188.500
1901	115.400	148.800
1902	15.300	196.700

et si la même formule avait continué à être appliquée, la part du département aurait été, en 1903, de 242.000 et, en 1904, de 297.000.

Ainsi, l'application de la formule conduisait la société à sa ruine totale : la perte aurait même été d'autant plus forte que les recettes de la société auraient été plus élevées.

Bref, le 15 juin 1902, le conseil déposait le bilan et la liquidation judiciaire était prononcée. Le passif réel (y compris les 3.346 obligations) dépassait à ce moment-là plus de 6 millions de francs.

Cependant, la vitalité de la société était incontestable. Les recettes montraient, en effet, une progression remarquable qui devait inspirer confiance aux créanciers et aux actionnaires.

Un concordat fut voté le 15 mars 1903, par lequel :

1° Le capital serait ramené à 5.600.000 fr. par réduction de la valeur nominale des actions de 500 fr. à 200 fr.

2° La création de 5.500.000 fr. d'obligations, 4 %, amortissables en 41 ans, serait demandée pour payer à raison de 100 % les dettes obligataires et chirographaires, lesquelles étaient mises sur le même pied.

Ce concordat a été homologué le 8 mai 1903, la réduction de capital a été votée par les actionnaires le 3 juin 1903 et les formalités pour l'obtention de l'émission des obligations, ont été entreprises de suite ;

Parallèlement, des démarches pressantes étaient faites à Alger, pour obtenir du conseil général une nouvelle modification de formule et la concession d'un nouveau réseau de lignes vapeur d'environ 270 kilomètres.

Ces pourparlers, entamés par le Conseil intérimaire qui avait succédé à celui que présidait M. Caze, au moment de la liquidation, n'obtinrent pas de suite l'agrément du conseil général.

Celui-ci émit le vœu, en octobre 1903, qu'un nouveau conseil, composé « de personnalités indiscutables et autant que possible algériennes » accepte de prendre l'affaire en mains.

C'est pour répondre à ce désir que fut constitué, le 19 décembre 1903, le conseil actuel qui se compose de :

Président

M. Gaston de Pellerin de Latouche, administrateur de la Compagnie P. L. M., et de la Banque de l'Algérie.

Administrateurs

M. Xavier Janicot, administrateur-délégué de l'Omnium lyonnais ;
M. Albert Chabert, président de l'Omnium lyonnais et administrateur de la Compagnie de l'Est-Algérien ;
M. Félix [*sic* : François] Gastu, administrateur du Crédit foncier [et agricole d'Algérie] ;
M. Albert Mirabaud, administrateur de la Compagnie algérienne ;
M. Léon [*sic* : Louis] Paysant, trésorier général honoraire à Alger ;

M. Georges Noblemaire, ingénieur ;
M. Fernand Juillet-Saint-Lager, ancien préfet.

Les efforts de ce nouveau conseil viennent enfin d'aboutir à l'agrément par toutes les autorités successives, y compris le Conseil d'État, d'une nouvelle convention, dont les dispositions principales sont les suivantes (cette convention est parue dans le *Journal officiel*, du 22 septembre 1909)

1° Les nouvelles formules d'exploitation sont de $1.500 + \frac{3}{4} R$ pour la ligne électrique ; $1.230 + \frac{2}{3} R$ pour la ligne vapeur.

Elles sont consenties à partir de la date du décret de concession, mais sans que leur effet puisse entraîner un débours quelconque pour la société, depuis la date du 16 juin 1902, date de la liquidation judiciaire.

3° En outre, la Société est autorisée à prélever sur ses recettes :

a) 548.000 fr. pour intérêt et amortissement du capital engagé au 15 juin 1902 ;

b) L'intérêt à 5 % sur une somme d'environ 1.000.000 de francs qu'elle a encore à déboursier pour travaux et matériel complémentaire du 1^{er} réseau.

Ce n'est qu'après tous ces prélèvements, que le partage de l'excédent, s'il en existe, s'effectue avec le Département.

3° Un nouveau réseau de 243 kilomètres environ lui est concédé, dont la construction sera faite par la Société avec les fonds du Département, au prix forfaitaire de 14.941.000 fr. et dont l'exploitation lui est confiée avec la formule $1.000 + \frac{2}{3}R$ et une garantie de recettes, pendant 10 ans, de 2.500 francs par kilomètre, l'insuffisance jusqu'à concurrence de 500 francs par kilomètre étant versée par le Département.

On peut faire ressortir l'importance de ces nouvelles conventions, en ce qui touche la question formulée, par ce fait que :

En 1903, au lieu de verser au Département 242.000 francs, la Société a conservé son bénéfice qui a été brut de 217.000 francs environ ;

Et en 1904, au lieu de verser 297.000 francs, elle a conservé son bénéfice qui a été brut de 373.000 francs.

Ces formules nouvelles permettent en réalité à la Société de conserver l'intégralité de ses bénéfices, jusqu'à une recette très élevée. Le calcul indique que jusqu'à 3 millions de recettes environ, le Département ne touche rien.

En ce qui concerne, d'autre part, le nouveau réseau, l'étude des avant-projets qui a permis d'accepter le chiffre forfaitaire de 14.941.000 fr. laisse supposer un bénéfice probable de construction d'environ 15 %, et pour ce qui est de l'exploitation, la garantie kilométrique de 2.500 francs avec versement éventuel de 500 francs par le Département pendant 10 ans, permet de compter que, en tout cas, la Société n'est exposée de ce fait à aucune perte et qu'elle peut, au contraire, espérer un bénéfice intéressant par suite du développement croissant des régions ainsi desservies.

Les conditions d'exploitation de la société, au point de vue financier, sont absolument transformées.

Voyons maintenant :

1° Quelles sont les charges qu'a laissées à la Société la gestion antérieure.

2° Quels sont les bénéfices à prévoir et dont l'obtention des nouvelles formules lui laisse la disposition.

Apurement de la situation financière. – Le bilan au 31 décembre 1904 se présente ainsi :

Les comptes créanciers figurent au passif de ce bilan, pour 7.077.860 fr. 10 et dans ce chiffre les créanciers concordataires s'élèvent seulement à 5.807.559 fr. 69. Le reste représente ou des comptes de provision pour procès qui disparaîtront en 1905 ou des comptes créditeurs ordinaires de l'exploitation ou des créanciers pour travaux, dont la contrepartie est inscrite à l'actif dans les débiteurs divers et qui seront réglés par la proportion encore due des subventions du Département.

L'extinction du compte Créanciers concordataires se fera par la remise des 5.500.000 francs d'obligations nouvelles et par le paiement des soultes espèces spécifiées au concordat pour les créances inférieures à 500 francs ou laissant un reliquat inférieur à 500 francs (montant approximatif 145.000 francs). Les 160.000 francs restants seront éteints, soit par des rachats de créances, soit par des réductions volontaires, certaines de ces créances (toutes portées au bilan pour leur maximum de réclamation) étant contestées par la société. Au besoin, on aurait recours pour racheter quelques créances, à une partie de l'emprunt supplémentaire de 1.500.000 francs indiqué plus bas.

Bénéfices à prévoir. – Le bénéfice brut d'exploitation, en 1903, qui a été de 317.000 francs environ, a été intégralement appliqué à amortir le compte de liquidation générale.

Celui de 1904, s'élevant à 373.386 fr. 58 a servi :

1° À concurrence de 238.338 fr. 87 à payer l'intérêt de 4 % dû, d'après le concordat, depuis le 1^{er} janvier 1904, à tous les créanciers, en attendant l'émission des obligations concordataires ;

2° À amortir les travaux effectués pendant l'exercice.

Finalement, le solde créditeur du compte Profits et pertes ne s'élève plus qu'à 27.269 33, mais, en réalité, le solde net, propre à l'exercice 1904, a été de 135.047 francs 71.

En 1905, les résultats acquis jusqu'à présent ne peuvent donner une indication bien nette.

Les recettes avaient continué à croître jusqu'au mois d'avril, à la fois sur la ligne électrique et sur la ligne vapeur. Depuis cette époque la ligne électrique a continué à augmenter, mais les lignes à vapeur, notamment celle d'Alger-Koléa, qui traverse des régions essentiellement viticoles, ont vu leurs recettes baisser légèrement à cause de la mévente des vins.

Il faut dire cependant que, depuis cette date du mois d'avril, les expéditions ont été arrêtées principalement parce que les propriétaires se réservent, escomptant une hausse des prix, les nouvelles de la région du Midi de la France étant défavorables. En effet, depuis un mois, les cours ont repris d'environ 1 franc par hectolitre et l'on continue à escompter une augmentation sensible.

Il est donc à prévoir que, pendant le 2^e semestre de l'année courante, les expéditions vont reprendre, d'abord pour débarrasser les caves de la récolte encore emmagasinée, ensuite pour écouler la récolte probable de l'exercice.

Malgré tout, nous ne comptons que sur un chiffre analogue à celui de l'année dernière, c'est-à-dire, 2.250.000 francs.

Quant aux dépenses, elles se ressentiront d'une façon certaine, dans le courant du semestre, des notables améliorations apportées dans le service électrique. Le matériel a été remis en état et, de ce chef, les dépenses de l'atelier seront sensiblement réduites.

D'autre part, depuis le 1^{er} août, le service marchandises de la ligne d'Alger-Koléa s'effectue entièrement par locomotives à vapeur, sans emprunter, comme autrefois, les tracteurs électriques depuis les Deux-Moulins jusqu'au port d'Alger. Il en résultera une économie considérable par la suppression de ces tracteurs qui consommaient une grande quantité d'énergie.

Le conseil vient, en outre, de décider la construction des voies de quai, destinées à rallier les deux lignes vapeur d'Alger à Koléa et du port d'Alger à Rovigo, et destinées aussi à donner aux commerçants de grandes facilités pour leurs embarquements et déchargements, c'est-à-dire à attirer à la Société une clientèle qui lui échappait jusqu'ici.

Ces voies de quais seront en service seulement vers le mois de novembre, mais, dès le début, leur influence se fera sentir.

Enfin, les frais généraux du siège central seront également réduits.

Sans vouloir donner, dès à présent, un chiffre ferme, on peut raisonnablement compter sur une augmentation considérable des bénéfices nets et il n'est pas douteux que ceux de l'année en cours permettent de distribuer un dividende qui devra

progresser avec l'augmentation certaine des résultats des exercices suivants. En somme, la situation de la société s'est complètement transformée, avec l'administration nouvelle dont les membres sont des personnalités influentes et compétentes.

Nous savons, de plus, que les actions, qui ne se négocient actuellement qu'à la Bourse de Lyon, vont être prochainement réintégrées à la Cote officielle de la Bourse de Paris où elles ne tarderont pas, nous en sommes convaincus, à dépasser le pair qui est de 200 francs.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Journal des finances*, 28 octobre 1905)

L'assemblée ordinaire est convoquée pour le 2 novembre.

I. — L'exercice terminé au 31 décembre 1904 accuse une légère amélioration sur le précédent.

Il s'est soldé par un bénéfice de fr. 27.269 33 contre fr. 7.698 96 en 1903.

Voici un résumé du compte de profits et pertes :

DÉBIT	
135.490 68	Frais généraux
1.745.192 24	Dépenses d'exploitation
238.338 87	Intérêts hypothéc. et concordataires
107.778 38	Amortis, des frais de 1 ^{er} établissement
<u>2.226.800 17</u>	Total
CRÉDIT	
2.241.738 08	Recettes d'exploitation
12.331 42	Recettes diverses
<u>2.254.069 50</u>	Total
2.226.800 17	Rappel du débit
<u>27.269 33</u>	Bénéfice

II. — Addition faite du bénéfice reporté de 1903, le solde disponible ressort à fr. 34.968 29.

Aucun dividende ne sera proposé.

III. — On se souvient que cette société, qui a été mise en liquidation judiciaire en 1902 et a obtenu son concordat en 1903, s'est complètement réorganisée et se trouve en bonne voie de relèvement.

Je rappelle que :

1° Le capital a été ramené de fr. 14.000.000 à francs 5.600.000 par la réduction des actions de fr. 500 à fr. 200, pour opérer des amortissements.

2° Le conseil d'administration a été renouvelé et comprend des représentants de l'Omnium lyonnais, du P.-L.M., de l'Est-Algérien, et du Crédit foncier et agricole d'Algérie [CFAT].

La direction technique a été confiée à l'Omnium lyonnais.

3° La société a conclu avec le département d'Alger un nouveau contrat modifiant la formule d'exploitation à son avantage et déterminant les conditions de construction et d'exploitation des lignes nouvelles.

On sait que l'action vient d'être admise à la Cote officielle des agents de change de Paris, où elle se négocie depuis le 13 octobre.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Gil Blas*, 11 novembre 1905)

L'assemblée ordinaire des actionnaires de la Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie a eu lieu hier, sous la présidence de M. Pellerin de Latouche, président, qui a donné lecture du rapport du conseil d'administration.

Ce rapport fait ressortir l'amélioration sensible de la situation de l'entreprise, notamment au point de vue de l'exploitation qui donne, cette année, des résultats très encourageants. C'est ainsi que le coefficient d'exploitation s'est abaissé de 86,9 % à 83,4 %.

Après la lecture, par M. [Eugène] Hatton ¹², du rapport des commissaires, qui conclut à l'approbation des comptes, diverses questions sont posées au président, qui y répond à la satisfaction générale.

Le président met ensuite aux voix les résolutions suivantes, qui sont adoptées à l'unanimité :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration, approuve ledit rapport avec toutes les propositions qui en sont la conséquence.

2° L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport de MM. les commissaires des comptes, approuve le bilan et les comptes arrêtés au 31 décembre 1904, tels qu'ils viennent d'être présentés, et décide de reporter à nouveau le solde créditeur du compte profits et pertes, soit 34.968 fr. 29.

3° L'assemblée générale ratifie, en tant que besoin, la convention passée avec le conseil général du département d'Alger, à la date du 13 mai 1905, ainsi que les cahiers des charges y annexés.

4° L'assemblée générale nomme MM. [François] Gastu et de Pellerin de Latouche, administrateurs pour six ans, et M. Albert Galicier, administrateur, en remplacement de M. Auguste Chabrières, décédé, également pour six ans.

5° L'assemblée générale nomme MM. Hatton et Chatoney, commissaires des comptes pour l'exercice 1905, et fixe à 500 francs la rémunération de chacun d'eux.

En cas d'empêchement de l'un d'eux, le commissaire restant aura, seul, tous les pouvoirs jusqu'à la prochaine assemblée.

6° L'assemblée générale ratifie tous les marchés et entreprises avec les Sociétés dans lesquelles un ou plusieurs administrateurs avaient un intérêt, et donne, pour l'exercice en cours, à ceux des administrateurs de la Société qui en auraient besoin, les autorisations prescrites par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

¹² Eugène Hatton (1851-1918) : industriel, président de section au Tribunal de commerce de la Seine, commissaire aux comptes de la Compagnie générale transatlantique, des Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire, de la Banque transatlantique, membre de la commission de vérification des comptes de la Cie de Suez (1910)... Administrateur du Comptoir central de crédit (le « Comptoir Naud »)(1912). Constructeur de nombreux immeubles à prix modérés dans les quartiers sud et est de Paris, il se propose, en août 1914, de transformer son hôtel ouvrier de la rue de Charonne en hôpital de 800 lits et de subvenir à ses frais à hauteur de 50.000 fr. par mois. Un square porte son nom à Bercy (Paris, 12^e).

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Journal des finances*, 18 novembre 1905)

L'assemblée ordinaire a eu lieu le 9 novembre.

I. — Je ne reviendrai pas sur les comptes de l'exercice 1904 que j'ai présentés dans le numéro du 28 octobre et qui ont comporté un solde bénéficiaire de fr. 34.968,29.

Les actionnaires ont décidé de reporter cette somme à nouveau.

Le coefficient d'exploitation, qui était de 86,9 % en 1903, s'est abaissé à 83,4 % en 1904.

n. — Les conventions avec le département d'Alger concernant les lignes nouvelles ont été promulguées à l'*Officiel* du 22 septembre. Le chiffre forfaitaire de construction a été réduit de 16.978.000 à fr. 14.941.000 par suite de l'ajournement d'une partie du tracé. Une garantie de fr. 500 par kilomètre est accordée pour dix ans.

Il va être procédé sans retard aux travaux.

III. — Le parachèvement du réseau actuel a été poursuivi avec activité.

Un programme d'améliorations à apporter aux installations a été dressé et sera exécuté au fur et à mesure des besoins. Il y aura lieu aussi d'acquérir du matériel roulant pour répondre aux exigences du trafic.

Pour cet ensemble de dépenses, la société a obtenu la promesse que les fonds nécessaires seront mis à sa disposition par les maisons de banque qui se sont groupées autour du conseil.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Le Journal des finances*, 6 octobre 1906)

Les recettes d'exploitation se sont élevées en 1910 à 3.282.783 fr. 13 contre 2.945.335 fr. 33 précédemment.

En tenant, compte du montant des intérêts et services et déduction faite des charges de l'exercice, le bénéfice net s'établit à 369.252 fr. 45 contre 351.762 fr. 83 et report antérieur compris, le solde disponible atteint 451.863 f. 05 au lieu de 388.198 f. 74 en 1909.

Le conseil a proposé à l'assemblée du 30 juin de porter le dividende de 6 francs à 8 francs par action.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Journal des finances*, 15 décembre 1906)

Les trois derniers quarts restant à verser sur les actions de priorité doivent être effectués au plus tard le 27 décembre, à raison de 150 francs.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
SIÈGE SOCIAL : À PARIS 20, RUE D'ATHÈNES
(*Recueil des Assemblées générales*, 25 décembre 1906)

PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ

Société anonyme au capital de 8 millions de francs divisé en 40.000 actions de 200 francs chacune, dont 12.000 actions de priorité et 28.000 actions ordinaires.

Les 12.000 actions de priorité ont été émises conformément aux décisions de l'assemblée générale du 10 octobre 1906 pour porter le capital de 5.600.000 francs à 8 millions et cette augmentation a été rendue définitive par l'assemblée générale extraordinaire du 23 novembre que nous publions ci-après (voir p. 1271).

Les 11.000 obligations de 500 francs 4 % représentant un capital de 5.500.000 francs, dont la création était prévue par le concordat de 1903, ont été émises au commencement de l'année 1906.

Ces obligations sont remboursables au pair en quarante et un ans. Elles sont inscrites à la Cote officielle de la Bourse de Paris, première partie au comptant et à la cote de Lyon, de même que les actions ordinaires.

Cours du 15 décembre 1906 :

Actions ordinaires 113 francs

Obligations 416 francs

Le compte rendu de l'exercice précédent (assemblée générale du 9 novembre 1905 a été publié dans *Les Assemblées générales*, année 1905, fasc. VII, p. 621 et suiv

Conseil d'administration

MM. Gaston de Pellerin de Latouche, président ; Xavier Janicot et Fernand Juillet-Saint-Lager, membres du comité de direction ; Albert Chabert, Fernand Devise ¹³, Félix [sic : François] Gastu, Albert Mirabaud, Georges Noblemaire, Léon [sic : Louis] Paysant, administrateurs.

Commissaires : MM. Hatton et Chatoney.

Directeur : M. Albert Tanon, ingénieur civil des mines.

AG et AGE du 10 octobre 1906

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation les résultats de l'exploitation de votre Société au 31 décembre 1905.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1905

ACTIF	
Frais de premier établissement	14.928.515 47
Approvisionnements	348.845 99
Cautionnements	207.766 77
Débiteurs divers	823.514 01
Caisses et banques	207.401 03
	<u>16.516.043 27</u>

¹³ Fernand Devise (1867-1925) : maître des requêtes au conseil d'État. Marié à Anita Chabrières, fille d'Auguste. Il succède à son beau-père à l'Omnium lyonnais et dans diverses filiales. Il siégea au total dans plus de deux douzaines de sociétés :

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

PASSIF	
Capital actions	5.600.000 00
Subventions	3.305.614 00
Créanciers divers	7.542.996 12
Profits et pertes :	
Report de l'exercice précédent	34.968 29
Solde exercice 1905	32.464 86
	<u>16.516.043 27</u>

PROFITS ET PERTES

DÉBIT	
Frais généraux Paris	103.775 54
Dépenses d'exploitation	1.734.843 30
Intérêts concordataires, hypothécaires et divers	229.502 42
Amortissement des frais de premier établissement	140.000 00
Solde créditeur	32.464 86
	<u>2.240.586 12</u>
CRÉDIT	
Recettes d'exploitation	2.226.177 68
Recettes diverses	14.408 44
	<u>2.240.586 12</u>

Nous allons, Messieurs, vous donner sur les différents chapitres du bilan, les explications nécessaires.

À l'actif : Les frais de Premier Établissement, soit 14.928.515 47

présentent sur le chiffre au 31 décembre 1904 une augmentation de 259.872 fr. 30.

Nous avons dû, comme l'année précédente, procéder à d'importants travaux de réfection de voie et de remise en état du matériel. Nous avons, en outre, effectué l'installation des voies du boulevard. Front-de-Mer et commencé la construction des voies de quai. Nos dépenses se sont élevées de ces chefs à 399.872,30. Mais nous avons jugé nécessaire de faire subir à l'ensemble de notre compte de premier établissement, une dépréciation de 140.000 fr. d'où ressort l'augmentation apparente ci-dessus de : 259.872 fr. 30.

Les approvisionnements, soit 348.845 99

comprennent pour 75.036,49 du matériel de voie destiné à des travaux de construction et qui sera par conséquent viré en 1906 au premier établissement.

Le montant de ce compte, uniquement réservé aux besoins de l'exploitation, s'élève donc seulement à 273.809,50 en légère diminution de 6.522,71 sur le chiffre de l'année précédente.

Les cautionnements, soit 207.766 77
ont augmenté de 98.800 fr. par suite des versements que nous avons dû faire pour nos lignes nouvelles, conformément aux stipulations de la Convention du 13 mai 1905 approuvée par décret du 10 septembre 1905.

Les Débiteurs divers, soit 823.514 01
comprennent les comptes courants débiteurs de l'exploitation pour 174.092 fr. 06 et les sommes dues pour travaux par le département d'Alger pour 649.421 fr. 95 ce dernier chiffre restant inchangé sur le présent bilan.

Le compte Caisses et Banques, soit 207.401 03
ne demande pas d'explication spéciale.

Le capital, soit 5.600.000 00
et les subventions du département, soit 3.305.614 00
n'ont pas varié.

Les Créanciers divers, soit 7.542.996 12
se décomposent en :

- 1° Comptes créditeurs de l'exploitation 331.975 09
- 2° Créanciers hypothécaires 111.652 94
- 3° Intérêts restant à payer 142.567 14
- 4° Créanciers concordataires 6.520.563 71 ?
- 5° Avance en compte courant 436.236 24

Nous vous donnons plus loin l'explication de ce dernier compte et nous vous indiquons en même temps comment nous avons opéré dans les premiers mois de 1906, pour l'apurement du compte « Créanciers concordataires ».

Enfin le compte Profits et pertes se solde, après paiement des intérêts de diverses dettes et après l'amortissement de 140.000 fr. sur les frais de premier établissement que nous avons signalé plus haut, par un bénéfice de 32.464 fr. 86 qui, ajouté au solde reporté de l'exercice précédent, soit 34.968 fr. 29, fait ressortir à votre bilan un solde créditeur de 67.433 15

que nous vous proposons de reporter à l'exercice suivant.

Résultats d'exploitation

La comparaison des résultats d'exploitation de l'exercice 1905, avec ceux de l'exercice précédent, s'établit ainsi :

	Recettes	Dépenses	Produit net	Coef. d'expl. (%)
1904				
Service électrique	1.230.135 00	1.025.506 86	264.629 86	80
Service à vapeur	951.603 08	719.685 88	31.917 70	75,7
Ensemble	<u>2.241.788 68</u>	<u>1.745.192 24</u>	<u>496 547 56</u>	<u>77,8</u>
1905				
Service électrique	1.3317.467 00	910.687 07	390.779 43	70
Service à vapeur	894.710 68	794 55 73	100.554 95	88,7
Ensemble	<u>2.226.177 68</u>	<u>1.784.843 30</u>	<u>491.38488</u>	<u>77,4</u>

Les recettes de la ligne électrique ont montré une progression régulière de 41.000 francs environ par suite du développement de la population algéroise. Celles des lignes-

vapeur ont, au contraire, été fortement et défavorablement influencées par la mévente des vins. Elles ont fléchi de 57.000 francs environ, ramenant à près de 16.000 francs la diminution totale des recettes d'ensemble de la Société.

Malgré cela le produit net de 1905 n'a été inférieur que de 5.000 francs environ à celui de 1904 (491.000 en 1905 contre 496.000 en 1904).

Mais ce qu'il y a surtout d'intéressant à constater, c'est la manière dont ce résultat a été obtenu. En effet, en même temps que les recettes du service électrique augmentaient, les dépenses diminuaient dans une forte proportion, si bien que le produit net de ce service passait de 264.000 francs en 1904 à 390.000 en 1905, ramenant de 80 à 70 % le coefficient d'exploitation. Nous comptons bien continuer à améliorer sensiblement le rendement de cette partie capitale de votre exploitation.

Par contre, le service-vapeur a eu à subir en 1905, non seulement la baisse de recettes, signalée plus haut de 57.000 francs, mais, des dépenses spéciales d'entretien du matériel et de réparation de voies.

Nous aurons encore pendant un certain temps à supporter ainsi dans ce service les conséquences des difficultés financières de la Société pendant la période de liquidation, et il faut vous attendre à voir en 1906 et 1907 les dépenses du réseau-vapeur atteindre à nouveau un chiffre élevé. Nous nous hâtons d'ailleurs de vous dire que nous espérons, bien que les recettes compenseront largement cette influence déplorable, car, à l'heure actuelle, la comparaison des recettes du réseau-vapeur donne une plus-value de 70.000 francs environ en faveur de 1906, et pour l'ensemble des deux exploitations un accroissement total de 93.000 francs.

Enfin, en ce qui concerne les frais généraux, vous remarquerez au compte profits et pertes qu'ils se sont élevés, en 1905, à 103.775 54

alors qu'ils étaient en 1904 de 135.490 68

Soit une réduction de 31.715 41

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LA SITUATION ACTUELLE

Obligations concordataires

C'est seulement le 27 décembre 1905 que l'autorisation d'émission des 11.000 obligations nouvelles représentant un capital de : 5.500.000 francs, nous a été donnée par M. le gouverneur général de l'Algérie.

Nous n'avons pu, par suite, commencer la remise de ces obligations aux créanciers concordataires que le 12 février 1906 à cause des délais nécessaires pour la confection, le timbrage et la signature des titres. Mais pour nous conformer aux prescriptions du concordat, nous avons procédé le 28 décembre 1905 à un tirage sur numéros, chaque créancier ayant été préalablement avisé des numéros des obligations qui lui étaient attribuées. Ces obligations sont inscrites depuis le 26 mars 1906 à la Cote officielle de la Bourse de Paris, première partie au comptant. Elles se négocient également à la Bourse de Lyon.

Comme vous le saviez déjà, Messieurs, le chiffre d'obligations que nous étions autorisés à émettre n'était pas suffisant pour régler entièrement toutes vos créances concordataires. Mais nous avons toujours pensé arriver à l'apurement de cette situation par la rachat de quelques créances. Nous avons procédé, en effet, à cette opération au début de 1906, de sorte qu'à l'heure actuelle tous les créanciers concordataires se trouvent désintéressés. Nous avons même dû racheter un chiffre de créances plus élevé que celui qui aurait été strictement nécessaire et, de ce chef, il nous reste en portefeuille une certaine quantité d'obligations dont le prix de revient est assez bas et que nous réaliserons ultérieurement au mieux de vos intérêts.

Ouverture de crédit

Pour l'apurement de la situation financière, il fallait que nous nous procurions des ressources spéciales, en dehors, des produits de l'exploitation.

Nous avons, en outre, à faire face aux engagements contractés avec le département lors de la modification de formule et aux termes de la convention du 13 mai 1905.

Enfin, nous devons remettre en état notre réseau actuel et acquérir le nouveau matériel qu'exigeaient les perspectives d'accroissement de notre trafic.

Nous nous sommes adressés, comme nous vous le disions l'année dernière, aux établissements de banque et de crédit qu'a su grouper autour de lui votre conseil d'administration et nous avons réussi à obtenir d'eux une première ouverture de crédit de 1.600.000 fr. à 6 % l'an, commission comprise. C'est ainsi que vous voyez figurer à notre passif au 31 décembre 1905 un compte d'avance en compte courant s'élevant à 436.236 fr. 24.

Augmentation de capital. — Création d'actions de priorité.

Mais en contractant cet emprunt, nous savions bien qu'il était insuffisant.

En effet, du 1^{er} janvier 1904 au 31 juillet 1906, notre compte de 1^{er} établissement a été débité de 1.054.809 80

pour travaux et achat de matériel et y compris les frais d'études des projets d'exécution du 2^e réseau

Nous avons en outre en 1906 :

1° Racheté des créances pour 516.000 00

2° Payé les soldes concordataires et déboursé pour diverses créances environ. 300.000 00

3° Enfin, nous avons dû déposer comme cautionnement pour les lignes nouvelles 98.800 00

et le Magasin a augmenté depuis le 1^{er} janvier d'environ 60.000 00

Total environ 2.030.000 00

Nous avons fait face à ces dépenses avec l'emprunt de 1.600.000 francs, avec les bénéfices de 1904 et 1905 portés en amortissement et avec ceux des premiers mois de l'exercice en cours. Mais les travaux compris à notre programme sont loin d'être achevés : il nous faut encore de 7 à 800.000 fr. en dehors des 649.000 fr. que nous doit le Département.

C'est pourquoi nous nous sommes préoccupés, dès le début de cette année, d'augmenter nos ressources d'environ 800.000 francs afin d'assurer la réorganisation technique et financière de la société.

Nous devons dire que dès nos premiers pourparlers, nos prêteurs, (signe de l'affirmation de notre crédit et du relèvement de l'entreprise), nous ont spontanément offert d'augmenter leurs avances de 50 %, ce qui correspondait au chiffre de 800.000 francs dont nous avons besoin. Mais il ne vous échappera pas, comme à nous-mêmes, que cette opération aurait eu l'inconvénient de laisser subsister une dette flottante assez lourde et aurait rendu difficile à votre conseil, soucieux de gérer prudemment vos intérêts, la possibilité, de vous proposer la répartition de vos bénéfices d'exploitation.

Nous avons donc cherché une combinaison qui nous permît à la fois de consolider la dette flottante et de reprendre dans un avenir rapproché la distribution des dividendes.

C'est cette combinaison que nous avons l'honneur de vous proposer dans la sixième résolution.

Le capital serait augmenté et porté de 5.600.000 fr. à 8.000.000 de fr. par la création de 12.000 actions de priorité de 200 francs ayant droit à un intérêt de 5 % avant répartition aux actions ordinaires et au remboursement du capital avant celui des actions ordinaires en cas de liquidation ou de dissolution de la société. Un tiers de l'émission, soit 800.000 francs ou 4.000 actions serait offert aux actionnaires au prorata

du nombre de titres qu'ils possèdent déjà, le complément de l'émission, soit 8.000 actions, ayant été réservé à nos prêteurs, lors de l'avance consentie fin 1903.

En même temps, nous vous proposons de ramener de 6 à 5 % le dividende des actions ordinaires prévu à l'art 36 des statuts, car il serait anormal que les bénéficiaires permettant de distribuer à la fois 5 % aux actions privilégiées et la totalité du dividende réservée aux actions ordinaires, ces dernières touchent effectivement plus que les actions privilégiées. La nouvelle répartition des bénéfices serait donc effectuée dans les proportions et dans l'ordre suivant :

- 1° Cinq pour cent pour la réserve légale ;
- 2° Cinq pour cent aux 12.000 actions de priorité ;
- 3° Cinq pour cent aux 28.000 actions ordinaires.

Le surplus, sauf ce qui est dit à l'art. 37 pour le fonds de prévoyance, serait réparti : cinq pour cent au conseil d'administration, quatre-vingt-quinze pour cent à toutes les actions sans distinction de catégorie.

Ainsi lorsque la société pourra distribuer 5 % à la totalité de son capital, les deux catégories de titres seront sur le même pied au point de vue du dividende.

Nous pensons que vous voudrez bien ratifier, par votre sixième résolution, les propositions que nous avons l'honneur de vous faire à ce sujet.

Travaux de parachèvement du premier réseau

Nous vous avons indiqué, l'année dernière que, sans attendre la sortie du décret ratifiant notre nouvelle convention, et afin de montrer au département notre vif désir de remettre au plus tôt notre exploitation en harmonie avec les nécessités de notre service, nous avons entamé, dès le début de 1905, la série des travaux de parachèvement que nous nous étions engagés vis-à-vis de lui à exécuter ou que nous avons jugé nous-mêmes indispensable d'effectuer pour l'amélioration de nos installations.

Nous avons poursuivi ces travaux avec la plus grande activité au cours de cette année et voici, à l'heure actuelle, quel en est l'état d'avancement.

Voies de quais. — Les voies de quais sur le port d'Alger ont été terminées au printemps 1906 ; l'ouverture à l'exploitation a eu lieu le 16 mai dernier.

Ruisseau-Kouba. — Le prolongement de la ligne électrique de Ruisseau à Kouba, soit sur une longueur de 2 km. 100 environ, a été commencé au mois de juin dernier et sera ouvert à l'exploitation le 1^{er} novembre 1906.

Cette ligne mettra en communication rapide et directe avec Alger le centre important de Kouba où se dressent de nombreuses villas, et qui est appelé à se développer grâce au nouveau moyen de transport que nous venons de créer.

Nous pensons que ce prolongement nous amènera un mouvement intéressant de voyageurs.

Réfection des voies électriques. — Nous avons entrepris, il y a six mois, un important travail de réfection de voies depuis notre usine de Belcourt jusqu'à l'Amirauté, sur une longueur d'environ 5 kilomètres de voie double. Nous remplaçons nos rails actuels de 36 kilog. en barres de 6 m. avec joints ordinaires à éclisses, par des rails de 50 kilog. en barres de 18 m. avec joints rivés, et nous utilisons en outre une partie des vieux rails en les noyant dans la chaussée à côté des neufs, pour constituer un bon retour de courant. Nous aurons ainsi une voie excellente, tant au point de vue du roulement des voitures, ce qui fatiguera, moins le matériel et diminuera par suite les frais d'entretien, qu'au point de vue du retour de courant, ce qui diminuera, aussi la production de force à l'usine. Ce travail durera encore quatre à cinq mois environ.

Rue Amiral-Pierre. — Nous avons posé dans le prolongement de la rue Amiral-Pierre des rails du même type que ceux décrits ci-dessus. Ce travail a été terminé en août. Les fonds nous en ont été fournis par la Ville d'Alger et nous évitons ainsi le mauvais

passage de la rue Volland et de la place du Lycée, en même temps que nous réduisons le nombre de kilomètres-voitures de la ligne de Saint-Eugène.

Gare Bab-el-Oued. — Nous avons commencé l'installation de notre gare sur l'esplanade Bab-el-Oued qui, depuis l'ouverture à l'exploitation l'été dernier de la section du boulevard Front-de-Mer, va devenir tête de ligne pour les directions de Koléa et Castiglione.

Le programme comporte l'installation d'un grand nombre de voies de trains-voyageurs, voies de manœuvre, garage et triage de trains-marchandises, la construction de remises à locomotives et voitures, d'une gare voyageurs avec hall à marchandises, logements pour le chef de gare et le chef de dépôt, etc.

La plupart des voies sont posées et nous avons effectué les fondations des bâtiments.

Agrandissement du dépôt électrique. — Nous avons complété l'installation de notre dépôt des voitures électriques par la construction d'une nouvelle remise et l'agrandissement de celle qui nous servait auparavant à loger nos automotrices. De cette façon, toutes les voitures sont à l'abri pendant la nuit et cela permet plus commodément, et surtout plus économiquement, leur nettoyage et leur entretien.

Nouveau matériel. — Nous avons fait acquisition de deux locomotives Weidknecht de 20 tonnes du type déjà en service sur nos lignes, de 600 wagons plates-formes, 12 wagons couverts et 8 wagons tombereaux.

Nous serons ainsi en mesure de faire face — en ce qui concerne le matériel wagons tout au moins — aux accroissements de trafic qui viendraient à se produire et que nous prévoyons.

Nous aurons besoin encore d'acquérir en 1907 quelques locomotives, les eaux extrêmement calcaires d'Algérie nécessitant bien plus souvent qu'en France le passage des chaudières de locomotives aux ateliers de réparation.

Travaux divers. — Enfin, nous avons effectué sur nos lignes-vapeur, une série de travaux d'aménagement de gares, agrandissement de quais, création d'embranchements particuliers, etc. Nous continuerons ce programme suivant le tableau dressé.

Construction des lignes nouvelles

Notre service d'études a procédé à l'élaboration des projets définitifs d'exécution dont la plupart ont été déposés.

Une formalité administrative a retardé quelque peu la réalisation par le département de l'emprunt qu'il doit contracter pour nous fournir les fonds destinés à cette construction.

Mais la question est maintenant régularisée et nous pensons être mis à même dans un délai rapproché de commencer effectivement les travaux.

Procès et litiges

Nous n'avons pas obtenu, devant la Cour d'appel, dans notre procès avec la Compagnie Thomson-Houston, la réduction de condamnation que nous nous croyions en droit d'espérer. L'arrêt du 8 décembre 1905 a confirmé purement et simplement l'indemnité de 500.000 francs à payer en obligations. C'était bien le chiffre que nous avions inscrit comme prévision dans notre bilan, cela, n'a donc rien chargé à votre situation.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

M. Albert Galicier, que vous aviez appelé dans votre dernière assemblée du 9 novembre 1905 aux fonctions d'administrateur de votre société, nous a donné sa démission, plusieurs affaires nouvelles ayant sollicité sa compétence et absorbant actuellement la plus grande partie de son temps et de ses efforts.

Nous gardons le meilleur souvenir de sa trop courte collaboration et nous lui adressons l'expression de tous nos regrets.

Nous vous proposons de nommer à sa place, M. Fernand Devise, maître des requêtes honoraire au conseil d'État. Nous ne saurions faire un meilleur choix et nous espérons que vous voudrez bien le ratifier.

Nous vous demandons d'approuver le rapport qui vient de vous être lu avec toutes les propositions qui en sont la conséquence.

Après avoir entendu la lecture du rapport de MM. les commissaires aux comptes, vous aurez, s'il y a lieu, à approuver le bilan et les comptes qui vous sont soumis

Vous aurez à nommer, pour l'exercice 1906, un ou deux commissaires aux comptes et à fixer leur rémunération.

Nous vous rappelons que MM. Hatton et Chatoney, commissaires sortants, sont rééligibles.

Conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 nous vous demanderons de donner à ceux de vos administrateurs qui en auraient besoin pour l'exercice en cours, les autorisations prescrites par le dit article.

Telles sont, Messieurs, les différentes questions sur lesquelles vous êtes appelés à délibérer.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES Exercices 1905.

Mesdames, Messieurs,

Conformément au mandat que vous avez bien voulu nous renouveler, nous avons procédé à la vérification du bilan et des comptes qui sont soumis à votre approbation par le conseil d'administration. Nous avons examiné la comptabilité de votre société et avons constaté que les écritures sont régulièrement tenues et qu'elles sont en parfaite concordance avec les chiffres qui vous sont soumis.

Les comptes, tels qu'ils vous sont présentés, offrent quelques différences intéressantes par rapport à ceux de l'année précédente.

Les frais de premier établissement, qui figuraient en 1904 pour 14.668.643 fr. 17, sont de 14.928.515 fr. 47 en 1905.

Cette augmentation de 399.872 fr. 50 est due aux nouveaux travaux que votre conseil d'administration a estimé devoir exécuter.

L'augmentation du chiffre des cautionnements, qui a passé de 108.966 fr. 77 à 207.766 fr. 77 a pour cause la concession de nouvelles lignes obtenues par votre société.

Au passif, le compte créanciers divers passe de 7.077.860 fr. 10 à 7.542.996 fr. 12. Dans ce chiffre figure une somme de 436.236 fr. 24, partie de l'avance en compte courant dont vient de vous entretenir votre conseil d'administration.

Dans le compte profits et pertes, il y a diminution dans les postes suivants :

Frais généraux 31.715,14 (103.775,54 contre 135.490,08) ;

Dépenses d'exploitation 10.348,94 (1.734.843,30 contre 1.745.192,24) ;

Intérêts concordataires, hypothécaires, etc. 8.836 fr. 45 (229.502,42 contre 238.338,87).

Par contre, les recettes d'exploitation ont diminué de 15.560 fr. 40. Cette diminution tient au service de la traction vapeur dont les recettes ont fléchi par suite de la crise viticole.

Conformément à notre demande, un inventaire détaillé des marchandises avec les prix unitaires a été établi avec le plus grand soin, ce qui a rendu notre vérification plus facile.

En résumé, Mesdames, Messieurs, en nous louant de la grande obligeance avec laquelle on nous a fourni, dans les délais légaux, toutes les pièces nécessaires, et donné toutes les explications que nous demandions, nous avons pu constater la bonne marche de votre société, et nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1905, tels qu'ils vous sont présentés.

Paris, 30 juillet 1906,
HATTON, CHATONEY

ALLOCUTION DE M. DE PELLERIN DE LATOUCHE

Veillez me permettre de vous donner quelques courtes explications complémentaires au rapport que j'ai eu l'honneur de vous lire et qui résumeront la situation générale.

Je vous convie à jeter avec moi un coup d'œil sur les vicissitudes de votre Société et à vous reporter à la fin de l'année 1903.

À ce moment, les Chemins de fer sur routes d'Algérie, entrés en liquidation judiciaire l'année précédente, venaient d'obtenir leur concordat, mais la situation concordataire était si lourde, si grosse de dangers, que tout crédit paraissait impossible et que leur administration était réduite à l'impuissance. Il ne pouvait en être autrement :

D'une part, en effet, la convention onéreuse qui réglait avec le département d'Alger les conditions de votre exploitation subsistait dans sa rigueur. Elle avait été l'une des causes de l'effondrement de votre entreprise et il est bien certain que son maintien ne pouvait qu'entraîner votre ruine.

D'autre part, le concordat avait bien prévu le règlement de vos dettes par une émission de 5.500.000 francs d'obligations dont l'autorisation était hypothétique, mais vos dettes étaient de 600.000 francs supérieures à ce chiffre.

En un mot, vous étiez acculés à la faillite et à la déchéance ! Voilà, Messieurs, ce qu'il est nécessaire de rappeler pour vous permettre d'apprécier les progrès en apparence modeste mais vraiment considérables des deux derniers exercices.

En prenant l'administration de votre société, le 1^{er} janvier 1904, nous n'avons jamais eu la prétention de ramener par la vertu d'une baguette magique la prospérité dans votre entreprise défailante. Nous avons pensé, mes collègues et moi, dès le début, de nos efforts, qu'il nous faudrait déployer beaucoup d'activité et d'énergie, dépenser beaucoup de peines et d'argent pour parvenir en quelques années à vous remettre d'aplomb. C'est à cela, je vous l'assure, que nous nous sommes appliqués avec un certain courage, pardonnez-moi de vous le dire. Et si vous voulez bien constater aujourd'hui qu'en deux exercices, nous avons négocié et obtenu du département d'Alger une convention nouvelle, obtenu la ratification de cette convention par le conseil d'État, obtenu l'autorisation d'émission de 5.500.000 francs d'obligations, payé vos dettes concordataires, fait passer les produits nets de votre exploitation de 350 à 500.000, réduit les frais généraux de 133 à 100.000 fr.

J'espère que vous voudrez bien aussi reconnaître que nous n'avons pas perdu notre temps et que nous n'avons pas fait de mauvaise besogne.

Je l'entends bien ; pour vous. Messieurs, le critérium de notre bonne gestion sera le dividende et vous êtes impatients d'en voir annoncer la distribution. Cette satisfaction que nous voudrions bien vous donner ne nous semble plus aussi lointaine qu'on pouvait le supposer il y a deux ans.

Si les trois derniers mois de l'exercice 1906 présent nous donnent des résultats analogues à ceux des mois derniers, les bénéfices de l'année, joints au report des deux derniers exercices précédents, permettront la distribution d'un dividende.

Mais il est bien évident que votre conseil d'administration, soucieux au plus haut degré de ses responsabilités, n'admet la distribution de bénéfices qu'autant que vos

dettes auront été consolidées Et c'est à la réussite de cette heureuse opération qu'il a consacré, avec succès, ses plus récents efforts.

Je vous rappelai tout à l'heure, et vous l'avez entendu par la lecture du rapport, que vos dettes concordataires étaient de 600.000 francs supérieures à votre faculté d'émission d'obligations ; vous n'ignorez pas que notre nouvelle convention avec le département d'Alger, si avantageuse qu'elle soit, a mis à notre charge des travaux neufs et des travaux de réfection pour environ 1 million de francs.

Vous n'ignorez pas non plus que vos voies, votre matériel étaient dans un état pitoyable au moment où vous nous les avez confiés. Je ne vous surprendrai pas en vous apprenant que la mise en état, de ces voies et de ce matériel est estimée à plus de 1.500.000 francs. C'est donc plus de 3 millions qu'il convenait, qu'il était indispensable d'affecter à l'ensemble de votre réorganisation.

Nous avons emprunté, dès que le décret du conseil d'État eut ratifié notre convention, 1.600.000 francs, nécessaires au paiement du solde des dettes concordataires et des premiers travaux.

Le département d'Alger nous doit 649.000 francs qui entreront bientôt dans nos caisses, mais il manque encore, vous le voyez, 800.000 francs. Et si, moins préoccupés que nous le sommes de vous faire participer efficacement le plus vite possible à un règlement de bénéfices, nous n'avions eu que le premier souci de faire face à nos engagements, nous aurions facilement, grâce à notre crédit, augmenté de 800.000 francs notre dette flottante que nous n'étions tenus de rembourser qu'en 1910.

Il nous a paru, au contraire, que, l'année 1906 s'annonçant bien, il était opportun de profiter des bonnes dispositions de nos prêteurs pour procéder, avec leur concours, le vôtre et celui de quelques établissements ou banques de premier ordre, à l'augmentation de notre capital correspondante à nos besoins.

C'est cette augmentation de capital qui consolidera notre dette, nous procurera les ressources encore nécessaires à notre rénovation, qui nous affranchira de l'obligation de consacrer tous nos bénéfices à l'amortissement et qui permettra la distribution d'un dividende quand il sera gagné.

Il serait puéril de vous démontrer que dans l'état si nouveau de la confiance que vous commencez à inspirer, qu'avec des cours de vos actions encore si éloignés du pair, il était impossible de songer à une émission d'actions ordinaires.

Nous agissons, croyez-le bien, au mieux de vos intérêts, en vous demandant, dans les conditions développées dans le rapport, l'augmentation de votre capital par l'émission de 12.000 actions de 200 francs privilégiées. Nous avons, au surplus, conscience d'avoir ainsi préparé votre avenir meilleur et c'est là l'objectif de nos plus constantes préoccupations.

RÉSOLUTIONS

votées par l'assemblée générale.

[...]

Assemblée générale extraordinaire du 23 novembre 1906
RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Conformément au vote que vous avez exprimé par votre sixième résolution dans l'assemblée générale du 10 octobre 1906, nous avons procédé à l'émission de douze

mille actions de priorité 5 %, de deux cents francs (jouissance 1^{er} janvier 1907) que vous aviez décidé de créer.

Nous nous sommes adressés dans ce but aux établissements de banque et de crédit ainsi qu'à divers particuliers qui s'intéressent, comme vous le savez, au relèvement de notre entreprise et nous avons réussi à obtenir d'eux qu'ils nous garantissent la totalité de l'émission.

Vous avez été ensuite invités à user, du 15 au 20 octobre, de votre faculté de souscrire un tiers de l'émission, soit 4.000 titres dans la proportion des actions que vous possédiez et à raison de une nouvelle pour sept anciennes.

Un certain nombre d'entre vous ont en effet profité de ce droit.

Nous avons, également, accueilli, dans les mêmes délais, conformément au pouvoir que vous nous en aviez donné, les souscriptions d'actionnaires qui nous ont été demandées au delà de la proportion réglementaire ci-dessus indiquée, et même celles de tiers non actionnaires.

Enfin, le surplus a. été souscrit par les participants du syndicat de garantie.

Nous déposons sur le bureau de l'assemblée, l'acte notarié exigé par la loi qui certifie sincère et véritable notre déclaration de souscription et de versement du premier quart de la totalité des actions émises.

Dans la résolution que nous allons vous soumettre, nous vous demandons de vouloir bien constater après vérification dudit acte notarié que l'augmentation de capital décidée par l'assemblée du 10 octobre 1906 est actuellement réalisée et que les modifications statutaires votées sous condition suspensive par la même assemblée sont en conséquence devenues définitives.

Le conseil d'administration;

M^e Baudrier, notaire à Paris, donne lecture du procès-verbal de la déclaration faite par le conseil d'administration, relative à la souscription, puis M. le président met aux voix la résolution unique suivante, qui est adoptée à l'unanimité moins trois voix et une abstention. [...]

Voies ferrées économiques
(*Le Capitaliste*, 4 avril 1907)

[...] Au cours de l'exercice, la Compagnie a réglé définitivement des comptes avec la Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie [...].

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Gil Blas*, 10 juillet 1907)

Les actionnaires de la Société des chemins de fer sur routes d'Algérie se sont réunis en assemblée générale le lundi 8 juin, sous la présidence de M. de Pellerin de Latouche, président du conseil.

18.000 actions environ étaient représentées.

Le rapport lu par le conseil d'administration constate le développement progressif des recettes de l'exploitation, qui se sont élevées à 2.360.310 francs 33, en augmentation de 134.132 fr. 65 sur celles du précédent exercice.

La traction à vapeur, qui était en 1905 en diminution sur 1904, a repris un nouvel essor et non seulement la diminution a disparu, mais les recettes ont dépassé cette année de 36.418 fr. 35 le chiffre de 1904.

Le solde créditeur de l'exercice 1906 s'élève à 127.083 fr. 07 auquel vient s'ajouter le report de l'année précédente, soit 67.433 fr. 15, ce qui donne un total disponible de 194.516 fr. 22, permettant la distribution d'un dividende de 4 fr. par action.

Après la lecture des rapports, un actionnaire a lu une « protestation » à laquelle s'est associé un petit groupe de six actionnaires représentant ensemble 725 actions.

Après cet incident, les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées sans observations et à l'unanimité, moins le groupe opposant.

Les rapports et le bilan sont approuvés. Le solde bénéficiaire augmenté du report nouveau de 1903, soit au total 194.516 fr. 22, reçoit la répartition suivante :

Réserve légale 5 %	9.725 81
Dividende de 4 fr. aux actions	112.000 00
Report à nouveau	72.790 41
Total égal	194.516 22

Le dividende de 4 fr. sera payé sous déduction des impôts, à partir du 1^{er} août 1907.

MM. Albert Mirabaud, Georges Noblemaire, F. [Gastu] et Fernand Juillet-Saint-Lager, administrateurs sortants, ont été réélus pour six ans.

MM. Hatton et Chatoney, commissaires des comptes, ont été également réélus.

Chemins de fer sur routes d'Algérie

(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 27 juin 1908)

Il résulte des comptes qui seront soumis à l'assemblée générale des actionnaires de la Société des chemins de fer sur routes d'Algérie, convoquée pour le 27 de ce mois que les bénéfices nets de l'exercice écoulé se sont élevés à la somme de 229.161 francs. Le conseil d'administration proposera à l'assemblée de fixer le dividende à 4 fr. 30 par action ordinaire et à 10 francs par action de priorité.

Petite correspondance

(*Le Journal des finances*, 20 mars 1909)

La situation des Chemins de fer sur routes d'Algérie s'améliore sensiblement d'année en année, par suite de la réorganisation à laquelle il a été procédé en 1903; la progression des recettes n'est toutefois pas très rapide, puisque en quatre ans, elle n'est que de 240.000 francs environ. Quant à la situation financière, elle s'est également améliorée et l'on peut croire que la société est entrée maintenant dans la voie de stabilité où tendaient ses efforts ; toutefois, de longues années s'écouleront encore avant que sa vitalité soit démontrée de façon absolue et il ne faut pas compter, du moins avant quelques exercices, sur une augmentation de dividende.

Chemins de fer sur routes d'Algérie

(*Le Journal des finances*, 26 juin 1909)

LES Chemins de fer sur routes d'Algérie ont eu, comme vous savez, un passé très tourmenté (liquidation judiciaire, concordat, etc.). Mais ces souvenirs fâcheux sont relativement lointains.

La Compagnie, en 1903, a fait, en quelque sorte, peau neuve. Elle a d'abord réduit à 5.600.000 francs, puis reporté à 8.000.000, son capital social, — lequel, entre parenthèses, avait subi, depuis l'origine, d'innombrables transformations. Ensuite, elle a créé 11.000 obligations de 500 francs 4 %, qui ont été remises à ses créanciers, tant obligataires que chirographaires.

Ainsi réorganisée et munie de ressources nouvelles, elle s'est, il y a cinq ans, courageusement appliquée à son relèvement industriel, et il est juste de reconnaître que ses efforts ont été récompensés.

Voici quelle a été, depuis 1905, la progression de ses recettes brutes :

1904	2.241.738
1905	2.226.177
1906	2.360.310
1907	2.481.205
1908	2.667.347

Les dépenses se sont, il est vrai, parallèlement accrues, mais dans une moindre proportion, et le solde disponible, en 1908, s'est élevé à 309.696 francs contre 301.951 francs en 1907.

Cette très légère plus-value n'autorisait évidemment pas le conseil à élever le taux des répartitions.

Aussi a-t-il maintenu aux actions ordinaires leur dividende de dix francs. Il n'a pas toutefois résisté au plaisir de relever de quelques centimes le dividende des actions privilégiées. Elles n'avaient reçu que 4 fr. 50 l'année dernière, elles touchent cinq francs ronds cette année. Cette modeste augmentation ne saurait, d'ailleurs, avoir de graves conséquences, puisqu'elle se chiffre par 6.000 francs.

Néanmoins, quand on considère que sa trésorerie est très serrée et qu'elle a grand besoin de ménager ses ressources si elle veut, sans nouvel accroc, réaliser son programme industriel, on ne peut que conseiller à la société d'éviter soigneusement ces imprudences, qui sont souvent fatales aux convalescents.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Gil Blas*, 1^{er} juillet 1909)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie a eu lieu samedi 26 juin, sous la présidence de M. de Pellerin de Latouche, président du conseil.

Il ressort des rapports que depuis la dernière assemblée, le réseau a été complété par l'adjonction de la ligne « Maison-Carrée à Aïn-Taya », embranchement de la ligne principale Saint-Eugène à Rovigo. La section de cette ligne, comprise entre Maison-Carrée et Fort-de-l'Eau, a été ouverte à l'exploitation le 13 juillet 1908, et la deuxième section de Fort-de-l'Eau à Aïn-Tayat le 27 janvier 1909. On constate déjà sur cet embranchement un mouvement important de voyageurs qui ne peut qu'aller en croissant pendant la période d'été.

Les travaux de construction de la ligne « Marengo à Cherchell » et de l'embranchement « Koléa-gare à Koléa-ville » sont à peu près achevés, et l'ouverture à l'exploitation de ces lignes n'est plus qu'une question de jours. On aura alors terminé la première partie du programme tracé par le convention du 13 mai 1905, d'accord avec le conseil général d'Alger.

La Société a ouvert également à l'exploitation, le 4 avril 1908, les voies de desserte de l'arrière-port d'Alger. Ces voies rendent déjà de grands services au commerce, en permettant les opérations de chargement direct bord à quai, elles ont amené une certaine clientèle qui travaille surtout pour l'exploitation.

Les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et celui des commissaires aux comptes, approuve lesdits rapports avec toutes les propositions qui en sont la conséquence.

2° L'assemblée générale approuve le bilan et les comptes arrêtés au 31 décembre 1908 tels qu'ils viennent d'être présentés et arrête en conséquence à la somme de fr. 265.202 37

le solde créditeur du compte profits et pertes de l'exercice 1908, auquel il convient d'ajouter le report à nouveau de l'exercice précédent, s'élevant à 44.493 66

Soit, au total 309.698 03

Cette somme sera répartie comme suit :

5 % à la réserve légale sur 265.202 francs 13.260 12

Dividende de 10 francs aux actions de priorité 120.000 00

Dividende de 5 francs aux actions ordinaires 140.000 00

Report à nouveau 36.435 91

Les dividendes de 10 francs aux actions de priorité et de 5 francs aux actions ordinaires seront payés sous déduction des impôts de finance, à partir du 1^{er} juillet 1909.

3° L'assemblée générale nomme M. Henri Buhot ¹⁴, administrateur de la société, en remplacement de M. François Gastu, décédé, et elle réélit comme administrateurs pour six ans : MM. [Fernand] Devisé, [Xavier] Janicot et [Louis] Paysant.

4° L'assemblée générale nomme MM. Hatton et Chatsanet [Chatoney], commissaires aux comptes, pour l'exercice 1909, et fixe à 1.000 francs la rémunération de chacun d'eux.

En cas d'empêchement de l'un d'eux, le commissaire restant aura seul tous les pouvoirs jusqu'à la prochaine assemblée.

5° L'assemblée générale ratifie tous les marchés et entreprises effectués avec les sociétés dans lesquelles un ou plusieurs administrateurs avaient un intérêt, et donne, pour l'exercice en cours, à ceux des administrateurs de la Société qui en auraient besoin, les autorisations prescrites par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
Les services des trains pour les courses hippiques
(*Le Sémaphore algérien*, 9 mars 1910)

Notre collaborateur hippique Aréole s'est fait l'écho des doléances d'une partie du public au sujet de l'extrême lenteur des tramways qui ont desservi l'hippodrome du Caroubier, dimanche dernier.

¹⁴ Henri Buhot : administrateur du Crédit foncier et agricole d'Algérie, puis vice-président du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie qu'il représenta dans une bonne dizaine de sociétés. Décès en octobre 1932.

Nous avons demandé quelques renseignements à la Compagnie des C. F. R. A., toujours prête, on le sait, dans la mesure de ses moyens, à satisfaire le public. Des explications qui nous ont été données, il résulte que la Compagnie avait organisé pour les courses un train vapeur composé de huit grandes voitures partant de l'Agha à 1 h. 15 et que seulement six voyageurs, à l'aller comme au retour, usèrent de ce train. Comme conséquence, il y eut affluence sur les tramways électriques.

On dut même augmenter le nombre des départs, et en raison des croisements de voie nécessaires, il y eut quelque encombrement sur la ligne, d'où des retards.

Ces inconvénients ne se reproduiront plus, grâce aux mesures prises.

En effet, à l'occasion des courses de chevaux qui auront lieu dimanches 6 et 13 mars, à l'hippodrome du Caroubier, la Société des C. F. R. A. organise des trains électriques qui partiront toutes les dix minutes de la place du Gouvernement.

Au retour, indépendamment des trains électriques réguliers et supplémentaires dont il est parlé ci-dessus, un train vapeur partira de l'hippodrome pour Alger sitôt après la dernière course.

De la *Dépêche algérienne*.

Chemins de fer sur routes d'Algérie (*Le Sémaphore algérien*, 20 avril 1910)

C'est le 1^{er} janvier 1904 que l'Omnium Lyonnais a [mis] la haute main sur ce réseau qui n'avait alors que 192 kilomètres environ. De grosses fautes commises dans sa gestion avaient mis la Compagnie à deux doigts de sa perte. L'Omnium, en recueillant ce réseau, a mis un peu d'ordre dans ses affaires, à de telles enseignes qu'il a donné des bénéfiques nets d'exploitation suivants : 425.393 pour 1903, 496.546 pour 1904, 491.334 pour 1905, et 553.000 pour 1906. Une concession nouvelle ayant été obtenue, la longueur totale du réseau se trouve portée à 240 kilomètres.

Les deux lignes de Maison-Carrée à Aïn-Taya, et Marengo à Cherchell, d'une longueur d'ensemble 50 kilomètres, sont actuellement terminées et ouvertes à l'exploitation.

Par suite du classement dans les lignes d'intérêt général de certaines des lignes qui composaient le second réseau dont cette société avait la concession, un remaniement complet de ce deuxième réseau a dû être effectué.

La Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie négocie actuellement avec le département d'Alger au sujet des conditions dans lesquelles ce réseau serait construit et exploité.

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1909, les bénéfiques nets d'exploitation se sont élevés à 605.413 37 contre, en 1908, 593.737 41

Soit une différence, à fin septembre, en faveur de 81.665 96

La Société des chemins de fer sur routes d'Algérie a distribué, pour l'année 1908, aux actions de priorité, un dividende de 10 francs, égal à celui de l'année précédente, et aux actions ordinaires, un intérêt de 5 francs, contre 4 fr. 50 en 1907 et 4 francs en 1906.

Chemins de fer sur route d'Algérie (*Les Annales coloniales*, 16 juin 1910)

Les résultats de l'exercice 1909 de la Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie sont encore plus satisfaisants que ceux de l'exercice précédent. Les recettes

d'exploitation s'élèvent en effet à 2.945.335 fr. 33, en augmentation de 267.988 16 sur celles de 1908, et déduction faite des diverses charges financières et d'exploitation, il reste un bénéfice net de 351.762 fr. 83 contre 265.202 37 en 1908.

L'assemblée du 7 juin a décidé de répartir, pour l'exercice 1909, un dividende de 10 fr. bruts par action privilégiée et 6 fr. bruts par action ordinaire (contre 10 et 5 fr. respectivement l'an dernier).

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 juillet 1910)
www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Tramways_algeriens.pdf

.....
L'actif du bilan comporte 950 obligations Chemins de fer sur routes d'Algérie, portées pour mémoire et valant 425.000 fr. Le revenu et le remboursement résultant des ces titres constituent un bénéfice net pour la société qui se répartira à peu près sur toute la durée de sa concession.

NÉCROLOGIE
M. Alba
(*Le Sémaphore algérien*, 31 août 1910)

Nous avons appris avec peine la mort si imprévue de M. Alba, le distingué chef de l'exploitation des Chemins de fer sur routes d'Algérie.

Sous sa direction, très bien secondé par des collaborateurs de haute valeur, la compagnie si intéressante des C.F.R.A. avait fait de grands progrès depuis quelques années.

La presse algéroise adresse avec une touchante unanimité ses éloges et ses regrets à la mémoire de M. Alba.

Nous nous associons à cette manifestation de sincère et profonde sympathie. M. Alba était un administrateur éminent ; il avait compris, bien mieux que d'autres, le rôle tout de bienveillance, d'amabilité, de prévenance et la mission de prévoyance et de progrès dévolus aux entreprises modernes de transports publics.

Henri VARCOLLIER

Né le 3 novembre 1880 à Paris.

Fils de Marcellin Varcollier (1829-1935) et de Laure Leborne (1838-1893).

Marié en 1911 avec Odile Roederer (1888-1948), fille de Charles Roederer, X-Ponts, directeur du réseau algérien du P.-L.-M.

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/PLM-reseau_algerien.pdf

Remarié avec Bernadette Janicot.

École Navale.

Directeur (1910), puis administrateur-directeur (1930) des Chemins de fer sur routes d'Algérie.

Décédé le 18 novembre 1978 à Paris.

Le nouveau directeur des C. F. R. A.
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 1^{er} octobre 1910)

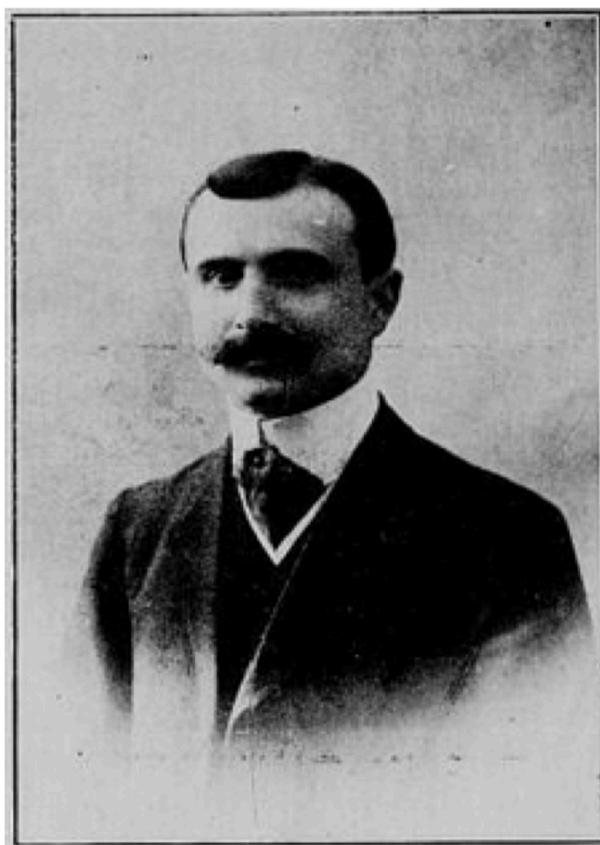
Au regretté M. Alba, directeur des Chemins de fer sur routes d'Algérie, décédé récemment, succède M. Henri Varcollier.

Né à Paris, le 3 novembre 1880, M. Varcollier, entré à l'École navale de Brest en 1897, en sortit le 5 octobre 1900 avec le grade d'aspirant de 1^{re} classe. Enseigne de vaisseau le 5 octobre 1902, il séjourna deux années en Extrême-Orient, où il prit part, en Chine, à la répression de la révolte des Boxers. De retour en France, il fut affecté, de 1902 à 1904, à l'escadre de la Méditerranée, puis embarqué à bord du sous-marin le *Phoque*, du port de Dunkerque.

Ses goûts et ses aptitudes le portant plus spécialement vers les entreprises industrielles, M. Varcollier quitta, en mars 1907, la Marine, pour prendre la direction de la « Compagnie des Tramways électriques » de Troyes.

C'est de cette dernière ville que nous arrive le nouveau directeur dont les connaissances techniques, l'érudition — car M. Varcollier est licencié ès sciences physiques — l'initiative et l'activité juvénile trouveront chez nous matière à s'employer utilement en vue de la satisfaction du public et de la sauvegarde des intérêts qui lui sont confiés.

Nous adressons à M. Henri Varcollier la sincère expression de nos sentiments de cordiale bienvenue.



M. H. VARCOLLIER

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(La Cote de la Bourse et de la banque, 21 octobre 1910)

Le concours de l'Omnium Lyonnais, pour la direction technique de l'exploitation, que la Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie s'est assurée depuis 1904 et jusqu'en 1913, continue à donner de bons résultats. En effet, depuis 1904, les recettes sont en progression constante, et pour 1909 elles ont atteint 2.945 335 33 contre 2.677.347 17, soit une nouvelle augmentation due à l'appoint apporté par les lignes nouvelles de Maison-Carrée, Aïn-Taya, Marengo Cherchell et Koléa-Mazafran à Koléa-Ville ; à la bonne récolte et à la hausse du prix des vins et à la continuation du développement des nouveaux quartiers de la Ville d'Alger le long des voies électriques de la Compagnie. De plus, l'exercice 1909 a bénéficié en même temps de la baisse des charbons, de sorte que le coefficient d'exploitation a pu être notablement abaissé ; il atteignait en 1909 71,5 contre 74,5 en 1908.

Après avoir affecté à l'amortissement des frais de premier établissement une somme de 140 000 francs — contre 90.000 fr. en 1908 —, les résultats de l'exercice 1909 se traduisent définitivement par un bénéfice net de 351.762 88 contre 265.202 37 en 1908, ainsi que le fait ressortir la comparaison suivante des comptes de profits et pertes des deux derniers exercices:

	1908	1909
CHARGES		
Frais généraux	121.71167	128.044 93
Dépenses d'exploitation	1994.36259	2 106.559 14
Intérêts sur obligations	203.480 00	204 020 00
Renouv. voie et matériel	44.395 08	62.887 20
Amortiss. 1 ^{er} établissement	90 000 00	140.000 00
Total	<u>2.453.949 34</u>	<u>2.641 511 27</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation	2.677.347 17	2.945.335 33
Intérêts et divers	41.804 54	47 938 77
Total	<u>2 719.151 71</u>	<u>2.993.274 10</u>
Rappel des charges	2 453 949 34	2 641.511 27
Bénéfices nets	265.202 37	351.762 83
Reports antérieurs	44 493 66	36 435 91
Soldes disponibles	<u>309.696 03</u>	<u>388.198 74</u>

Cette augmentation de bénéfices nets de plus de 85.000 fr. permettait d'augmenter sensiblement le dividende de chacune des 28.000 actions ordinaires de 200 fr., mais, en prévision des charges nouvelles qu'auront à supporter les exercices futurs du fait de l'application des nouvelles lois ouvrières (congrés payés avec solde et constitution de retraites) — en regard desquelles, il est vrai, la société a obtenu du département diverses compensations (modification de la formule d'exploitation et prorogation de la concession) —, l'assemblée du 17 juin dernier a décidé de ne porter le dividende des actions ordinaires que de 5 à 6 fr. par titre. Le dividende de chacune des 12.000 actions de priorité de 200 fr. est resté fixé à 10 francs, et le solde disponible de l'exercice écoulé

s'élevant à 388.198 74 a reçu l'affectation suivante (nous plaçons en regard la répartition de l'année précédente) :

	1908	1909
Réserve légale	13.260 12	17.588 14
Dividende actions de priorité	120.000 00	120 000 00
Dividende actions ordinaires	140.000 00	168.000 00
À reporter à nouveau	36 435 91	82.610 60
Totaux égaux aux soldes disp.	309.696 03	388.198 74

Au cours de l'exercice écoulé, les lignes de Marengo-Cherchell et de Koléa-Mazafran à Koléa-Ville qui, avec celle de Maison-Carrée-Aïn-Taya, constituant le complément du premier réseau, ont été mises en exploitation.

Après quatre années environ de négociations, la société a pu aboutir à un accord avec le département d'Alger sur le programme des lignes à substituer au deuxième réseau concédé par la convention du 13 mai 1905. D'après cet accord, les lignes, à concéder ou à rétrocéder par le décret déclaratif d'utilité publique en instance, sont les suivantes :

1° Les 5 lignes dites « du Tell », savoir : Koléa-Mazafran à Marengo, Koléa Mazafran à Oued-el-Alleug, Castiglione à Bérard, Rovigo à Bouïnan et Eucalyptus à Rivet ; 2° la ligne de Mirabeau à Tizi-Ouzou et Azazga ; 3° la ligne de Roghni à Dra el Mizan, tronçon de la ligne de Roghni à Tizi Reniff, qui faisait partie du deuxième réseau ; la longueur totale des sept lignes est de 144 km.

L'exploitation de ces lignes sera faite par la société aux mêmes conditions que les lignes actuelles, en ce qui concerne les cinq lignes du Tell, et avec quelques garanties spéciales du département pour ce qui est des deux autres lignes situées dans la Kabylie.

Comme nous l'avons dit plus haut, la société a fait appel en 1904 au concours technique de l'Omnium lyonnais et s'est assuré sa collaboration pour la direction de son exploitation sous son contrôle, moyennant une rémunération de 15 % sur les produits nets d'exploitation au delà de 400.000 fr., pendant dix ans. Mais par suite de la progression actuelle de ces produits nets, la part de l'Omnium lyonnais, insignifiante au début, semble devoir atteindre dans les dernières années du contrat, c'est-à-dire de 1910 à 1913, des chiffres assez élevés. Aussi, pour soulager le compte profits et pertes des exercices à venir, le conseil d'administration a-t-il estimé qu'il serait avantageux pour la société de demander à l'Omnium lyonnais de répartir sur une plus longue période les participations probables auxquelles lui donnait droit le contrat du 21 juillet 1904, en relevant d'une façon judicieuse le chiffre de base à partir duquel s'appliquerait désormais son prélèvement de 15 %.

C'est dans ce but qu'il a demandé à l'Omnium lyonnais, qui y a consenti, de stipuler dans un avenant à son contrat :

1° La prorogation de son concours jusqu'au 31 décembre 1919 ;

2° Le relèvement du chiffre de base à partir duquel s'appliquera sa rémunération de 15 % : à 700 000 francs à dater du 1^{er} janvier 1910 ; à 890 000 fr. à dater du 1^{er} janvier 1911 ; à 1 million de francs à dater du 1^{er} janvier 1916 ;

3° La garantie à partir du 1^{er} janvier 1911 d'un minimum de perception de 50.000 francs.

Cette dernière clause résulte du calcul indiqué plus haut, le chiffre de 50.000 francs représentant la répartition sur dix ans de la participation supposée de l'Omnium lyonnais jusqu'en 1913, d'après le contrat ancien, plus une très légère rémunération de son concours dans les six années de prorogation.

Le bilan au 31 décembre 1909 se compare avec celui de l'année précédente de la façon suivante :

	1908	1909
ACTIF		
Frais de premier établ.	12.800.597 89	12 750.242 25
Approvisionnements	485.175 20	517 665 93
Cautionnements	182.700 00	182 700 00
Débiteurs divers	130.912 97	121 441 27
Frais d'études	717 572 42	916.706 26
Caisses et banques	95.370 19	172 592 63
Obligations disponibles	228.500 00	166 000 00
	<u>14.640 828 67</u>	<u>14.827.348 34</u>
PASSIF		
Actions de priorité	2 400.000 00	2.400.000 00
Actions ordinaires	5.600.000 00	5.600 000 00
Obligations	5.100.000 00	5.100 500 00
Obligations à la souche	228.500 00	166.000 00
Réserve légale	21.183 87	36.443 99
Fonds de renouv., mat.	73.241 80	138.129 00
Créditeurs divers	906.206 97	1.000.076 61
Profits et pertes :		
Report de l'exerc. préc.	44.493 66	36 435 91
Bénéf. de l'année 1909	265 202 37	351.762 83
	<u>14 640.828 67</u>	<u>14.827.318 34</u>

À l'actif, les frais de premier établissement, qui étaient l'an dernier de 12.800.597 89, ont été augmentés, au cours de l'exercice, de 89.544 36 pour travaux divers de parachèvement, suite de l'ancien programme ; par contre, il a été amorti directement par profits et pertes une somme de 140 000 fr. qui ramène le montant du compte à 12 750.242 25.

Les approvisionnements s'élèvent à 517.665 93, contre, en 1908, 185.175 20, écart qui correspond à un stock un peu plus important de charbon.

Les frais d'études et de construction des lignes nouvelles sont passés de 717.372 42 en 1908 à 916 706 26 en 1909. Des remboursements assez importants ont été faits à la société par le département dans les premiers mois de l'exercice 1910.

Quant au fonds spécial de renouvellement de la voie et du matériel, il se trouve doté de 138.129 fr., contre, au 31 décembre 1908, 75.241 francs 80, par suite tant de l'augmentation des recettes que de la compression des dépenses, l'écart entre les dépenses forfaitaires et les dépenses réelles a été suffisant cette année, pour porter à ce compte le plein de la somme à laquelle donne droit à la Société la convention, eu égard à la longueur exploitée du réseau.

Enfin, le compte obligations disponibles est en diminution de 62.500 fr., par suite de la réalisation de 125 obligations ; le compte obligations à la souche, qui forme la contre partie au passif, est également en diminution de 62.500 fr.

En outre, au passif, les obligations en circulation représentent, au pair de 500 fr., 5.100 500 fr. après déduction de 457 obligations sorties aux tirages.

La trésorerie est toujours faible. Cet affaiblissement est dû principalement à l'augmentation des frais d'études et de construction des lignes nouvelles.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Le Capitaliste*, 6 juillet 1911)

Les Chemins sur routes d'Algérie se traitent à 184 L'assemblée générale annuelle, tenue le 30 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1910, se soldant par un bénéfice disponible de 451.865 francs, report de 1909 compris, et fixé le dividende à 10 fr. par action privilégiée et à 8 fr. par action ordinaire. Ce dividende est mis actuellement en paiement, sous déduction des impôts.

L'Algérie financière.
CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Sémaphore algérien*, 7 février 1912)

Il est probable que l'augmentation des résultats du dernier exercice permettra de porter de 8 à 10 francs le dividende des actions ordinaires, ce qui n'exigera qu'un débours supplémentaire de 56.000 francs. On sait que les actions de priorité ne peuvent recevoir plus de 10 francs, tant que la répartition aux actions ordinaires ne sera pas égale à ce chiffre.

La Crise du charbon
SA RÉPERCUSSION À ALGER
(*La Dépêche algérienne*, 9 mars 1912)

Depuis plusieurs jours, les mineurs anglais sont en grève. Plus d'un million d'hommes ont quitté le travail, immobilisant la production du charbon, paralysant tout le commerce de la Grande-Bretagne.

.....

Les SERVICES des CHEMINS de FER

M. Varcollier, directeur de la Compagnie des C. F. R. A., lui, est moins optimiste :

Les mineurs anglais ont beaucoup d'argent, nous dit-il. Cela me fait craindre que, si le gouvernement anglais n'enraye rapidement le mouvement, la crise ne se prolonge suffisamment pour amener une gêne générale.

La Compagnie des C. F. R. A. a des approvisionnements de charbon pour une quarantaine de jours environ. Nous n'avons donc pas lieu d'envisager encore un ralentissement de nos services.

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

Dans les tramways, c'est la C. F. R. A. d'Alger qui tient le premier rang avec ses 243 kilomètres de réseau global, divisés en cinq lignes :

1° El-Affroun-Marengo, 48 kilomètres, en recettes : 132.570 fr. ; en dépenses - 97.994, donc produit net : 34.576.

2° Saint-Eugène-Rovigo et embranchements, 69 kilomètres, 1.044.308 fr. en recettes ; 707.642 fr. en dépenses ; produit net : 366.666 francs.

3° Dellys à Boghni, 67 kilomètres. Recettes : 48.356 fr. ; dépenses : 94.168 fr. ; déficit : 46.612 francs.

4° Alger à Koléa et embranchements, 57 kilomètres. Recettes : 349.383 fr. ; dépenses : 241.474 fr. ; produit net : 107.909 francs.

Soit, pour le réseau total, 1.584.294 fr. en recettes contre 1.149.786 en dépenses, ce qui donne un produit net de 434.508 francs. En 1910, pour la même période, le produit net avait été de 419.727 francs.

Ajoutons que le chiffre inscrit peut les dépenses réelles d'établissement, au 30 juin 1911. est celui de : 19.901.543 francs.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE (*Le Journal des finances*, 22 juin 1912)

[nb corr.]

Les comptes qui seront présentés à la prochaine assemblée montrent que pendant l'exercice 1911, la Compagnie a enregistré des recettes d'exploitation de 3.546.098 09 au lieu de 3.283.000 fr. en 1910, soit une augmentation de 263.000 francs. Avec le produit des intérêts, escomptes et divers, le montant du crédit du compte de profits et pertes est de 3.562.812 fr. 22. Après déduction des dépenses d'exploitation, le produit net d'exploitation s'établit à 1.077.000 francs contre 968.000 francs en 1910.

Au débit, du compte de profits et pertes, les frais généraux sont portés pour 135.773 francs 30, les intérêts sur obligations pour 198.800 francs ; le fonds spécial de renouvellement de la voie est doté de 66.002 fr. 20, l'amortissement sur frais de premier établissement de 180.000 francs, la part du département d'Alger est de 66.595 fr. 92, Le bénéfice net s'élève ainsi à 409.455 fr. 65 contre 369.252 fr. 45 en 1910. Le solde disponible, y compris le reliquat antérieur, ressort à 498.850 fr. 10. Le dividende sera porté à 10 francs pour chaque catégorie d'actions contre 8 francs l'année dernière.

Cette répartition absorbera 400.000 francs et 98.850 fr. 10 seront reportés à nouveau.

Chemins de fer sur routes d'Algérie (*Le Capitaliste*, 8 août 1912)

Les Chemins de fer sur routes d'Algérie ont progressé à 305. Il ressort du dernier rapport du conseil d'administration que l'exploitation s'est effectuée très régulièrement durant l'exercice 1911 ; un contrat a été passé avec la Compagnie centrale d'énergie électrique* pour la fourniture générale du courant.

Ce contrat, qui va entrer incessamment en application, assurera à la Compagnie l'alimentation en trois points, par trois sous-stations, commandant séparément la partie centrale et les sections extrêmes du réseaux « Nous aurons ainsi, dit le rapport, sur les sections extrêmes une bien meilleure distribution, d'où marche plus confortable de nos automotrices et avantages de diverses sortes dans la transmission et le retour du courant. Nous y trouverons aussi la plus grande sécurité que donne, contre les avaries

de machines toujours possibles, le fait d'avoir à notre disposition deux sources d'alimentation, car notre usine actuelle subsistera, bien entendu, comme réserve. »

Les formalités administratives pour l'obtention du décret approuvant la nouvelle convention avec le département d'Alger suivent leurs cours habituels. Le dossier vient de subir sans observations importantes l'examen du conseil général des ponts et chaussées et va être incessamment transmis au conseil d'État.

INGÉNIEURS
NOMINATIONS
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 8 août 1912)

M. Pellissier-Tanon, Albert (1893), directeur des chemins de fer sur route d'Algérie, 20, rue d'Athènes, Paris.

C.F.R.A.
(*Le Sémaphore algérien*, 10 novembre 1912)

M. Pellissier-Tanon, ingénieur civil des mines à Paris, directeur des Chemins de fer sur route d'Algérie, est nommé chevalier de la Légion d'honneur à l'occasion de l'exposition de Turin.

Valeurs à revenu fixe
L'obligation 4 % Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Le Journal des finances*, 21 décembre 1912)

À 462 francs, l'obligation 4 % Chemins de fer sur routes d'Algérie est intéressante à mettre en portefeuille. En effet, la situation de cette société est en amélioration constante ; par conséquent, le gage des obligations augmente de valeur. Les recettes nettes de la société sont passées de 491.000 francs en 1905 à 1.040.000 en 1911. D'un autre côté, le coefficient d'exploitation a été ramené de 77 % en 1904 à 70 % pour les deux dernières années.

De 1904 à 1911, les bénéfices nets ont plus que quintuplé et ce résultat remarquable est dû à l'essor pris par la société sous l'impulsion du mouvement économique si prospère qui entraîne l'Algérie.

Le premier réseau de la compagnie comprend trois lignes principales, ainsi que plusieurs embranchements ; l'ensemble de ce réseau comporte une étendue de 245 kilomètres dont une partie, celle qui se trouve aux environs d'Alger, est exploitée par traction électrique et l'autre, par la traction à vapeur. Le deuxième réseau a une étendue de 144 kilomètres et comporte deux lignes principales.

Les actions privilégiées ont reçu depuis leur création, en 1906, un dividende annuel de 10 francs ; tandis que les répartitions des actions ordinaires passaient de 4 francs en 1906 à 10 francs en 1911.

Les actionnaires peuvent envisager l'avenir de leur entreprise sous un aspect favorable.

Quant aux obligations, qui ont été créées au nombre de 11.000, elles sont très suffisamment garanties ; elles sont remboursables à 500 francs, avant 1945 par tirages au sort annuels en décembre. Leur intérêt de 20 francs se paye semestriellement le 30

juin et le 31 décembre ; à leur cours actuel de 462 francs, elles rapportent 4,32 % et offrent une marge au remboursement de 38 francs.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(La Cote de la Bourse et de la banque, 9 juillet 1913)

Comme nous l'avons fait pressentir dans notre note du 2 mai dernier, les résultats obtenus en 1912 par la Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie sont en nouvelle amélioration par rapport aux précédents.

Les recettes d'exploitation ont progressé ; elles s'élèvent à 4.002.975 48 contre 3.546.098 09, en 1911. Les dépenses ont également augmenté, mais dans une proportion moindre, de sorte que le coefficient d'exploitation est légèrement inférieur à celui de 1911, 70 % contre 70,6 %.

L'augmentation des dépenses a été particulièrement importante dans le service électrique où elle a absorbé la plus-value des recettes ; cet accroissement est dû à deux causes : la cherté du charbon et les améliorations de salaires accordées au personnel. L'influence de ces causes, quoique sensible sur le réseau-vapeur, y est cependant moins apparente, tant en raison de la bonne utilisation de la capacité maxima de transport, que du nombre des employés proportionnellement plus réduit par rapport au tonnage transporté.

Après déduction des charges financières et des amortissements, mais en tenant compte des produits divers, le bénéfice net de l'exercice ressort à 494.834 16 contre 409.455 67 en 1911, comme l'indique la comparaison ci dessous des deux derniers comptes de Profits et Pertes :

	1911	1912
CHARGES		
Frais généraux Paris	135.773 30	168.596 97
Dépenses d'exploitation :		
Service électrique	1.208.275 96	1.384.055 78
Service à vapeur	1.297.309 17	1 120.073 92
Intérêts sur obligations et divers	198.800 00	196 000 00
Fonds spécial de renouvellement de la voie et du matériel	66.602 20	66.602 20
Part du département d'Alger	66.593 92	132.237 38
Amortissement sur frais de premier établissement	180.000 00	180.000 00
	<u>3.153.356 55</u>	<u>3.547.566 25</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation :		
Service électrique	811 781 63	2 011 291 75
Service à vapeur	1.704.316 16	1.991.680 73

Intérêts, escomptes et divers	10.711 13	39.421 93
Total des produits	<u>3.562 812 22</u>	<u>4.042.400 41</u>
Rappel des charges	3.153.356 55	3 547 566 25
Bénéfices nets	409.455 67	494.834 16
Reports précédents	89 400 43	78.383 32
Soldes disponibles	<u>498 856 10</u>	<u>573.217 18</u>

L'assemblée générale des actionnaires, qui s'est tenue le 27 juin dernier, a décidé de maintenir le dividende à son chiffre antérieur de 10 fr. pour chacune des deux catégories d'actions, et le solde disponible de l'exercice a reçu l'affectation suivante, comparaison faite avec 1911 :

	1911	1912
Réserve légale	20.472 78	24.741 70
Dividende aux 12.000 actions de priorité	120.000 00	120.000 00
Dividende aux 28.000 actions ordinaires	280.000 00	280.000 00
Report à nouveau	78 383 42	148 47.5 78
Totaux égaux	498.856 10	573.217 48

Les dividendes de 10 fr. aux actions privilégiées et aux actions ordinaires sont mis en paiement depuis le 1^{er} juillet courant.

*
* * *

Depuis la réorganisation de 1903, réorganisation qui a placé la direction technique de l'affaire entre les mains de l'Omnium lyonnais jusqu'au 31 décembre 1919, la Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie a vu son exploitation se développer graduellement, comme on pourra s'en rendre compte en examinant le tableau suivant :

EXPLOITATION

Ex.	Recettes	Dépenses	Coefficient	Recettes nettes
	en 1.000 fr.		%	en 1.000 fr.
1901	2 242	1.745	77	497
1905	2.226	1.735	77	491
1906	2 360	1 807	76	554
1907	2.481	1.886	75	595
1908	2.678	1.994	74	684

1909	2 945	2.107	71	838
1910	3.283	2.135	10	968
1911	3.546	2.506	70	1 041
1912	4 003	2 801	70	1.193

Depuis 1904, les recettes ont progressé de 1.760.000 francs et malgré l'élévation des dépenses, le coefficient d'exploitation est tombé de 77 % à 70 %.

Cependant, par suite d'une réduction sensible de la récolte des vins en 1912 dans notre colonie algérienne, la Compagnie a vu se ralentir les transports de cette nature et les recettes des premiers mois de 1913 sont légèrement inférieures à celles de la période correspondante de 1912, malgré la continuation du développement des autres sources du trafic.

Le rapport du conseil d'administration mentionne que le dossier du 2^e réseau a dû retourner à Alger, pour recevoir l'approbation par le département de quelques observations, pourtant peu importantes, soulevées par le conseil général des ponts et chaussées, et c'est seulement ces jours-ci qu'il a pu revenir à Paris.

En présence de délais aussi prolongés pour l'aboutissement de ses traités, la Société a cru opportun d'entamer dès à présent les négociations dictées par l'examen d'un troisième réseau. La Société a été conduite à cette étude par les sollicitations que les populations de l'ouest et du sud de la Mitidja ont maintes fois présentées en faveur du prolongement jusqu'à Alger de la ligne Borghari-Blida.

Convaincue que le rendement de cette ligne pourrait arriver à couvrir à la fois les charges d'exploitation et l'annuité du capital d'établissement, la Société a introduit une demande en vue de la construction à ses frais et de l'exploitation par ses soins, sans subvention ni garantie d'intérêt, moyennant le seul prélèvement de ses frais d'exploitation calculés suivant la formule générale, et de l'intérêt et amortissement du capital de construction. Cette demande vient d'être consacrée par un vote de principe du conseil général et des délégations financières.

Mais le Conseil général a manifesté le désir de voir se grouper autour de cette ligne divers prolongements et embranchements du réseau actuel de la société, de telle sorte que c'est en réalité un troisième réseau assez étendu que celle-ci est en train d'élaborer et dont elle va poursuivre la discussion au mois d'octobre prochain avec le département d'Alger.

*
* * *

Le bilan arrêté au 31 décembre 1912 s'établit comme suit, comparativement au précédent :

	1911	1912
ACTIF		
Frais de plein, établis.	13.078 922 53	12.982.885 44
Approvisionnements	572 913 50	700.577 52
Cautionnements	182.700 00	152.700 00.

Débiteurs divers	483.846 77	406.107 24
Caisse et banques	388 389 73	427.453 01
Fonds de renouvellement (dépôt en banque)	—	212 900 30
Obligations disponibles	165.000 00	165.000 00
	<u>14.871.772 53</u>	<u>15.137.623 51</u>
PASSIF		
Actions de priorité	2.400.000 00	2.400.000 00
Actions ordinaires	5.600.000 00	5.600 000 00
Obligations	4.970 000 00	4.900.000 00
Obligations à la souche	165 000 00	165.000 00
Réserve légale	70.494 75	90.967 53
Fonds de renouvellement du matériel de la voie	222.713 05	279.502 50
Créditeurs divers	914 708 63	1 128 936 00
Profits et pertes	198 856 10	573.217 18
	<u>14.871.772 53</u>	<u>15.137.023 51</u>

En 1912, les Frais de premier établissement se sont élevés à 83.962 91, mais le compte a été amorti de 180.000) fr., de sorte qu'il ressort en diminution par rapport à 1911.

Les Approvisionnements comprennent pour une somme importante des rails et matériaux de voie destinés à des travaux de renouvellement et aussi un accroissement du stock de combustibles imposé par l'administration militaire.

On voit apparaître à l'actif un nouveau compte Fonds spécial de renouvellement de la voie et du matériel (dépôt en banque) pour 212.900 30. D'après la convention du 10 septembre 1905, la Société doit chaque année prélever sur ses recettes comme charge réservée d'exploitation, une somme calculée suivant la longueur des lignes et fixée actuellement à 66.602 20 par an, qui doit être déposée dans une caisse agréée par le département et servir sur autorisation du préfet aux gros renouvellements de voie et de matériel. L'accumulation de ces prélèvements depuis cette date du 10 septembre 1905 a produit une somme qui a été versée le 18 décembre 1912 par la Société lorsque le département eût agréé la banque chargée de la recevoir.

Après avoir approuvé les comptes et la répartition des bénéfices de l'exercice écoulé, l'assemblée a nommé M. le baron Louis Thénard ¹⁵, administrateur, en remplacement de M. Juillet Saint-Lager, décédé, et a réélu membres du conseil MM. Jacques Mirabaud et Georges Noblemaire.

Annuaire Desfossés 1914, p. 309 :
Chemins de fer sur routes d'Algérie

¹⁵ Baron Louis Thénard (1878-1967) : administrateur de Saint-Gobain (1909-1967). Voir sa notice sur Qui êtes-vous ? 1924 : www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui_etes-vous_1924-Algerie.pdf

Conseil : MM. Pellerin de Latouche, Janicot, Juillet Saint-Lager, H. Buhot, J. Mirabaud, G. Noblemaire, L. Paysant, F. Devise, de Magnin.

AVIS E DÉCÈS
(*L'Écho d'Alger*, 21 janvier 1914)

Les familles Delfau, Gouillon, Royer, Vidal et Simeray ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils éprouvent en la personne de

Monsieur Jean-Baptiste DELFAU,
ancien sous-préfet,
chef du contentieux aux C. F. R. A.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Les Annales coloniales*, 30 mai 1914)

Les recettes d'exploitation de cette société ont été légèrement inférieures en 1913 à celles de l'exercice précédent. Les bénéfices disponibles ressortent cependant à 615.810 fr. 17 contre 573.217 francs. Le conseil d'administration a décidé de proposer à l'assemblée du 25 juin prochain la distribution d'un dividende de 11 fr. au lieu de 10 fr. par action de chaque catégorie. Cette répartition absorbant 440.000 fr., on voit qu'après dotation de la réserve légale, une somme importante pourra encore être reportée.

L'examen du compte de profits et pertes fait ressortir au crédit une diminution des recettes qui s'élève à 3.871.631 francs contre 1.002.975 francs et des intérêts et escomptes de 39.425 à 33.674 francs. Au débit, les dépenses d'exploitation se sont élevées à 2.722.137 francs au lieu de 2.804. 130 fr. ; les frais généraux se trouvent réduits d'environ. 3.000 francs. La part revenant au département d'Alger n'a été que de 107.087 francs contre 132.237 francs. Après amortissement de 180.000 francs comme précédemment sur frais de premier établissement et paiement des intérêts dus aux obligations, le bénéfice net de l'exercice ressort à 467.340 fr. 69 contre 191.834 francs en 1912.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 juin 1915)

La Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie a réalisé en 1914 un bénéfice net de 564.043 fr., en diminution de 51.773 fr. sur le précédent. Ainsi que nous l'avons annoncé, le dividende qui sera proposé à l'assemblée convoquée pour le 28 courant est de 10 fr. brut par action contre 11 fr. en 1913.

Les Chemins de fer sur routes d'Algérie en 1914
(*Le Journal des transports*, 7 août 1915)

Les résultats de l'exercice 1914 n'accusent pas de sensibles différences avec ceux de l'exercice précédent. Mais il faudrait se garder d'en déduire que le contrecoup de la guerre n'ait pas été ressenti par cette Compagnie. La vérité, c'est qu'il a été compensé d'une part par les excellents résultats des six premiers mois de l'année, en augmentation sensible sur les correspondants de 1913, et, d'autre part, par les économies réalisées, tant par la suppression des trains de médiocre utilisation que par une stricte surveillance des dépenses d'entretien.

Les mois d'août à octobre ont été particulièrement mauvais, puis, peu à peu, grâce à la reprise du trafic des vins et à la réduction générale des services conforme aux besoins restreints du public, les résultats mensuels se sont améliorés.

Le personnel de la Compagnie n'a pas eu à se plaindre des économies réalisées. Ses salaires ont été maintenus intégralement, de même que presque tous les avantages dont il jouissait : c'est ainsi que, récemment, les repos payés ont été rétablis en grande partie, dans la limite des tolérances de l'Autorité militaire.

La Compagnie des C. F. R. A. a de même, tout naturellement, soutenu avec sollicitude les familles de ceux de ses agents qui sont partis sous les drapeaux. Ils trouveront, à leur retour, l'emploi qu'ils ont momentanément quitté pour aller prendre place parmi les héroïques soldats de la France.

C'est avec respect que le conseil salue ces vaillants, debout ou tombés au champ d'honneur. Nombreux, du reste, sont ceux qui sont partis rejoindre leur régiment dès que leur présence, sur le réseau ne fut plus indispensable.

La comparaison des résultats de l'exercice 1914 avec ceux de l'exercice précédent s'établit ainsi :

1913	Recettes	Dépenses	Produit brut	Coeff. d'expl..
Service électrique.	2.095.321,35	1.357.109,43	738.211,92	64,8
Service vapeur	1.776.313,38	1.365.028,28	411.285,10	76,8
Ensemble	3.871.634,73	2.722.137,77	1.149.497,02	70,3
1914				
Service électrique	2.033.951,40	1.310.873,10	723.078,24	64,5
Service vapeur	1.742.090,52	1.304,011,18	377,485,34	75,3
Ensemble	3.776.047,92	2.675.484,34	1.100.563,58	71

Les frais généraux se sont élevés à fr. 163.874,49 contre, en 1913 fr. 165.591,30

Les différents chapitres du bilan donnent lieu dans le rapport, aux observations ci-après:

ACTIF

Frais de premier établissement 12. 827.381,93

en diminution de fr. 57.221,68 sur l'exercice 1913, malgré l'inscription en compte pour travaux divers de parachèvement et frais d'étude du 2^e réseau, de la somme de fr. 122.778,32. Nous avons, en effet, appliqué à ce chapitre comme précédemment un assortiment de fr. 180.000,00.

Par suite de la sortie, le 7 mai 1914, du décret approuvant de notre nouvelle convention du 28 janvier 1914 qui institue la création d'un compte de Travaux et Matériel complémentaires, nous avons pu arrêter la liste des travaux de parachèvement de l'ancien réseau, de telle sorte que, désormais, le compte de premier établissement ne

sera plus chargé que des dépenses afférentes à la liquidation de ces travaux et à l'exécution de ceux de notre domaine privé qui incomberaient à ce compte.

Nous avons, en même temps, ouvert le compte de Travaux et Matériel complémentaires par un débit de fr. 161.448,30. représentant, avec les intérêts au 31 décembre 1914, la valeur de 10 wagons sur les 60 reçus en 1912 et dont nous vous avons entretenu dans le rapport de l'an dernier.

Nous vous rappelons la question des Travaux et du Matériel complémentaires, telle qu'elle est prévue par la convention du 28 janvier 1914. Il est institué deux fonds spéciaux : l'un pour les lignes à construire de Mirabeau-Azazga et Boghni Dra-el-Mizan, l'autre pour le reste du réseau, alimentés séparément par un prélèvement de 20 % sur les excédents de recettes de ces deux groupes respectifs de lignes (excédents de recettes calculés eux-mêmes non seulement après déduction des dépenses d'exploitation, mais aussi après divers prélèvements pour intérêt et amortissement des capitaux engagés par nous).

Les sommes ainsi versées chaque année à ces deux fonds spéciaux doivent servir, sur approbation de l'Administration, à l'exécution des travaux et à l'achat du matériel reconnus nécessaires à titre complémentaire. Mais en attendant que ces fonds soient suffisamment pourvus, nous pouvons être autorisés à leur faire des avances avec intérêts simples à 4 % récupérables sur l'appoint des exercices ultérieurs, en vue de satisfaire à des dépenses reconnues urgentes. C'est ainsi que débute cette année l'opération par l'inscription à votre Actif d'un compte débiteur, le prélèvement de 20 % sur les recettes de l'exercice 1914 n'ayant été comme vous le verrez au compte Profits et Pertes, que de fr. 15.205 58.

Un programme assez important de travaux complémentaires est actuellement soumis à l'examen de l'Administration ; son exécution progressive va déterminer dans les bilans à venir l'inscription à ce même compte de sommes croissantes avant que les prélèvements sur les recettes puissent rétablir l'équilibre.

Les Cautionnements figurent toujours à votre bilan pour fr. 182.700,00

Les Approvisionnements, qui étaient l'an dernier de fr. 870.658,46, ont été ramenés à fr. 857.308,44

comprenant cette fois un stock un peu moins important. de charbon.

Les débiteurs divers, soit fr. 301.847,70. Se décomposent en :

1° Comptes débiteurs d'exploitation fr. 198.983,51.

2° Comptes débiteurs du siège social fr. 50.254,22.

3° Frais d'études du 3^e réseau fr. 52.610,03.

Les espèces en Caisse et en Banque s'élèvent à fr. 423.573,44.

Et le Fonds spécial de renouvellement de la voie et du Matériel (Dépôt en banque) à fr. 110.328,59.

PASSIF

Le Capital-Actions reste sans changements fr. 8.000.000,00

Les Obligations en circulation représentent au pair de 500 fr. fr. 4.917 000,00
déduction faite de 1.136 obligations sorties aux tirages.

La Réserve légale est passée de fr. 115.709,23 à fr. 139.076,26.

Le Fonds spécial de renouvellement de la Voie et du Matériel se monte à fr. 176.930,79.

Le Fonds de prévoyance, créé l'an dernier par application de l'article 37 des statuts, se chiffre par fr. 38.489,89.

Les Créiteurs divers soit fr. 1.076.265,58,
comprennent :

1° Comptes créditeurs de l'exploitation fr. 511.828,38.

2° Intérêts et coupons à payer fr. 261.376,12.

3° Provision pour affaires diverses fr. 47.736,81.

4° Comptes créditeurs du siège social fr. 67.084,25.

5° Comptes courants en Banque fr. 101.158,61.

6° Département d'Alger fr. 71.875,33.

7° Travaux et Matériel, complémentaire fr. 15.205,58.

Enfin, le compte de Profits et Pertes se solde, après paiement de l'intérêt des obligations 196.440 fr. après prélèvement de fr. 71.875,33 en faveur du Département et de fr. 15.205,58 pour le compte de « Travaux et Matériel complémentaires » et après amortissement direct de fr. 180.000 sur Premier établissement, par un bénéfice de fr. 415.567,37 qui, ajouté au report à nouveau de l'exercice précédent, soit fr. 106.261 57 fait ressortir à votre Bilan un solde créditeur de fr. 521.828,94.

Conseil d'Administration. — Le tirage au sort a désigné comme administrateurs sortants, cette année :

MM. Devise, Janicot, Paysant.

Nous soumettons leur réélection à vos suffrages.

Avant de clore ce rapport, nous pensons que vous voudrez bien vous joindre à nous pour adresser à nos vaillants collègues, MM. Pierre de Magnin, Georges Noblemaire et baron Thenard, qui combattent sans répit depuis le début des hostilités, et à notre collègue, M. Jacques Mirabaud, blessé et prisonnier en Allemagne, notre affectueux salut et notre admiration, les associant dans une pensée commune à ceux de nos agents mobilisés sur le front de l'armée, qui ont fait et qui feront, encore tout leur devoir.

Deuxième réseau. — La guerre a, naturellement, arrêté l'exécution des travaux de construction des lignes du deuxième réseau que le service vicinal du Département d'Alger s'apprêtait à commencer.

Le conseil général, dans sa dernière session, a invité ce service à attaquer tout au moins les terrassements nécessaires à l'établissement de la plate-forme des lignes, mais, de toute façon il faut prévoir un long retard sur les dates d'abord envisagées pour l'ouverture à l'exploitation de ce deuxième réseau.

Troisième réseau. — Quant aux projets d'un troisième réseau, dont le conseil avait donné à l'assemblée générale l'an dernier un aperçu sommaire, on doit en considérer la réalisation comme encore lointaine.

La Compagnie a dû, en effet, prévenir l'Administration départementale que les conditions financières envisagées par elle pour la construction de ce troisième réseau, devraient être modifiées à la reprise de la vie normale, car il est impossible de prévoir les futures conditions du marché des capitaux et les taux à venir du loyer de l'argent. En attendant, elle poursuit l'étude des questions techniques de toute nature que comportait son programme, de façon à en préparer la réalisation pour le jour où elle deviendra possible.

L'assemblée générale des actionnaires, réunie le 29 juin dernier sous la présidence de M. G. de Pellerin de Latouche, président du conseil, lecture entendue du rapport du conseil d'administration et de celui des commissaires aux comptes, a voté les résolutions qui lui étaient soumises.

En voici le texte :

.....

4° L'assemblée générale nomme MM. Hatton et Chatoney, commissaires aux comptes pour l'exercice 1915, et fixe à 1.000 francs la rémunération de chacun d'eux.

En cas d'empêchement de l'un d'eux, le commissaire restant aura seul tous les pouvoirs jusqu'à la prochaine Assemblée.

.....

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 juin 1916)

Le montant des recettes obtenues par la Compagnie des Chemins de fer sur routes d'Algérie en 1915 est de 3.893.074 fr. contre 3.776.018 francs en 1914. Cependant, les produits ayant été consacrés en totalité aux amortissements, aucun bénéfice ne figure au bilan.

Il ne sera donc pas reparti de dividende, alors que pour 1914, chaque action avait reçu 10 francs brut.

Annuaire Desfossés 1917, p. 271 :
Chemins de fer sur routes d'Algérie
Conseil : MM. Pellerin de Latouche, Janicot, L. Thénard, H. Buhot, G. Noblemaire, L. Paysant, F. Devise, de Magnin.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 12 juin 1917)

Les recoltes d'exploitation des Chemins de fer sur routes d'Algérie se sont élevées en 1916 à 4.050.777 fr. contre 3.893.074 fr. en 1915. Les bénéfices nets ressortent à 421.880 fr. alors qu'aucun bénéfice n'apparaissait au bilan de 1915, le solde créditeur de cet exercice ayant été appliqué à des amortissements. En tenant compte du solde reporté en 1914, le bénéfice disponible ressort à 522.931 fr.

Le conseil d'administration proposera vraisemblablement à l'assemblée du 26 juin la distribution d'un dividende de 10 fr. par action, comme pour 1914.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Journal général de l'Algérie*, 15 novembre 1917)

La société a l'honneur d'informer le public que, par suite de la difficulté qu'éprouve momentanément son fournisseur d'énergie à lui donner un courant suffisant, elle s'est vue obligée de réduire la fréquence des services de toutes ses lignes électriques,

La réduction se chiffrera par la suppression du tiers des voitures environ dans la journée. Le service des théâtres sera suspendu et les dernières voitures partiront de la place du Gouvernement à 21 h. 30.

La circulation normale sera reprise dès que cette situation aura cessé.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 juin 1919)

Les comptes qui ont été présentés à l'assemblée générale des actionnaires s'établissent de la façon suivante :

Recettes du service électrique, 2.351.709 fr. ; dépenses du service électrique, 1.457.481 fr. ; recettes du service vapeur, 2.242.376 fr. ; dépenses du service vapeur, 2.088.519 fr.

Le produit brut ressort à 1.048.085 fr., ce qui donne un coefficient d'exploitation de 77,2 %, contre 76,4 % l'année précédente.

Les frais généraux ont été de 175.551 fr. contre 166.899 fr. Les recettes totales accusent 5.309.602 francs et les dépenses totales 5.112,817 fr.

Le dividende a été fixé à 10 fr. par action de priorité et par action ordinaire. MM. E. Mirabaud, Noblemaire et Thénard ont été nommés administrateurs.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Le Sémaphore algérien*, 17 juillet 1919)

Les bénéfices nets ressortent à 379.365 francs pour 1918, contre 434.589 francs en 1917 Le maintien du dividende à 10 francs pour les deux catégories d'actions sera soumis à l'assemblée du 23 juin. Le report à nouveau sera réduit de 114.696 francs à 75.061 francs.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 octobre 1919)

Les résultats obtenus en 1918 par la Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie diffèrent peu du précédent, comme le font voir les comptes de Profits et Pertes que nous donnons ci-dessous. Le dividende aux deux catégories d'actions a d'ailleurs été maintenu à 10 fr.

	1917	1918
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	3.789.005	3.546.000
Frais généraux à Paris	166.898	175.551
Intérêts sur obligations	136.900	183.360
Fonds p. trav. matériel	94.597	69.123
Part du départ. d'Alger	185.962	138.244
Moins-value de cautionn.	61.967	—
Amort. s. 1 ^{er} établiss.	120.000	180.000
Total des charges	<u>4.605.929</u>	<u>4.292.278</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation	4.860.631	4.594.086
Intérêt, escompte et divers	79.887	
Total des produits	<u>5.040.518</u>	<u>4.605.929</u>
Rappel des charges	4.671.643	4.292.278
Bénéfice de l'exercice	434.589	379.365
Report antérieur	101.837	114.696

Solde distribuable	<u>536.426</u>	<u>494.061</u>
--------------------	----------------	----------------

Répartition

5 % des bénéfices à la rés. lég.	21.729	18.968
10 fr. aux actions	400.000	400.000
Report à nouveau	114.697	75.093
Total égal	<u>536.426</u>	<u>494.061</u>

Les sommes portées ci-dessus aux recettes et dépenses font ressortir un produit brut de 1 million 171.027 fr. pour 1917 et de 1.048.085 fr. pour l'exercice qui nous occupe, avec les coefficients d'exploitation de 76,4 et 77,2 respectivement. Mais les résultats du compte Exploitation pour le dernier exercice doivent être complétés par les inscriptions au compte d'Attente, dont nous parlerons plus loin. Ces inscriptions montrent que les recettes totales se sont élevées à 5 millions 309.602 fr. et les dépenses totales à 5 millions 112.817 fr. suivant les bilans des deux derniers exercices.

	1917	1918
ACTIF		
Frais de premier établissement	11.998.322	11.767.448
Approvisionnements	913.970	1.015.810
Cautions	81.130	81.130
Compte d'attente	—	857.560
Débiteurs	743.633	634.381
Caisses et banques	1.263.426	1.264.088
Renouvellement de matériel	293.496	257.753
Total de l'actif	<u>15.298.957</u>	<u>15.878.170</u>
PASSIF		
Capital	8.000.000	8.000.000
Obligations	4.672.500	4.584.000
Réserve légale	180.948	202.678
Renouvellement du matériel	295.572	257.753
Fonds de prévoyance	38.490	35.490
Créditeurs	1.575.021	2.301.188
Bénéfice de l'exercice	434.589	379.365
Report antérieur	101.837	114.696

Total du passif	15.298.957	15.878.170
-----------------	------------	------------

L'actif du bilan de 1918 dépasse, comme on le voit, celui de 1917 de 579.213 fr.; cette différence en plus provient pour majeure partie du nouveau poste dit compte d'attente. Il s'agit là d'un compte spécial institué par l'avenant du 1^{er} février 1918 dont parlait le rapport pour 1917 et qui fut ouvert en vue de dégager le compte d'exploitation. Il avait été convenu d'y porter une partie des recettes sociales, calculée à forfait comme représentant les premiers relèvements de tarifs concédés au réseau et, en outre, les indemnités de vie chère et autres accordées au personnel, ainsi qu'une partie des dépenses en charbon et courant électrique. Le résultat de ces inscriptions a été l'apparition en 1918 du solde débiteur de 857.560 fr. ci-dessus. La société compte récupérer au cours des exercices 1919 et 1920 cette somme qui constitue en réalité une avance de l'exploitation prise sur ces deux exercices, avance de rentrée certaine puisqu'elle peut être considérée comme garantie par le département.

Le compte Caisse et Banques 1.264.088 fr. est à peu près sans changement : les paiements faits au Département pour sa part en 1917 et 1918 et surtout les indemnités avec rétroactivité payées au personnel ont à peu près épuisé ce fonds.

Au Passif, le poste Créditeurs est en augmentation de 725.000 fr. environ ; il comprend notamment 1.536.157 fr. afférents à l'exploitation et 324.200 fr. pour la part du Département d'Alger. Sur la somme ci-dessus de 1.536.157 fr., signalons 545.588 fr. versés en janvier dernier au personnel à titre de rappel d'indemnités. Le Passif se clôture par le solde distribuable de 494.061 fr. dont nous avons indiqué plus haut la répartition.

La Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie, aux prises avec les graves difficultés provenant des exigences de la main-d'œuvre et les conséquences financières de la journée de huit heures, qui bouleversent entièrement l'équilibre de son exploitation, cherche à trouver dans ses recettes les compensations indispensables. Elle poursuit des négociations avec ses agents et avec le Département, espérant arriver à un régime stable approprié aux nouvelles conditions économiques créées par la guerre.

Annuaire Desfossés 1920, p. 279 :
Chemins de fer sur routes d'Algérie
Conseil : *idem* 1917..

Grève des C.F.R.A.
(*Le Sémaphore algérien*, 5 mai 1920)

Embauchages de receveurs et wattmen.

La direction des C.F.R.A. embauche toute personne désireuse d'être employée comme receveur ou wattmen sur les trains du service électrique. Les conditions sont : 11 francs par jour tout compris ; les journées d'apprentissage payées ; garantie d'être conservé après la fin de la grève.

Appel aux volontaires

La direction des C.F.R.A. fait appel à tous les volontaires pour constituer un personnel provisoire de son Service électrique.

S'adresser à la Direction des C.F.R.A., 21, rue Alfred-de-Musset.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 10 août 1920)

L'assemblée générale ordinaire des Chemins de fer sur routes d'Algérie a approuvé les comptes de 1919 qui lui étaient présentés. Ces comptes se traduisent par un bénéfice de 352.750 francs, contre 379.365 fr. l'an dernier. Après adjonction du report antérieur, le solde disponible s'établit à 423.387 fr., au lieu de 494.061 fr. pour 1918.

Les recettes du service électrique ont atteint 2.665.605 fr. et les dépenses 1.800.675 fr. Coefficient d'exploitation : 67,50 %. Le service à vapeur a donné 2.559.092 fr. de recettes. Il a été dépensé 2.478.934 fr. Le coefficient d'exploitation a atteint 96,80 %. Le compte d'attente a été doté de 2.246.398 fr. de recettes. Les dépenses ressortent à 2.838.735 fr. Les recettes totales ont atteint 7.471.096 fr. et les dépenses 7.118.346 fr.

Le dividende a été maintenu à son chiffre de 10 fr. pour les deux catégories d'actions.

Rappelons qu'à diverses reprises, le conseil avait obtenu, en compensation de la hausse des salaires et de celle des charbons, certains relèvements de tarifs et la prolongation de sa combinaison de compte d'attente. C'est ainsi que l'avenant du 6 août 1919 a autorisé une majoration de 40 % sur les tarifs de P. V. et qu'il a porté de 25 à 100 % la majoration des tarifs voyageurs du réseau vapeur, et de 0,05 les billets de voyageurs sur les stations du réseau électrique.

Un quatrième avenant a été passé le 26 avril dernier autorisant une nouvelle majoration des tarifs de petite et grande vitesse.

D'autre part, le conseil s'est fait consentir une avance de 1.500.000 fr., qui lui a permis d'obtenir de ses banquiers un découvert de même somme. Cette avance ayant été payée par le département, le conseil a pu apurer sa position vis-à-vis de ses banquiers. Les prix du courant électrique et ceux des matières premières continuant de hausser, cette avance n'a pas tardé à être absorbée. Le conseil a exposé de nouveau la situation au conseil général. Une nouvelle avance de 2 millions, qui correspond aux besoins stricts de l'exploitation jusqu'à la session d'octobre, a été consentie sous la réserve qu'elle ne serait pas utilisée pour le paiement de l'intérêt aux actions.

Le président a déclaré que le dividende ne serait payé qu'après amélioration de la situation de trésorerie. Cette dernière est épuisée et même débitrice, par suite de a hausse des combustibles et de l'augmentation des salaires.

Les C.F.R.A. devant le conseil général
par F. de LAPEYRIÈRE
(*Le Sémaphore algérien*, 15 octobre 1920)

Le déficit prévu pour l'exercice 1921 est de 3 millions — Des mesures (discutables) pourraient le réduire à 500.000 fr.

C'est lundi prochain, 18 courant, que s'ouvrira la session d'octobre du conseil général au cours de laquelle il sera de nouveau question de la Société des chemins de fer sur routes d'Algérie, et au sujet de laquelle il sera pris très vraisemblablement une décision non plus provisoire mais bien définitive.

On se souvient qu'au mois de juillet dernier, la société des C.F.R.A., aux prises avec de très grosses difficultés financières, s'était vu dans l'obligation de solliciter le concours du conseil général pour lui permettre d'éteindre ses dettes immédiatement exigibles et de continuer son exploitation jusqu'au 31 décembre 1920. À cet effet, il vota, dans sa séance du 20 juillet, un emprunt de trois millions. Ce n'était là qu'une mesure provisoire destinée à parer au plus pressé, la décision définitive ne devant intervenir qu'à la session

d'octobre, après un examen approfondi de la question et une vérification de la comptabilité de la société lui permettant de statuer en toute connaissance de cause.

Nous voici à la veille de cette échéance d'octobre. Quelle est la situation actuelle de la Société des C.F.R.A. ? Quels changements a-t-elle subi depuis trois mois ? Quelles sont les perspectives pour l'avenir ? Voilà ce qu'il est intéressant de savoir et dont il importe de se rendre compte.

Au cours du trimestre écoulé, la situation financière de la société est restée ce qu'elle était précédemment. On peut donc la considérer comme inchangée.

Tout ce que l'on peut dire, c'est que le déficit n'a pas été en s'augmentant et que les prévisions budgétaires, recettes comme dépenses ont concorde avec la réalité.

À moins de circonstances imprévues, dont rien, jusqu'à présent, ne permet d'entrevoir l'éventualité, les trois millions mis à la disposition de la Société des C. F. R. A. en juillet, seront largement suffisants pour clôturer l'exercice 1920, et l'on peut même espérer qu'au 31 décembre, ils ne seront pas entièrement épuisés et qu'il restera encore en caisse environ 500.000 francs.

C'est donc de l'avenir de la société à partir du 1^{er} janvier 1921 que le conseil général va avoir à se préoccuper.

Tant que la situation économique générale du pays n'aura pas retrouvé son équilibre, tant que le charbon et toutes les matières premières se maintiendront dans les cours actuels, l'exploitation de la Société des C.F.R.A. sera déficitaire.

Pour l'année 1921, les prévisions budgétaires sont les suivantes :

RECETTES	
	Réseau électrique
12 mens. de 446.712 fr., soit	5.360.000
	Réseau vapeur
12 mens. de 332.811 fr., soit	4.000.000
Total	9.360.000
DÉPENSES	
Dépenses d'exploitation	9.667.000
Travaux hors entretien	569.000
Charges sociales	930.000
Total	11.168.000

Soit un déficit de 1.806.000 francs, auquel il convient d'ajouter une somme de 1.200.000 francs, montant de la nouvelle échelle des traitements et salaires du personnel, indemnités diverses, etc., soit, pour l'année, un déficit total de trois millions en chiffres ronds.

Mais il pourra être ramené à 2.243.000 francs si l'on réussit (?) à obtenir de la Compagnie centrale d'énergie électrique des conditions analogues à celles accordées à la Compagnie des T. A. [Tramways algériens]

Enfin si, d'autre part, on réalise des économies sur le réseau vapeur (diminution du nombre des trains) et si on se résout à l'augmentation générale des tarifs, tant sur le réseau électrique, que sur le réseau à vapeur, le déficit prévu de 3.000.000 serait réduit à 542.000 fr.

Les propositions de la Société en ce qui concerne l'augmentation des tarifs sont les suivantes : Réseau vapeur. — Voyageurs : la majoration actuelle de 100 % sur les tarifs d'avant guerre serait portée à 150 %. Marchandises : majoration de 200 % sur les tarifs d'avant guerre.

Réseau électrique. — Les différentes lignes seraient divisées en section d'une longueur d'environ 1 kilomètre chaque ; les prix de chaque section seraient, de 0,15. en 2^e classe et de 0,10 en 3^e classe, avec un minimum de perception de 0,30 et 0,20 respectivement.

La ligne Alger (P. du G.) [place du Gouvernement] Maison-Carrée comporterait 10 sections ;

La ligne Alger de Kouba comporterait 8 sections ;

La ligne Alger de Moulins comporterait 5 sections.

D'après ce barème, les prix de la place du Gouvernement au Champ-de-Manœuvres seraient : en 2^e cl. 0,45, en 3^e 0,30.

Pour Maison-Carrée : en 2^e et 0,45, en 3^e 1 franc.

Pour Kouba : en 2^e cl. 0,90, en 3^e 0,60. J

Pour les 2 Moulins. : en 2^e cl. 0,7.5, en 3^e 0,50.

Les prix actuels des abonnements seraient majorés de 25 %.

Les billets aller et retour, cartes scolaires seraient supprimés.

Enfin, les abonnements ne seraient plus valables les dimanches et fêtes.

Il est peu probable que le conseil général vote ce relèvement des tarifs, qui, selon toutes probabilités, ne donneraient pas les résultats attendus, et n'aboutiraient qu'à augmenter le trafic des transports automobiles au détriment de celui de la société, d'où diminution certaine des recettes. La diminution du nombre de trains, elle non plus, n'est pas à envisager.

Dans ces conditions, c'est bien sur un déficit annuel de 3.000.000 qu'il faut tabler.

La Société des C.F.R.A. déposera sur le bureau du conseil général un rapport des plus détaillés et des plus circonstanciés sur sa situation et contenant diverses propositions tendant à assurer son existence dans l'avenir.

Le conseil général sera-t-il disposé à les accepter avec ou sans modifications ou bien, au cours de la discussion, surgira-t-il d'autres propositions ? Il serait prématuré d'en préjuger.

Une chose est certaine, c'est que le *statu quo* actuel doit cesser. La Société des C.F.R.A. déclare qu'il ne lui est pas possible de continuer à exploiter dans ces conditions et est prête à accepter toute combinaison qui l'intéressera et qui l'encouragera à exploiter dans les meilleures conditions d'économie possible et compatibles avec les besoins et les exigences du public et du commerce tout en assurant aux capitaux engagés dans cette affaire la part de bénéfices à laquelle ils ont droit.

Espérons et souhaitons que le conseil général, tout en sauvegardant les intérêts du Département, trouve et adopte le régime le plus approprié pour concilier les divers intérêts en présence.

Chronique de la semaine
Les ascenseurs des quais
par CLARMONT
(*Le Sémaphore algérien*, 3 novembre 1920)

Lorsqu'on apprit, il y a quelques années, qu'une société s'était constituée pour construire des ascenseurs, devant faciliter les communications, entre les quais et les boulevards, la nouvelle en fut accueillie de la façon la plus favorable et reçut l'approbation unanime. Mais quand les deux tours destinées à recevoir les ascenseurs furent édifiées, ce fut un autre son de cloche. On critiqua leur architecture qu'on trouvait inesthétique, peu en rapport avec l'ensemble des constructions du boulevard, etc. et les choses allèrent si loin que le conseil municipal eut à se préoccuper d'une demande, de démolition qui lui était demandée par quelques conseillers municipaux d'alors. Puis la guerre survint et les tours subsistèrent, corps sans âmes. Elles semblaient oubliées, lorsque dernièrement, l'on vit des équipes de mécaniciens, d'électriciens et de peintres s'en emparer et leur donner un regain de vitalité. On alla même jusqu'à poser au-dessus des portes d'entrées de magnifiques stores avec l'inscription « Ascenseurs ».

Tout semblait donc annoncer leur prochain fonctionnement, et la date de leur inauguration était déjà escomptée, inauguration qui, maintenant est remise à une époque indéterminée, mais en tous cas encore assez lointaine.

En effet, c'est la Société des C.F.R.A. qui, en vertu du contrat passé avec la société des ascenseurs, doit fournir le courant électrique nécessaire au fonctionnement des appareils. Or, la Société des C.F.R.A. ne peut fournir ce courant que lorsque l'administration préfectorale lui en donnera l'autorisation. Étant donné que la Société des C.F.R.A. ne dispose actuellement d'une énergie électrique qui ne lui permet que d'assurer incomplètement ses propres services, M. le préfet refuse de donner l'autorisation sollicitée. Il faut donc attendre des jours meilleurs. Ce retard est bien regrettable non seulement pour la Société des ascenseurs mais aussi pour le public qui est ainsi privé d'un moyen rapide et confortable de communication avec les quais, et dont il saura grandement apprécier les avantages.

NÉCROLOGIE

Gaston de Pellerin de Latouche
(*Le Temps*, 4 novembre 1920)

Nous apprenons la mort de M. Gaston de Pellerin de La Touche, président de la Compagnie générale transatlantique et du Nord-Sud, administrateur de la Compagnie du P.-L.-M. et de différentes autres sociétés. M. de Pellerin de La Touche est mort subitement ce matin, au moment où il se disposait à se rendre à ses affaires.

Georges Charles NOBLEMAIRE, président

Né à Madrid, le 27 décembre 1876.

Fils de Gustave Noblemaire (1832-1924), directeur du réseau algérien du P.-L.-M.,
www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/PLM-reseau_algerien.pdf

et de Joséphine Mathilde Deville.

Frère de Cécile Noblemaire, marié à Maurice Margot, directeur général du P.-L.-M.

Marié à Alice Yver, fils de Paul Yver, polytechnicien, directeur des Émaux de Briare.

Polytechnicien (1887).

Capitaine d'artillerie.

Administrateur de la Société française d'études industrielles (1904),

de l'Agence de la Presse Nouvelle (1905),

de la Société française des wagons aérothermiques (1906),

de la Société minérale des Eaux de Thonon (1906),

de la Société française des Guides-Albums (1907),

de la Société méditerranéenne des engrais organiques (1909),

du P.-L.-M. (1910),

des Docks et entrepôts de Marseille,

de la Grande Scierie de Port Saint-Louis du Rhône,

de la Société de l'Imprimerie Parisienne du Centre (1911),

de la Société d'études du chemin de fer transafricain (1912),

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

du Chemin de fer du Médoc (*quitus* en 1912).

du Nord-Sud de Paris (1920).

de l'Entreprise maritime et commerciale,

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Entrep._mme+commerciale.pdf

des Forges et aciéries électriques Paul Girod

...

Chevalier de la Légion d'honneur du 8 fév. 1916 (min. Guerre) : chef d'escadron d'artillerie de réserve état-major de l'armée (2^e bureau). Grièvement blessé.

Officier de la Légion d'honneur du 9 jan. 1919 (min. Guerre) : lieutenant-colonel d'artillerie territorial à l'état-major de l'armée, 2^e bureau.

Député des Hautes-Alpes (1919-1923).

Membre fondateur de l'Institut colonial français (nov. 1920).

Décédé à Paris le 29 déc. 1923.

Banque industrielle de l'Afrique du Nord

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

du 3 juin 1921

(*Le Sémaphore algérien*, 24 juin 1921)

[...] Nous avons eu la douleur de perdre, le 3 novembre dernier, un des fondateurs de votre banque, Monsieur de Pellerin de Latouche... président de la Compagnie générale transatlantique, du Chemin de fer du Nord-Sud et des Chemins de fer sur routes d'Algérie, administrateur de la Banque de l'Algérie [qu'il représentait à la BIAN], administrateur des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée [PLM], et d'autres sociétés. [...]

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE

(*Les Annales coloniales*, 2 septembre 1921)

Le dividende de l'exercice 1919 a été mis en paiement le 1^{er} septembre, à raison de 9 fr. au nominatif et 8 fr. 40 au porteur par action ordinaire et de 9 fr. et 8 fr. 44 respectivement par action de priorité. Le paiement de ce dividende avait dû être différé en attendant que la situation de la Compagnie fût consolidée par l'approbation des accords conclus en décembre 1920 avec le département d'Alger.

Société des C.F.R.A.
(*Le Sémaphore algérien*, 18 novembre 1921)

Résultats comparatifs des années 1920-19:
Ligne-de Saint-Eugène à Rovigo et embranchements

Les recettes s'élevèrent à 6.315.229 00

soit 91,525 fr. par kilomètre

Elles avaient été en 1919 de 4.924.624 00

soit 71.371 fr. par kilomètre.

La différence en plus pour 1920 est de 1.390.605 00

ou 20,1154 fr. par kilomètre.

Le nombre de voyageurs en 1920 est de 20.306.671 avec une recette de 5.531.407 francs, soit un prix moyen par voyageur de 0 fr. 21.

La différence en faveur de 1920 est de 129.581 voyageurs et en recettes, de 1.148.543 francs.

Le trafic P.V. a été, en 1920, de 159.896 tonnes avec une recette de 692.293 francs. En 1919, ce trafic avait été de 183.680 tonnes avec une recette de 464.265 francs, d'où, pour 1920, une différence en moins de 23.784 tonnes et de 228.028 francs en plus.

Ligne d'El-Affroun à Cherchell

Les recettes totales de 1920 ont atteint 777.835 francs, soit, 15.874 francs par kilomètres.

Elles avaient été, en 1919, de 743.026 francs, soit 15,204 francs par kilomètre.

L'augmentation des recettes, pour 1920, est de 32.809 francs ou 670 francs par kilomètre.

Le nombre des voyageurs, en 1920, est de 135.9088 avec une recette de 278.526 francs, soit un prix moyen par voyageur de 2 fr. 05.

En 1919, le nombre de voyageurs avait été de 236.779 avec une recette de 346.431 francs, soit un prix moyen par voyageur de 1 fr. 42.

C'est une différence en moins, en 1920, de 100.871 voyageurs et de 67.905 francs en recettes.

Le trafic P.V. a donné, en 1920, 48.542 tonnes avec une recette de 464.515 francs. En 1919, ce trafic avait été de 72.245 tonnes avec une recette de 371.465 francs.

C'est, pour 1920, une diminution de 23.703 tonnes avec cependant une augmentation de recettes s'élevant à 93.050 francs.

Ligne de Dellys à Boghni

Les recettes de 1920 s'élevèrent à 486.261 francs, soit 7.151 francs par kilomètre. Elles avaient été, en 1919, de 307.040 fr., soit 4,510 francs par kilomètre.

La plus-value, en 1920, se chiffre par 179.221 francs ou 2,641 francs par kilomètre.

Le nombre de voyageurs, en 1920, est de 97.101 avec une recette de 214,311 fr., soit un prix moyen par voyageur de 2 fr. 21

En 1919, il avait été de 91.748 avec une recette de 145.903 fr., soit un prix moyen par voyageur de 2 fr. 21.

En 1919, il avait été de 91.748 avec une recette de 145.903 fr., soit un prix moyen par voyageur de 1 fr. 39, d'où, pour 1920, une augmentation de 5.3533 voyageurs de 68.408 francs en recettes.

Le trafic P.V. a donné, en 1920, 23,188 tonnes avec une recette de 228.477 fr.

Il avait été, en 1919, de 23.664 tonnes, avec une recette de 228.477 francs.

Il avait été, en 1919, de 23.664 tonnes, avec une recette de 136.528 francs, soit une différence en faveur de 1920, de 91.949 fr. en recettes malgré une diminution de 476 tonnes de marchandises transportées.

Ligne d'Alger à Koléa-Castiglione

Les recettes en 1920 atteignent 1.605.846 fr.

soit 27,687 fr. par kilomètre.

En 1919, elles avaient été de 1.433.696 fr.

soit 24.719 fr. par kilomètre.

L'augmentation, pour 1920, est de 172.150

ou 2.968 francs par kilomètre.

Le nombre de voyageurs, en 1920. est de 429.214, avec une recette de 659,353 francs, soit un produit moyen par voyageur, de 1 fr. 53.

Il avait été, en 1919, de 513.199, avec une recette de 646.080 francs, soit un produit moyen par voyageur de 1 fr. 26.

C'est, pour 1920, une diminution de 883.985 voyageurs, avec cependant une légère augmentation de recettes, en plus, de 13.273 francs.

Le trafic P.V. s'est élevé, en 1920, à 94.511 tonnes, produisant une recette de 824.983 francs. Il avait été, en 1919, de 121.431 tonnes, avec une recette de 695.243 francs, soit une diminution, pour 1920, de 26.920 francs et une augmentation de recettes de 129.740 francs.

Voies de quai du port d'Alger

Les recettes, en 1920, sont de 45.070

Celles de 1919 avaient été de 34.127,

soit une différence en plus, pour 1920, de 10.949.

Le tonnage de 1920 s'est élevé à 73 800 t. Il avait été, en 1919, de 104.118 t., soit une diminution, pour 1920, de 30.318 t.

L'année 1920 se caractérise par un glissement général du trafic voyageurs sur le réseau vapeur, sauf sur la ligne de Dellys à Boghni, et une diminution du tonnage transporté sur l'ensemble du réseau.

C'est principalement à la mauvaise récolte des céréales en 1920 et à l'effondrement des cours des vins qu'il faut attribuer la moins-value considérable que l'on constate dans le nombre des unités de petite vitesse. Il ne serait pas juste, en effet, de l'imputer exclusivement au relèvement des tarifs : la réduction du tonnage transporté en 1920, par rapport à celui qui a été remis à la voie ferrée en 1919.

Cependant, il est à noter que pour l'expédition des vins, des fûts vides, des céréales et des matériaux d'empierrement, la suppression des tarifs spéciaux a fait perdre aux Chemins de fer sur routes d'Algérie un certain tonnage, les marchandises devant payer aujourd'hui les prix de transport prévus au tarif général d'avant-guerre majoré de 150 % et augmenté, en outre, d'un impôt de 6 ou 3 %.

Les tarifs, dont le taux de la majoration avait été fixé à 100 p. 100 le 15 avril 1920, ont vu ce taux porté à 150 % le 15 décembre suivant (voyageurs réseau vapeur, bagages, grande vitesse, petite vitesse).

Pour le service électrique, les relèvements ont été opérés par la création de zones, avec minimum de perception de 0,20 en troisième classe, correspondant au parcours de deux zones, et la suppression de divers billets aller et retour.

Sur le réseau électrique, le relèvement du tarif voyageurs a donné l'augmentation de recettes escomptées ; mais, pour ce qui est du réseau vapeur, la concurrence des autobus, qui s'est développée après le relèvement des tarifs de chemins de fer sur les parcours Alger-Koléa-Castiglione et El-Affroun-Cherchell, a porté un coup sensible aux recettes des C.F.R.A.

Voici d'ailleurs, pour ces deux lignes, le relevé par classe, du nombre des billets délivrés en 1920 et en 1919 :

Tramway de Miliana-Marguerite à Miliana

Les recettes de 1920 se sont élevées à 352.115

Elles avaient été, en 1919, de 273.612

soit une augmentation de 78.503

en faveur de 1920.

Ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Bouïnan et embranchement

L'entretien des voies en rails Broca laisse toujours beaucoup à désirer. La Société a continué la restauration des dites voies qu'elle a été autorisée à effectuer dans les sections comprises entre la rue Alfred-de-Musset et le Ruisseau, d'une part et entre le Champ-de-Manœuvres et l'Abattoir d'autre part, par soudure des joints au moyen du procédé dit « aluminothermic » Les travaux entre le Champ-de-Manœuvres et l'Abattoir sont terminés ; ceux entre la rue Alfred-de-Musset et le Ruisseau sont en cours. Ces travaux sont supportés pour une partie par le fonds de réserve de l'article 19 de la convention, le surplus restant à la charge des dépenses d'entretien

Le déplacement des voies électriques de la gare de Bab-el-Oued et leur installation sur la chaussée, compris dans les travaux déclarés d'utilité publique par le décret du 15 novembre 1917, ont été terminés en 1921.

L'état du pavage en pierre et du pavage en bois, dont l'entretien incombe à la Société des C.F.R.A. est tout à fait défectueux. La société a été invitée à y remédier et à prendre ses dispositions pour que les travaux à exécuter par elle, coïncide avec la réfection des pavages entrepris par le service des Ponts et chaussées sur le boulevard de la République, dans la rue de Constantine et sur le boulevard Carnot.

Les ouvrages d'art sont en assez bon état.

La Société procède aux agrandissements des ateliers centraux d'Alger-Mustapha, dont le montant du projet, approuvé par l'Administration atteint le chiffre de 230.000 francs.

Le matériel roulant est en bon état.

La Société continue la construction des 12 remorques, type 500, suivant autorisation de l'Administration du 15 juillet 1919, destinées à parer à l'insuffisance du matériel roulant électrique actuel. Elle continue également la transformation des remorques anciennes du même type en déplaçant les cloisons vitrées placées à chaque extrémité et en aménageant dans ces cloisons un guichet permettant aux receveurs de faire la perception du prix des places sans avoir à circuler sur les marchepieds, d'où suppression de possibilité d'accidents.

Pendant l'année 1920, il s'est produit 19 accidents se répartissant comme suit :

Accidents mortels 2

Accidents, graves ayant nécessité l'hospitalisation 4

Quatre accidents se sont produits en 1920. Trois sont dus à l'imprudence des victimes, dont une est décédée à la suite des blessures reçues.

Aucune plainte n'a été formulée en 1920.

Les recettes de l'exploitation faites en 1920 atteignent le chiffre de 486 260 88

Elles étaient, en 1919, de 307.040 37
soit une augmentation de 179.220 51
due, en grande partie, au relèvement des tarifs.

L'Algérie financière
Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Les Annales coloniales*, 23 décembre 1921)

L'assemblée ordinaire de cette société, dont le siège social est à Paris, 20, rue d'Athènes, s'est tenue sous la présidence de M. Janicot ¹⁶.

Les comptes de l'exercice écoulé font ressortir un chiffre de recettes de 5 millions 97.696 fr. contre 5.224.694 fr. précédemment et un bénéfice net de 463.973 fr., contre. 348.294 fr. l'an dernier.

Y compris le report antérieur de 5.973 francs, le solde disponible de l'exercice 1920 ressort à 469.952 francs.

L'assemblée, à l'unanimité, a décidé de fixer le dividende à 10 fr. par action, payable à partir du 27 décembre courant.

Comme précédemment, la société a vu ses dépenses s'accroître, en raison de la hausse du charbon, et de l'augmentation du prix de l'énergie électrique. Elle a été, d'autre part, du fait de l'annulation de son contrat avec son fournisseur, conduite à alimenter son réseau, pendant quatre mois, avec son ancienne usine électrique. Depuis, un accord nouveau est intervenu et l'alimentation habituelle du réseau a été reprise dans le courant, de novembre 1920.

Le réseau à vapeur a été atteint par la concurrence des autobus et des auto-camions et a subi, dans les derniers mois, le contrecoup de la crise.

Les nombreux pourparlers engagés avec le conseil général du département d'Alger ont enfin abouti. Ce dernier a admis le principe du remboursement annuel du déficit du compte spécial d'attente. L'avenant, qui en a été la conséquence, prévoit, entre autres choses, le relèvement des tarifs.

Le compte spécial d'attente figure, cette année, à l'actif, pour 4.403.888 fr. ; il a, comme contrepartie, au passif, 1.500.000 fr., représentant le montant du premier versement effectué par le département d'Alger.

L'assemblée a nommé M. Albert Tenon [*sic* : *Tanon*] administrateur et réélu MM. Janicot, [Louis] Paysant et [Fernand] Devise, administrateurs sortants.

Courrier de l'Algérie
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 28 avril 1922)

Avant d'ouvrir la séance du conseil général d'Alger, M. Richard, président, a présenté à ses collègues, M. Noblemaire, député, président du conseil d'administration de la Compagnie des C. F. R. A., actuellement à Alger pour étudier, de concert avec l'assemblée départementale, la question de la gestion des C. F. R. A.

S'adressant aux conseillers généraux, M. Noblemaire a tout d'abord exprimé sa profonde admiration pour l'Algérie. qu'il connaît d'ailleurs et qu'il aime depuis sa plus tendre enfance. Il s'est ensuite excusé de n'avoir pas pu assister à la dernière session du

¹⁶ Assisté de M. Pierre Mirabaud et de M. le représentant de l'Omnium Lyonnais, en qualité de scrutateurs (*L'Information financière, économique et politique*, 14 décembre 1921).

conseil général d'Alger, retenu qu'il était par la Conférence de la Société des Nations à Genève, auprès du grand serviteur de la France et du grand Algérien qu'est M. Viviani.

Puis, après avoir fait l'éloge de son prédécesseur à la tête du conseil d'administration de la Compagnie des C. F. R. A., M. Pellerin de Latouche, M. Noblemaire s'est déclaré prêt à collaborer avec le département et l'assemblée départementale et avec le même dévouement qu'un pupille des C. F. R. A. doit à son tuteur (le département).

Tour à tour, M. Richard, président, et M. Lefébure, préfet, se sont associés aux paroles prononcées par M. Noblemaire et ont auguré de la bonne collaboration qui doit exister entre la direction des C. F. R. A. et le département.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 juin 1922)

L'assemblée du 24 courant a approuvé les comptes de l'exercice 1921 et voté un dividende de 10 fr. par action.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
S.A. au capital de 8 MF.
Siège social : Paris, 20, r. d'Athènes
Siège d'exploitation : Alger, 21, r. Alfred-de-Musset
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 135)

Conseil d'administration
composé de 3 à 9 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 5 actions.
Noblemaire (Georges), 58, r. de La-Boétie, Paris ; pdt ;
Buhot (Henri), 28, r. Fabert, Paris ;
Devise (Fernand), 7, r. Las-Cases, Paris ;
Janicot (Xavier), 27, quai d'Orsay, Paris ;
Thénard (Louis), 118, bd Maillot, Neuilly-sur-Seine ;
Magnin (Pierre de), 9, bd Pereire, Paris ;
Mirabaud (Eugène)¹⁷, 68, r. Cardinet, Paris ;
Paysant (Louis), 6, r. de Joinville, Alger ;
Tanon (Albert), 69, r. de Prony, Paris.

Commissaire aux comptes
Chatoney (Eugène), 4, r. Gounod, Paris ;
Rabany, 179, bd Pereire, Paris.

Objet. — Constr. et expl. des lignes de St-Eugène à Rovigo avec embranchement au port d'Alger, d'Akger à Koléa, d'El-Affroun à Cherchell, de Dellys à Boghni, de Maison-Carrée à Aïn-Taya, de Koléa à Marengo, de Koléa à Oued-el-Alleug, de Castiglione à Bérard, d'Eucalyptus à Rivet, de Rovigo à Buoinan, de Boghni à Dra-el-Mizan, de Mirabeau à Azazga.

Capital social. — 8 MF en 40.000 act. ; en 1895 successivement à 2,7 MF (mai), 3 MF (septembre), 3,5 MF (nov.) ; en 1897 à 5 MF ; en 1898 à 7 MF ; en 1899 à 3,5 ; en 1900 à 12 MF (février) et 14 MF (juin). En 1903, capital ramené à 5,6 MF par réduc. à

¹⁷ Eugène Mirabaud (1881-1968) : voir sa notice sur Qui êtes-vous ? 1924-Algérie.

200 fr. de la valeur nominale des act. ; porté en 1906 au chiffre actuel par la création de 12.000 act. de priorité.

Dans la Légion d'honneur
(*Le Sémaphore algérien*, 4 avril 1923)

La récente promotion dans l'ordre de la Légion d'honneur nous permet de relever les noms de MM. [Alfred] Tanon, administrateur délégué de la Makanghia [transformée en Entreprise maritime et commerciale], et Albert Daurces, directeur de la même entreprise.

M. Tanon est fait officier et M. Daurces, chevalier de l'Ordre national.

Cette promotion vient reconnaître fort justement les services rendus à notre Algérie par les dirigeants de la Makanghia, entreprise qui a su répandre et faire apprécier partout les produits du sol algérien.

Nos félicitations à MM. Tanon et Daurces.

L'ESSOR DE L'INDUSTRIE ALGÉRIENNE
(*L'Écho d'Alger*, 19 juin 1923)

L'industrie algérienne gagne de plus en plus la faveur des grandes Administrations, et que nous sommes heureux de le souligner ici.

La Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie a confié à l'importante firme VIDAL, MANECAT et Cie, d'Oran, dont les usines de confection, de goudronnage, de séchage, ont été montées d'après les derniers perfectionnements modernes, la fourniture des bâches nécessaires à ses services.

La Société du C.F.R.A. a suivi en cela l'exemple de la Compagnie P. L. M., qui a déjà inscrit la maison VIDAL, MANECAT et Cie parmi ses fournisseurs pour le matériel qu'elle utilise sur le réseau de l'O.-A.

Nous souhaitons sincèrement que cette marque de confiance donnée ainsi par ces grandes Compagnies à l'industrie locale algérienne, incite toutes les autres Administrations à s'adresser à elle, chaque fois que leurs intérêts ne s'y opposeront pas.

L'Algérie industrielle
Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Le Sémaphore algérien*, 27 juillet 1923)

Les actionnaires de cette société, réunis en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Noblemaire. président du conseil d'administration, ont approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1922, faisant ressortir un bénéfice net de 423.483 fr. 56, auquel vient s'ajouter le report précédent de 5.911 fr. 10.

Sur la proposition du conseil, l'assemblée a voté la distribution d'un intérêt de 5 pour cent, soit 10 francs aux actions de priorité et aux actions ordinaires. Elle a réélu MM. Henri Bruhot [*sic* : *Buhot*], Pierre de Magnin [Omnium lyonnais] et Albert Tanon, administrateurs sortants.

Le total des recettes a atteint 10.939.698 fr. 38 en légère amélioration sur 1921, laissant un produit brut de 608.175 fr. 36, soit un coefficient d'exploitation de 94,5 pour cent contre 118,1 l'année précédente. Après redressement, au moyen du compte

d'attente, des résultats d'exploitation, ceux-ci donnent un produit de 1 million 368.085 fr. 41. La balance débitrice du compte d'attente ressort à 342.639 fr. 26, représentant la somme que le département doit verser cette année à la société, à titre d'avance remboursable par les produits futurs du réseau.

En vertu d'un vote des Délégations financières, le réseau a droit au remboursement de certaines indemnités pour le personnel de service vapeur, seul considéré comme faisant partie d'un chemin de fer d'intérêt local. D'autre part, le total de ses indemnités étant, par application de l'avenant, imputé au compte d'attente, c'est le département qui se trouve avoir droit à leur encaissement, soit une somme de 475.479 fr. 05 pour l'exercice 1922.

Le conseil a saisi le département d'un ensemble de questions, en vue d'une discussion prochaine se rapportant aux charges que devra subir la société dans les dix années qui vont suivre : exécution de travaux de renouvellement, différés du fait de la guerre ; application à l'Algérie de la loi sur les retraites du personnel, mesure qui grèvera le réseau d'environ 250.000 francs. En outre, la date d'échéance des accords provisoires au 31 décembre 1925, fait l'objet des préoccupations du conseil d'administration.

FIN DÉCEMBRE 1923 : MORT DE NOBLEMAIRE ANDRÉ SILHOL, PRÉSIDENT

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Le Journal des finances*, 19 juillet 1924)

Les produits bruts de l'exercice 1923 s'élèvent à 4.562.416 fr., le dividende sera maintenu à 10 fr. par action.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Le Journal des finances*, 1^{er} août 1924)

L'assemblée ordinaire du 23 courant a approuvé les comptes de 1923, se soldant par un bénéfice, net de 437.342 fr., et voté un dividende: de 10 fr. brut aux actions de priorité et aux actions ordinaires, payables le 1^{er} août. L'assemblée extraordinaire a modifié les statuts de manière à les mettre en harmonie avec les lois actuelles.

Notre gravure
Monsieur Varcollier
par R. M.
(*La Vie algérienne, tunisienne et marocaine*, 12 avril 1925)

M. Varcollier est le directeur de la Société des chemins de fer sur routes d'Algérie. Nous n'entrerons point ici dans des détails biographiques qui ne seraient que d'un intérêt relatif ; nous préférons de beaucoup apprécier son œuvre, et montrer ce que ce technicien remarquable doublé d'un philanthrope et d'un galant homme a fait pour assurer le fonctionnement irréprochable des services qui lui étaient confiés et améliorer,

dans la mesure où l'état de sa trésorerie le lui permettait, la condition matérielle de son personnel.

Aucune question peut-être n'a, plus que celle de nos tramways départementaux, passionné les milieux politique et une partie de l'opinion publique de ce pays.

Certaines personnes, peu habituées au fonctionnement de la comptabilité administrative, ont été émuës par les sommes énormes que le conseil général votait presque à chacune de ses sessions aux C. F. R. A. et croyant à l'épuisement complet de ces crédits impressionnants se sont imaginées que nos chemins de fer sur routes étaient un gouffre sans fond où s'abîmaient irrémédiablement les ressources les plus claires perçues sur les deniers des contribuables. C'était une erreur profonde : non seulement ces crédits n'étaient pas totalement épuisés, mais la partie minime dont il a été disposé sera remboursée au fur et à mesure que les bénéfices réalisés le permettront.

Quand on compare la situation dans laquelle se trouvent encore aujourd'hui les réseaux départementaux de la Métropole à celle des C.F.R.A. on est frappé de l'essor de ces derniers et de leur condition somme toute brillante, car les bénéfices s'accusent et permettront, dans un délai assez bref, de rembourser au département les avances qui leur ont été consenties.

Sans doute, le chiffre qu'ont atteint ces dernières, cinq millions, est coquet ; mais elles auraient été moins considérables si la direction des C.F.R.A. ne s'était pas assigné le double but de payer non pas largement, mais décemment, son personnel, et de ne plus recourir à des augmentations de tarifs. Ce double but a été atteint et, tandis que nous voyons une autre société élever brusquement le prix des places pour faire face aux exigences indiscutablement fondées de son personnel et assainir son compte d'attente, les C.F.R.A. semblent avoir définitivement stabilisé leurs tarifs à un niveau qui, pour être relativement élevé, reste en fin compte raisonnable.

Maintenant qu'on en a fini avec l'exploitation au jour le jour et qu'une situation définitive va être établie, des améliorations sérieuses seront réalisées, tant en ce qui concerne les voies qu'en ce qui concerne le matériel roulant.

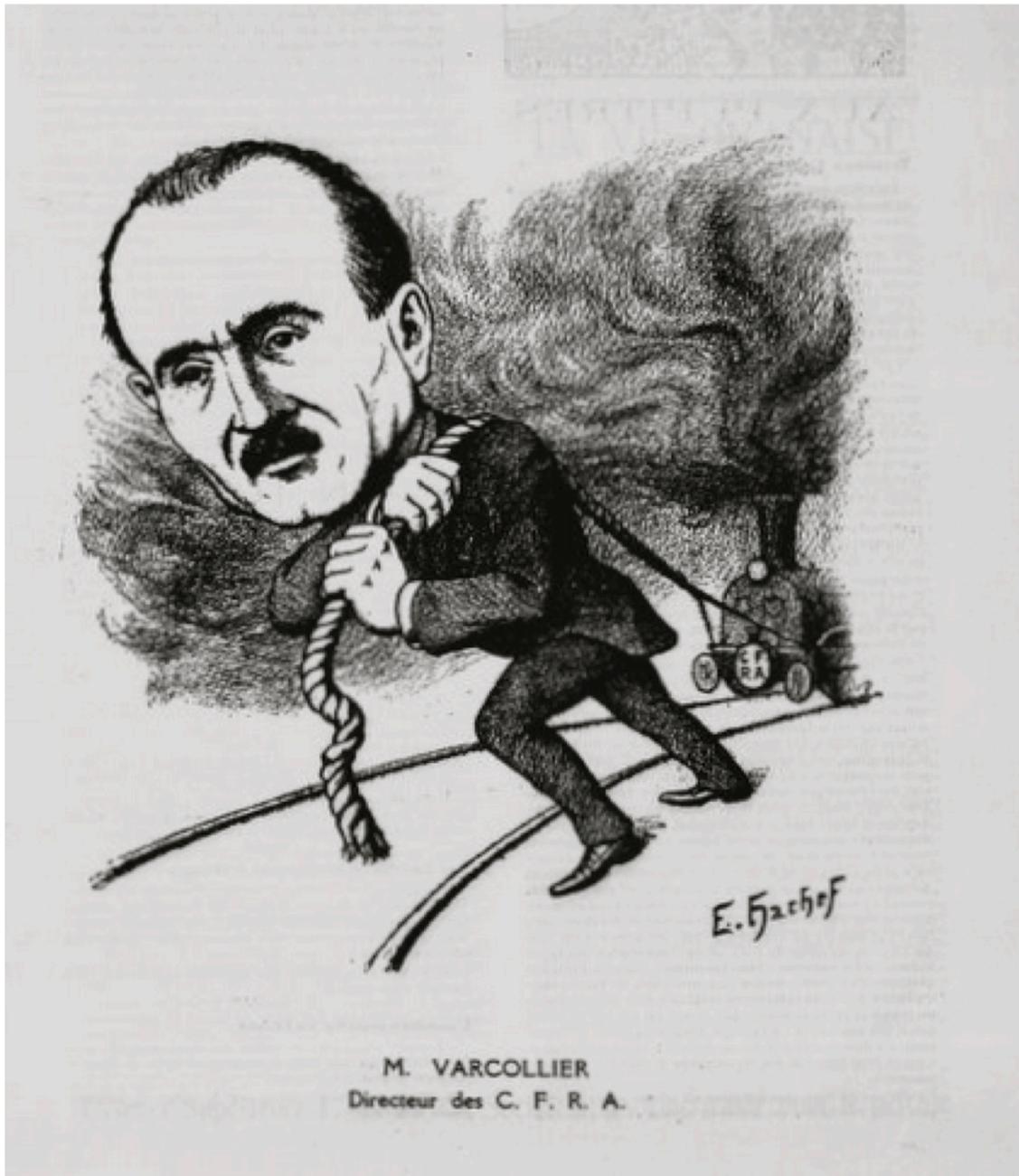
Nous croyons savoir que la direction des C.F.R.A. ne souhaite pas l'incorporation à son réseau de nouvelles lignes appelées à être déficitaires comme les lignes électorales actuellement exploitées dans l'intérieur, mais néanmoins elle considère, et nous partageons entièrement son avis, que le tronçon Koléa-Marengo doit être achevé sans tarder afin de permettre à la ligne El-Affroun-Cherchell de cesser d'être un cul-de-sac, ce qui aura pour résultat d'amoinrir et peut-être d'annihiler son déficit d'exploitation actuel. En outre, une ligne vapeur devrait être construite entre Alger et Maison-Carrée par la piste moutonnaire afin de décongestionner la voie actuellement existante et qui serait exclusivement réservée au service électrique.

Peut-être verrons-nous sous peu la suppression du triangle de la place du Gouvernement et son remplacement par un dispositif plus moderne ; de nouvelles voitures à très grande capacité seront mises en service et des automotrices à essence circuleront sur certains tronçons de manière à faire pièce à la concurrence redoutable des autobus.

Mais étant donné la cherté de toutes choses, ces améliorations seront certainement réparties sur un nombre assez étendu d'exercices.

En attendant, nous constatons une meilleure tenue des voitures, une régularité plus marquée de la circulation, une rapidité plus grande ; on devine la présence, à la tête de la société, d'une compétence et d'un homme qui sait ce qu'il veut et qui le veut bien.

Et, nous contentant de mentionner l'œuvre jusqu'ici accomplie : redressement financier de l'affaire en n'y sacrifiant ni le bien-être du personnel, ni l'intérêt des voyageurs et réalisation quotidienne de perfectionnements appréciables, nous pouvons penser que M. Varcollier a bien mérité la considération unanime dont il est entouré et l'estime particulière dont il jouit auprès de son personnel.



E. Hachef

Société anonyme des Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Les Annales politiques et littéraires*, 19 juillet 1925)

L'assemblée ordinaire, qui s'est tenue le 23 juin sous la présidence de M. F. Devise, a approuvé les comptes de l'exercice 1924, qui s'est soldé par un bénéfice de 428.687 francs, auquel s'ajoute le report antérieur pour 23.695 francs, soit un total disponible de 452.382 francs qui a été réparti comme suit : réserve légale, 21.434 fr. ; intérêt 5 % aux actions de priorité, 120.000 fr. ; intérêt de 5 % aux 28.000 actions ordinaires, 280.000 francs ; report à nouveau, 30.948 fr. 40. Le dividende ressort, ainsi à 10 francs brut. Il sera mis en paiement le 23 juin, à raison de 8 fr. 80 net au nominatif, 7 fr. 87 au

porteur pour les actions de priorité: 8 fr. 80 au nominatif et 7 fr. 96 au porteur pour les actions ordinaires.

MM. le baron Thénard et Eugène Mirabaud ont été réélus administrateurs. La nomination de MM. André Sihol ¹⁸ et Edmond Yvan ¹⁹ a été ratifiée.

Une heureuse innovation de la Société des C. F. R. A.
(*La Vie algérienne, tunisienne et marocaine*, 25 octobre 1925)

M. Varcollier, le sympathique directeur des C.F.R.A., nous conviait, dimanche dernier, à une agréable promenade à Guyotville, dans les nouvelles voitures automotrices à essence qui, depuis peu, assurent le service des voyageurs sur Castiglione et Fort-de-l'Eau.

À neuf heures du matin, par un temps radieux, deux superbes machines, attendaient en gare du boulevard Carnot, les invités, affablement reçus par M. Varcollier, entouré de MM. Kergall, ingénieur adjoint au directeur, Georges, ingénieur de la traction, Valette, chef du secrétariat, Barbet, chef du trafic.

Parmi les invités, nous remarquons: MM. Aliez, préfet d'Alger ; Broussais, président du conseil général ; Raby, inspecteur général des Ponts et chaussées ; l'Intendant général Lévy, adjoint au maire ; Laquière et Demangeat, conseillers généraux ; Mesplé, président de la Société de Géographie ; Jourdain, directeur ; Ardoin, ingénieur en chef ; Blaisse, Maria, de la Compagnie P.-L.-M. ; Cosne, sous-directeur ; Kilibourg et Antoine, de l'Est-État-Algérien ; Pomier, chef de bureau des Travaux à la préfecture ; les membres de la presse, etc., etc.

À 9 heures 30, un coup de sifflet retentit et les voitures démarrent, glissant silencieusement sur leurs rails, et, en moins d'une demi-heure, arrivent dans la coquette localité qu'est Guyotville, où M. Adorno, maire, entouré de son conseil municipal, et au nom de la population, souhaite la bienvenue et offre un champagne d'honneur aux visiteurs, pendant que la Lyre guyotvilloise, après la *Marseillaise*, exécutait les meilleures morceaux de son répertoire.

Prenant la parole, M. Adorno félicite la société des C.F.R.A. de sa récente initiative qui donnera à la région un nouvel et important essor à son développement économique. Il lève son verre à la prospérité des C.F.R.A.

M. Laquière, délégué financier de la circonscription, félicite M. Varcollier de cette heureuse inauguration qui resserrera plus étroitement toutes les localités de cette importante région primeuriste, ainsi que cette admirable partie du littoral, dénommée « La Côte de Turquoise », par suite de l'éclatante couleur bleue, tant du ciel que de la mer, que toute une joyeuse agglomération de cabanonniers anime particulièrement durant la saison estivale.

M. Broussais, président du conseil général, assure la Société des C.F.R.A., ainsi que les Guyotvillois, de la sollicitude du conseil général.

M. Aliez, préfet d'Alger, est heureux d'être l'initiateur de ce progrès et de porter un nouveau témoignage de bienveillance de l'administration préfectorale, de contribuer par l'extension progressive des moyens de transport, au développement économique du

¹⁸ André Sihol (1861-1943) : administrateur des Houillères de Bessèges (héritage paternel), des Cies réunies de gaz et d'électricité (par son épouse née Vautier), ce maître des requêtes au Conseil d'État entra en 1912 au conseil du PLM dont il devint vice-président et qu'il représenta aux CFRA comme aux Transports et entrepôts frigorifiques (STEF), aux Chemins de fer du Maroc, à la Manutention marocaine, à la Société générale des chemins de fer économiques, aux Docks et entrepôts de Marseille (1930), à la Marseillaise de trafic maritime (1935), aux Hôtels et automobiles des Alpes françaises... Nécro dans *Le Journal des débats*, 3 décembre 1943.

¹⁹ Edmond Yvan (1879-1956) : Voir sa notice sur Qui êtes-vous ? 1924-Algérie.

département. Il remercie la municipalité et les habitants de Guyotville de leur accueil chaleureux.

À son tour, M. Varcollier, directeur des C.F.R.A., se leva :

« La société des C.F.R.A., dit-il, s'excuse d'avoir porté atteinte à votre repos dominical et vous remercie très vivement d'avoir bien voulu accepter de lui consacrer votre matinée. Cette preuve d'intérêt, surtout dans une période où les membres du conseil général et de l'administration ont de si graves occupations, nous est un précieux encouragement; et nous sommes certains que l'opinion publique saura attacher à cette manifestation toute l'attention qu'elle mérite.

Ce voyage marque, en effet, une date dans la vie de notre réseau. L'automobile à essence, qui, jusqu'ici, était notre concurrent avantaagé et triomphant, pénètre maintenant dans notre exploitation, mais pour lui porter secours, l'aider à lutter. Nous sommes contraints de reconnaître sa victoire. La vieille locomotive à vapeur, inégalable encore, il est vrai pour les gros trains lourds, pour le service des marchandises ne peut transporter ni assez économiquement, ni assez vite, des voyageurs de plus en plus impatient ; elle est, par son mécanisme, par sa chaudière, d'un entretien plus exigeant et plus onéreux que les moteurs à explosion ; elle doit, pour les trains légers, céder la place à cet engin moderne, si souple, si robuste en définitive, qui a, pourrait-on dire, démocratisé la mécanique.

Messieurs, ne craignez pas que j'abuse de votre courtoisie par des considérations techniques, ni des calculs : ce serait mal récompenser la peine que vous avez prise de venir jusqu'ici. D'ailleurs, au point où nous en sommes, les faits sont plus intéressants que les pronostics ; vous avez tous pu faire vos observations sur notre essai ; chacun de vous, en lui-même, a déjà porté son jugement sur lui ; demain la voix publique le ratifiera ; j'ai confiance qu'il sera favorable.

Mais il me reste un devoir à remplir : c'est d'adresser mes remerciements à ceux qui ont permis la réalisation de cette œuvre.

Je dois rendre hommage de cette décision à l'administration, d'une part, en particulier au chef éminent du département, M. le préfet Aliez, à son collaborateur si averti, M. le secrétaire général Thirion, et, d'autre part, à l'assemblée départementale, spécialement à M. Broussais, président de la commission des tramways, vétéran des discussions si complexes soulevées par les C.F.R.A. Je me permettrai d'ajouter que la décision d'achat de ce matériel a trouvé un appui décisif dans l'esprit éclairé et la haute intelligence de M. le sénateur Duroux, à qui j'exprime ma vive reconnaissance. »

Et M. Varcollier terminait ainsi :

« Je lève mon verre à la réussite de cet essai, à son extension aux différentes lignes du réseau, à son heureuse répercussion sur leur rendement, à son influence, enfin sur les finances du département, dont notre société est, je n'ai pas besoin de le répéter, le vieil et dévoué associé. »

Aux applaudissements de l'assemblée succéda la *Marseillaise*, jouée par la Lyre de Guyotville, sous l'experte direction de M. Bayada, son chef.

À 11 heures, nous reprenions le train pour Alger, où nous arrivions avant l'heure prévue, c'est-à-dire avant 11 heures et demie.

Les deux automotrices à essence inaugurées dimanche sont en service, l'une sur la ligne d'Alger à Castiglione, l'autre sur celle d'Aïn-Taya.

La première est une Renault-Scemia, à deux essieux-moteurs de 58 chevaux de force ; 59 places y sont installées ; en outre, elle est pourvue d'un compartiment-fourgon et d'une galerie à bagages. Elle peut remorquer deux autres voitures d'une tonne chacune. Sa vitesse est, au maximum, de 55 kilomètres à l'heure.

La seconde est un autorail de Dion-Bouton à un essieu-moteur de 35 HP et un essieu pivot. Elle dispose de 44 places, d'un compartiment-fourgon et d'une galerie à bagages. Elle peut atteindre la même vitesse que la première.

Le prix de revient du kilomètre est de 50 pour 100 plus économique avec ces automotrices, par rapport à celui de la locomotive.

En effet, il est de 2 francs pour la Renault et de 1 fr. 75 pour la de Dion-Bouton, tandis que la locomotive coûte de 3 à 4 francs par kilomètre.

Il nous semble donc que les espoirs placés en ces nouvelles machines par la Société des C.F.R.A. n'ont rien d'exagéré et que l'avenir nous apportera la confirmation de leur bien-fondé.

Réunion des présidents des chambres de commerce algériennes
(*L'Écho d'Alger*, 26 février 1926)

Le rachat par la Colonie du réseau vapeur des C.F.R.A.

La séance publique est ouverte à 11 heures, après une longue réunion privée de la Commission des tramways au cours de laquelle ont été échangés différents points de vue devant servir de base à la convention définitive relative au rachat des C.F.R.A. par la Colonie. M. Broussais préside.

M. le préfet assiste à la séance, ainsi que M. Scotto di Vettimo, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, ingénieur du contrôle.

M. Broussais, qui souffre de la gorge et qui a la voix un peu voilée, prie M. l'ingénieur Scotto de faire au conseil général un exposé de la convention définitive qui va être soumise au vote du Conseil et dont les termes ont été arrêtés d'accord avec la Société des C.F.R.A., représentée par M. Varcollier, son directeur à Alger.

On sait que le réseau des C.F.R.A. fonctionne actuellement sur l'avenant annexé au cahier des charges de 1914, la nouvelle convention proposée ne pouvant entrer à effet à partir du 1^{er} janvier 1926 que lorsque aura paru la loi ratifiant la cession par le département à la Colonie, de son réseau vapeur.

Cette convention fixe la façon définitive et les conditions dans laquelle devra se faire le passage du réseau vapeur à la Colonie et la façon également dont le Département devra exploiter avec le concours de la Société des C. F. R.A., son réseau électrique.

Dans cette convention — en ce qui concerne plus spécialement le personnel des C.F.R.A. —, il est stipulé que la société s'engage à accorder à ses agents commissionnés, dont le nombre ne doit pas être inférieur à la moitié de l'effectif moyen, le régime concordant avec le principe du statut Tissier tel qu'il sera fixé par décision de M. le gouverneur général pour les réseaux vapeur d'intérêt local. Elle s'engage, en ce qui concerne le cadre mobile, à accorder les mêmes compléments de traitements, indemnités spéciales et allocations familiales, qu'aux agents commissionnés, et elle s'engage pour l'avenir à faire varier ces compléments de traitement, indemnités spéciales conformément au statut Tissier, et les allocations familiales conformément aux dispositions légales.

Aucune observation n'étant faite à l'exposé fait par M. l'ingénieur Scotto au nom de M. le président Broussais, la convention définitive est adoptée et sera transmise à l'autorité supérieure qui — nous l'avons déjà indiqué — avait demandé au conseil général de l'établir d'urgence. M. Broussais indique que la nouvelle convention qui, sur beaucoup de points, marque les résolutions précédemment prises par le conseil général sur la question, donne satisfaction à la Colonie, au Département et au personnel si intéressant des C.F.R.A. Ces résultats sont dus, ajoute le président, à l'initiative de M. le sénateur Duroux, à la bienveillance de M. le gouverneur général, à l'étude approfondie de M. le préfet et de M. Thirion. secrétaire général, et aux soins éclairés de

M. l'ingénieur Scotto. Le conseil général a maintenant résolu la question ; il a fait tout ce qui dépendait de lui, le surplus appartient à l'autorité supérieure.

M. Broussais fait appel à l'autorité bienveillante de M. le gouverneur général pour que l'état de choses existant prenne fin et qu'une forme définitive et complète soit enfin donnée à cette question du rachat des C.F.R.A.

Le Président adresse le même appel à nos parlementaires à Paris, pour que la loi à intervenir soit rapidement votée. M. Broussais lève ensuite la séance publique et déclare la session close aux cris de : Vive la République !

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE

S.A. au capital de 8 MF.

Siège social : Paris, 20, r. d'Athènes

Siège d'exploitation : Alger, 21, r. Alfred-de-Musset

Registre du commerce : Seine, n° 98.302

(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 119-121)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 3 à 10 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 20 actions.

SILHOL (André), 69, r. de Courcelles, Paris ; pdt ;

BUHOT (Henri), 28, r. Fabert, Paris ;

CHABRIÈRES (Maurice), 52, r. Paradis, Marseille ;

JANICOT (Xavier), 27, quai d'Orsay, Paris ;

THÉNARD (Louis), 118, bd Maillot, Neuilly-sur-Seine ;

MAGNIN (Pierre de), 9, bd Pereire, Paris ;

MIRABAUD (Eugène), 68, r. Cardinet, Paris ;

PAYSANT (Louis), 6, r. de Joinville, Alger ;

TANON (Albert), 69, r. de Prony, Paris ;

YVAN (Edmond), 67, r. de Tocqueville, Paris.

COMMISSAIRE AUX COMPTES

CHATONEY (Eugène), 4, r. Gounod, Paris ;

RABANY, 179, bd Pereire, Paris.

DIRECTEUR

VARCOLLIER (Henri), 21, r. Alfred-de-Musset, Alger.

Résultats des derniers exercices

Ex.	Recettes d'expl.	Amort. + rés.	Bénéf. nets (reports compris)	Divid. ttx	Divid. par act. privilégiée	Divid. par act. ordinaire
1912	4.042.400	271.343	573.217	400.000	10	10
1913	3.905.308	269.969	615.816	400.000	10	10
1914	3.785.049	267.380	521.828	400.000	10	10
1915	3.928.340	786.611	101.050	400.000	—	—

1916	4.087.033	237.696	522.930	400.000	10	10
1917	5.040.518	143.825	536.425	400.000	10	10
1918	4.671.643	268.090	494.061	400.000	10	10
1919	5.224.698	167.809	423.387	400.000	10	10
1920	5.097.696	375.432	469.952	400.000	10	10
1921	5.351.092	264.257	424.814	400.000	10	10
1922	5.531.092	279.710	429.394	400.000	10	10
1923	5.417.761	330.228	445.562	400.000	10	10
1924	4.875.174	228.183	452.383	400.000	10	10
1925	5.124.727	237.510	449.393	400.000	10	10

Les sites ignorés
(*La Vie algérienne, tunisienne et marocaine*, 10 avril 1927)

Il est bien regrettable que la situation difficile où se trouvent actuellement les C.F.R.A., que dirige cependant avec tant de compétence avertie et d'esprit d'initiative M. Varcollier, ne permette pas à cette société d'attirer l'attention du public sur certains sites pittoresques de son réseau.

Mais, à ceux qui se rendront dans la région de Boghni et des Ouadgias, nous recommandons le retour par C.F.R.A entre le terminus et la gare de Mirabeau.

La ligne des C.F.R.A y traverse de superbes gorges qui, tour à tour, laissent entrevoir par des échappées merveilleuses tantôt la masse abrupte du Djurdjura, tantôt les collines de Palestro, coiffées de pittoresques villages.

Sans rivaliser de grandeur avec les défilés du Chabet-el-Akra et de La Chiffa, les gorges des Maatkas sont une beauté naturelle que tout Algérien se doit d'avoir vue.

RENSEIGNEMENTS SUR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE COLONIALE
Chemins de fer sur route d'Algérie et Mokta-el-Hadid
(*Armée et marine*, 30 avril 1927)

Le rapport de la Commission des Travaux publics conclut à l'approbation des conventions intervenues le 1^{er} mars 1926 avec la Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie et le 28 mai 1926 avec la Compagnie de Mokta-el-Hadid en vue du rachat des lignes exploitées par ces sociétés.

NOTES ET VALEURS DU JOUR
Omnium lyonnais
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 juillet 1927)

.....
La convention en date du 1^{er} mars 1926, par laquelle le réseau à vapeur des Chemins de fer sur routes d'Algérie est incorporé au domaine de l'État et le réseau électrique

placé sous le régime d'une régie intéressée avec garantie du département, est devenue définitive par suite de l'accomplissement des formalités administratives.

3 MARS 1928 : RÉGIME DE LA CONCESSION EN RÉGIE POUR LE COMPTE DU DÉPARTEMENT D'ALGER

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Journal des débats*, 7 juillet 1928)

L'assemblée ordinaire d'hier a approuvé les comptes de l'exercice 1927, faisant ressortir un bénéfice net de 446.314 fr., compte tenu du report antérieur de 27.118 fr., et a fixé le dividende à 5 %, soit 10 fr. brut par action payable à partir du 1^{er} août prochain.

L'assemblée a ensuite ratifié une convention intervenue entre la société et le département, réglant les conditions du rachat amiable du réseau vapeur par la colonie et celles de l'exploitation du réseau électrique jusqu'à expiration de la concession.

LE SABIR
(*Les Annales coloniales*, 29 octobre 1928)

C.F.R.A., initiales de la Société des chemins de fer sur routes d'Algérie. Tout le monde dit : « Je vais prendre le C.F.R.A. ».

La prononciation de ces initiales n'éveillant aucune idée précise chez les indigènes, ils ont transformé C.F.R.A. par assonance, en « cefra » la jaune (la voiture jaune, assimilation d'autant plus facile que certaines voitures électriques étaient peintes en jaune) ».

Annuaire Desfossés 1929, p. 308 :
Chemins de fer sur routes d'Algérie
Conseil : A. Silhol, L. Thénard, H. Buhot, A. Tanon, L. Paysant, de Magnin, E. Mirabaud, E. Yvan, M. Chabrières, J[oseph] Petit [Omnium lyonnais].

Avis de décès
(*L'Écho d'Alger*, 20 janvier 1929)

Mme et M. Henri Albarel, directeur particulier de la Cie d'assurances générales ; Mme Vve [Alfred] Millet [née Paysant] ; Mme Marie Paysant [prof. de chant] ; Mme et M. Léon Paysant, receveur des Contributions diverses ; Mme et M. Pierre Peters ; M. et Mme Edmond Guérêt-Bellemare ; M. Jean Guérêt-Bellemare ; M. Jean Millet ; Mme Vve Raminger et ses enfants ; Mme Lévêque,

Ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

Monsieur Louis-Alfred PAYSANT
Officier de la Légion d'honneur
Titulaire de la médaille de la Reconnaissance française
Préfet honoraire
Trésorier général honoraire
[Administrateur de la Banque de l'Algérie et des C.F.R.A.](#)
Président de l'Office public d'hygiène sociale
Fondateur des dispensaires de préservation antituberculeuse
Délégué régional honoraire de la Croix-Rouge (Union des femmes de France)
Vice-président de l'œuvre Grancher
Vice-président de la Société de la Légion d'honneur
Vice-président de la Société de Géographie d'Alger
leur père, beau-père, grand-père, oncle, grand-oncle, décédé à Alger, le 19 janvier 1929, dans sa 88^e année, muni des sacrements de l'Église.
Ses obsèques auront lieu demain lundi, à deux heures,
Réunion au domicile mortuaire, 6, rue Joinville.
POMPES FUNÈBRES ALGÉRIENNES (anc. maison Cosso-Gentil), 62 et 64, rue de Constantine. Tél. 27-03 et 19-79.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Journal des finances*, 27 juin 1929)

Les comptes de l'exercice 1928, faisant ressortir un solde créditeur de 644.246 fr., contre 446.314 fr. en 1927. Le dividende a été fixé à 7 % aux actions de priorité et ordinaires, soit 14 fr. par titre contre 10 fr., payable, à partir du 1^{er} août prochain.

CHEMINS DE FER, TRAMWAYS
Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 10 août 1929)

L'assemblée du 21 juin a fixé le dividende à 7 % (soit 14 fr.) pour les actions de priorité et ordinaire, payable depuis le 1^{er} août.

Dans le courant de l'exercice, les recettes ont augmenté de 1.795.510 francs au réseau électrique pour l'année entière et d'environ 18.000 francs par mois au service vapeur. L'augmentation du réseau électrique est due en partie à une augmentation de tarifs à partir du 1^{er} août 1928. Le nombre de voyageurs a passé de 25.832.433 en 1927 à 30.298.516 en 1928.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Le Journal des finances*, 4 avril 1930)

Cette société, dont la création remonte à 1892, connu, au début de son existence, de graves difficultés qui ont nécessité plusieurs remaniements du fonds social. Ce dernier, porté en 1900 à 14 millions, dut être ramené à 5.600.000 fr. en 1903 puis reporté en 1906 à 8 millions. C'est à partir de cette date que les résultats

commencèrent à se stabiliser, grâce à une réorganisation de l'exploitation, entreprise avec l'aide de l'Omnium Lyonnais et de la Compagnie du P.-L.-M.

Le bouleversement économique consécutif à la guerre est venu compromettre le résultat de ces efforts. Pour pallier au déficit d'exploitation résultant de l'augmentation de charges et de l'insuffisance des tarifs, la compagnie obtint, en 1920, du département d'Alger, un avenant au contrat en cours, en vertu duquel toutes les dépenses d'exploitation étaient imputables à un « compte d'attente ». En outre, le département a versé à la société, en plus du remboursement du solde débiteur du compte d'attente, et en vue de la reconstitution de sa trésorerie, une somme de 1 million. Enfin, le même avenant a porté de 100 à 150.000 la majoration des tarifs par rapport à ceux d'avant-guerre.

Dès lors, la compagnie s'est trouvée en mesure de répartir aux actions l'intérêt statutaire de 5 %, les bénéfices se stabilisant un peu au-dessus de 400.000 fr. Par la suite, le retour progressif à des conditions d'exploitation normales lui a permis d'améliorer lentement sa situation. Pour 1928, le solde bénéficiaire est ressorti à 644.000 francs contre 419.000 francs l'année précédente, ce qui a permis au conseil de porter le dividende de 5 % à 7 %, soit 14 fr. par action de 200 fr.

Au bilan, on note la disparition du compte d'attente, liquidé au moyen d'un prélèvement de 1.212.000 fr. sur les recettes. L'actif disponible et réalisable passe de 5.875.000 fr. à 7.370.000 fr., alors que le passif exigible est en diminution de 700.000 fr. à 3.125.000 fr. La dette obligataire a été ramenée à 3.483.000 fr.

Les réserves ont été portées à près de 900.000 fr. Enfin, l'exploitation même a été l'objet d'une modification importante. Le rapport du conseil signale, en effet, le rachat du réseau vapeur par le département, l'exploitation sociale se trouvant amenée de la sorte à celle du réseau électrique. Cette dernière, en raison de ses charges moins lourdes, de l'augmentation particulièrement importante de ses recettes — 1.800.000 fr. en 1923 contre 220.000 fr. pour le réseau vapeur — est évidemment la plus intéressante.

Elle est en outre susceptible d'importants développements. Des pourparlers sont engagés par la compagnie avec deux autres sociétés de la région algéroise en vue d'une fusion, les Tramways algériens et les Tramways du Sahel.

La compagnie paraît maintenant en mesure de retirer de son exploitation des profits croissants. On ignore encore dans quelles conditions s'est déroulé l'exercice 1929, mais la récente décision du conseil de porter le dividende de 7 à 9 %, soit 18 fr., laisse supposer une nouvelle amélioration des résultats.

L'action ordinaire des Chemins de fer sur toutes d'Algérie cote 359, la priorité 340. Ces dernières, qui ont droit par priorité au paiement des 5 % statutaires, et qui sont au nombre de 12.000 contre 28.000 actions ordinaires, paraissent les plus intéressantes. Leur rendement ressort sur la base du cours actuel à plus de 5 % brut. C'est un appoint susceptible de plus-value.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGERIE
(*L'Africain*, 18 avril 1930)

Le conseil, dans sa dernière séance, vient de décider de proposer à l'assemblée ordinaire qui se tiendra en juin un dividende de 9 % contre 7 % l'exercice précédent.

En conséquence, l'action étant du nominal de 200 francs, le dividende serait fixé à 18 francs contre 14 francs en 1929.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGERIE
(*L'Africain*, 6 juin 1930)

Recettes d'exploitation de 1929 : 17.049.218 fr. contre 17.771.219 fr. ; dépenses d'exploitation, 12.896.208 fr. contre 15.620.704 fr. Compte tenu des recettes diverses et des autres dépenses, le solde créditeur de l'exercice ressort à 946.919 IV. contre 644.216 fr. Rappelons que le dividende sera porté de 14 à 18 fr. par action ordinaire ou de priorité.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Le Journal des finances*, 27 juin 1930)

Les Chemins de fer sur Routes d'Algérie restent fixés aux abords de 340 : À l'assemblée du 17 courant, il a été signalé que les recettes sont en augmentation de 17,2 % par rapport à 1928. Les recettes se sont accrues de 2 millions en raison des augmentations de salaires. La Société a engagé des négociations avec les Tramways algériens et les Tramways et messageries du Sahel, en vue de la fusion des trois affaires.

Dans les sociétés
CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGERIE
(*L'Africain*, 4 juillet 1930)

Réunis en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. A[ndré] Silhol, président du conseil d'administration, les actionnaires de cette société viennent d'approuver les comptes de l'exercice 1929, dont le solde créditeur, après amortissements et provisions ressort à 946.919 fr. 40.

Après différents prélèvements statutaires et affectation d'une somme de 99.914 fr. 69 au fonds de prévoyance, le dividende a été fixé à 18 fr. brut aux actions de priorité et aux actions ordinaires, qui sera payable, sous déduction des impôts, à partir du 1^{er} août 1930.

Le rapport du conseil indique que, durant l'exercice 1929, les recettes du service électrique et des autobus se sont élevées à 16.999.758 fr. 24 pour le premier et 49.460 fr. 45 pour les seconds.

Le produit brut constaté ressort à 4 millions 187.549 fr. 31 pour le service électrique, contre un résultat déficitaire de 34.533 fr. 94 pour les autobus.

La société a engagé des négociations avec deux autres sociétés, les Tramways algériens et les Tramways et messageries du Sahel, pour jeter les bases d'un accord pour la fusion des trois sociétés.

Ce projet sera soumis ultérieurement à l'approbation des actionnaires.

L'assemblée a donné *quitus* au conseil pour sa gestion pendant l'exercice écoulé, et a ratifié la nomination de M. Henri Varcollier, en remplacement de M. Louis Paysant, administrateur décédé.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGERIE
(*L'Africain*, 25 juillet 1930)

L'assemblée générale du 17 juin a approuvé les comptes de l'exercice de 1929 présentant un bénéfice disponible de 973.420 fr. 80.

Les frais de premier établissement sont inscrits à l'actif du bilan pour une somme de 9.859.845 fr. 77 en diminution de 224.773 fr. 60 sur le chiffre de l'exercice précédent.

En face du compte débiteur divers se soldant à 761.426 fr. 01, on se trouve en présence d'un compte créditeur divers de 5 millions 001.463 fr. 68.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Les Annales coloniales*, 25 octobre 1930)

Recettes encaissées au cours de l'exercice 1929 par le service électrique : 16.999.758 fr. contre 14.480.107 fr. en 1928 donnant un bénéf. brut de 4.187.540 fr. contre 8.748.660 francs. Nombre total des voyageurs : 33.105.095 contre 30.084.486 en 1928.

Malgré la hausse des salaires et des prix, le coefficient d'exploitation ressort à 75,3 contre 74,11.

Le projet de réorganisation des transports en commun de la région d'Alger doit donner lieu, ultérieurement, à une fusion entre les Chemins de fer sur routes d'Algérie, les Tramways algériens et les Tramways et messageries du Sahel, selon un projet établi par l'Omnium lyonnais et qui tiendra compte des intérêts respectifs des différents porteurs d'actions et de la valeur comparée de ces dernières. Le conseil général d'Alger devra approuver cette fusion en une société unique.

Annuaire Desfossés 1931, p. 922 :

Chemins de fer sur routes d'Algérie

Conseil : A. Silhol, L. Thénard, H. Buhot, A. Tanon, J. Paraf [Omnium lyonnais], H. Varcollier, E. Mirabaud, E. Yvan, M. Chabrières, J. Petit.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Le Journal des finances*, 13 février 1931)

Nous avons relaté, en avril 1930, dans quelles conditions cette société avait exécuté son rétablissement au cours de ces dernières années. L'exercice 1929 a marqué un progrès particulièrement important avec un bénéfice de 947.000 francs contre 644.000 francs en 1928, ce qui a permis de porter le dividende de 14 à 18 francs par action.

Ainsi que nous l'avons déjà annoncé, la Compagnie va fusionner avec les Tramways algériens et les Tramways et messageries du Sahel dans le but d'opérer un regroupement des moyens de transport à Alger et dans sa banlieue. Les réseaux seront développés, certaines parties seront souterraines et l'on escompte réaliser une économie sur les frais généraux d'exploitation.

Des assemblées extraordinaires vont être prochainement convoquées par les trois sociétés et, après qu'elles auront obtenu les autorisations nécessaires des actionnaires, les compagnies entrèrent en rapport avec la municipalité d'Alger, le conseil général et le Département afin, d'obtenir le transfert des concessions à une société nouvelle qui serait créée et réunirait l'actif des trois affaires.

Ce projet, qui a été établi par l'Omnium lyonnais sous l'égide duquel s'est effectué le redressement des Chemins de fer sur route d'Algérie, tiendra compte des intérêts

respectifs des différents porteurs d'actions et de la valeur comparée des titres en leur possession.

Étant donné les avantages qui ne pourront manquer de résulter de la fusion des trois compagnies, il semble que l'on puisse escompter un élargissement progressif de la marge bénéficiaire et une extension des recettes en fonction des développements qui vont être entrepris. La réalisation du programme envisagé nécessitera sans doute un appel de capitaux mais il n'y a pas là de quoi décourager les porteurs qui, avec un peu de patience, obtiendront vraisemblablement une rémunération intéressante de leurs titres. L'action ordinaire des Chemins de fer sur routes d'Algérie cote 297, la priorité 294. Elles capitalisent l'une et l'autre leur dividende de 18 francs brut, à 4 3/4 % net environ, taux qui paraît rémunérateur pour des valeurs de ce genre.

Chemins de fer sur route d'Algérie
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1931)

Extr., 11 mars 1931, 19, rue Blanche, 11 h. Fusion ou dissolution.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Les Annales coloniales*, 31 mars 1931)

Les actionnaires, réunis le 30 mars en assemblée ordinaire, ont approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1930, faisant ressortir, après amortissements, un solde créditeur de 861.837 francs, auquel vient s'ajouter le report antérieur de 86.177 francs.

Le dividende a été fixé à 18 fr. par action ordinaire et de priorité, payable à partir, du 1^{er} août prochain.

MM. André Silhol, Edmond Yvan, Eugène Mirabaud et le baron Thénard, administrateurs sortants, ont été réélus.

Réunis ensuite en assemblée extraordinaire, les actionnaires ont donné tous pouvoirs au conseil pour faire apport à titre de fusion, à une société nouvelle à constituer, de concert avec les Tramways algériens et les Tramways du Sahel et qui sera dénommée Société de transports publics algérois, au capital de 17.500.000 francs, de l'ensemble de l'actif social moyennant l'attribution de 80.000 actions de 100 francs et la prise en charge du passif, sous condition suspensive de l'approbation du transfert des concessions par l'autorité compétente.

Sous la condition suspensive de la réalisation définitive de ces apport-fusion, l'assemblée a décidé la dissolution de la société et a nommé des liquidateurs.

Les assemblées spéciales des porteurs des deux catégories d'actions, ordinaires et de priorité, réunies ensuite, ont ratifié les décisions de l'assemblée extraordinaire, chacune en ce qui la concernait.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Journal des débats*, 1^{er} avril 1931)

L'assemblée ordinaire, réunie le 30 mars, a approuvé les comptes de l'exercice 1930, faisant ressortir un solde créditeur de 861.837 francs. Le dividende a été fixé à 18 francs par action ordinaire et de priorité.

Une assemblée extraordinaire tenue ensuite a donné tous pouvoirs au conseil pour faire apport de l'ensemble de l'actif social, à titre de fusion, à une société nouvelle à constituer de concert avec les Tramways algériens et les Tramways du Sahel et qui sera dénommée Société de transports publics algérois.

Promotion honorifique
(*Les Annales coloniales*, 27 août 1931)

De nombreuses médailles d'honneur viennent de récompenser un grand nombre de chefs de service et d'employés des réseaux du P. L. M. (Alger, Oran, Tunisie) des chemins de fer sur route d'Algérie, de la Cie fermière des chemins de fer tunisiens, des chemins de fer de Gafsa, des chemins de fer algériens de l'État (Alger, Constantine, Oran).

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Journal des débats*, 19 mai 1932)

L'exercice 1931 fait apparaître un solde créditeur de 893.282 fr. contre 861.837 francs. Le conseil proposera à l'assemblée du 15 juin de maintenir le dividende à J8 fr. par action de priorité et ordinaire.

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*Les Annales coloniales*, 21 mai 1932)

Le compte de profits et pertes de l'exercice 1931 fait apparaître des produits bruts de 21.446.502 francs contre 20.462.046 fr. en 1930. Déduction faite des frais divers le solde créditeur ressorti à 893.282 fr. contre 861.837 fr. Le conseil proposera à l'assemblée du 15 juin de maintenir le dividende à 18 fr. par action de priorité et ordinaire.

NÉCROLOGIE
(*Les Annales coloniales*, 13 octobre 1932)

On annonce le décès de M. Henri Buhot, vice-président du Crédit foncier d'Algérie-Tunisie, administrateur des Chemins de fer sur routes d'Algérie. Les obsèques auront lieu ce matin à Saint-Pierre-du-Gros-Cailou [à Paris], à 11 heures.

Annuaire Desfossés 1933, p. 335 :
Chemins de fer sur routes d'Algérie
Conseil : *idem* 1931.

Distribution des prix de l'Ecole de préapprentissage d'Alger

(*L'Écho d'Alger*, 27 mars 1933)

En présence de... M. Varcollier, directeur des C.F.R.A. ...

CHEMINS DE FER SUR ROUTE D'ALGÉRIE
(*Le Journal des débats*, 24 août 1933)

Pour le premier semestre de l'exercice 1933, les recettes de tramways s'élèvent à 9.686.000 francs contre 9 millions 296.000 francs pour le semestre correspondant de 1932, et celles d'autobus à 2 millions 600.000 francs contre 1.797.000 francs.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Temps*, 8 août 1934)

Les recettes du premier semestre de 1934 ont atteint 9.843.485 francs contre 9.685.797 francs pour le même semestre de 1933 pour les tramways et 2.833.602 francs contre 2.606.470 francs pour les autobus.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Journal des débats*, 4 juin 1935)

Solde créditeur de 1934 886.933 francs contre 886.774 fr. en 1934. Le Conseil proposera à l'assemblée du 9 juin la distribution d'un dividende de 8 % égal à celui de l'an dernier.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Les Temps*, 24 avril 1936)
(*Les Annales coloniales*, 24 juin 1936)

Les comptes au 31 décembre 1933 font apparaître un solde disponible de 812.923 francs contre 886.933 francs en 1934. Le dividende sera maintenu à 18 francs.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Les Annales coloniales*, ?? 1936)

Les recettes du premier semestre 1936 se chiffrent, pour la branche tramways à 9.165.573 francs contre 9 millions 912.324 francs pour le semestre correspondant de 1935 et pour la branche autobus à 3.846.379 francs contre 3.915.219 fr.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Journal des débats*, 22 août 1936)

Il se confirme que les comptes de l'exercice 1935 feront apparaître un léger bénéfice au lieu d'une perte de 285.848 francs en 1934.

Edmond YVAN, président

Annuaire Desfossés 1937, p. 366 :
Chemins de fer sur routes d'Algérie
Conseil : A. Silhol, pdt hon. ; Ed. Yvan, pdt ; H. Varcollier, adm.-dir. ; M. Chabrières, A. Jourdanne ²⁰, Eug. Mirabaud, J. Paraf, A. Tanon, baron L. Thénard, P. Monnier [Omnium lyonnais], E. Roux, J. Vinson [gros garagiste algérois].
Commissaires aux comptes : A. Eybalin ; A. Lambert, suppl.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE (*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1937)

L'assemblée du 25 juin a approuvé les comptes de 1936 qui se sont soldés par un bénéfice de 826.774 fr., formant, avec le reliquat antérieur de 48.446 fr. un total de 875.220 fr.

Le dividende a été fixé à 18 fr. brut. Il sera mis en paiement sous déduction des impôts, à partir du 1^{er} août.

La Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie
(selon Augustin Hamon,
Les Maîtres de la France, t. 3, Éditions sociales internationales, 1938).

Cette compagnie est la seule société de chemins de fer qui continue son exploitation. Son capital est de huit millions. Tous ses administrateurs, [212] sauf un, sont déjà connus, puisque antérieurement cités ainsi qu'on peut en juger par l'énumération de ces personnages : M. André Silhol [v.-pdt PLM], Edmond Yvan [adm.-délégué Entrep. mme et comm. > Entreprise ferroviaire, SAFEN, Potin, Omer-Decugis, etc.], Maurice Chabrières ²¹, Alfred Jourdanne [CFAT], Eugène Mirabaud, Jean Paraf [Omnium lyonnais], baron Louis Thénard [St-Gobain], Pierre Monnier [Omnium lyonnais], Jules Vinson, Alfred Tenon [*sic* : *Albert Tanon*] [ingénieur des mines. Ancien directeur devenu administrateur en déc. 1921]. Les seuls que nous n'ayons pas encore eu à citer sont MM. Étienne Roux ²², Alfred Tenon [*sic* : *Albert Tanon*] et Henri Varcollier, administrateur-directeur de cette compagnie, qui, ainsi qu'il appert des noms précédents, est sous le contrôle de la Haute-Banque protestante, juive et catholique.

²⁰ Alfred Jourdanne : représentant du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie.

²¹ Maurice Chabrières : fils d'une Fraissinet, adm. des Chantiers et ateliers de Provence, de la CICA, de la Société du Haut-Ogooué (SHO)... et aussi de la SLD (comme fils d'Auguste Chabrières, un soyeux lyonnais qui fut aussi le 1^{er} pdt de l'Omnium lyonnais) et de la Banque de Syrie et du Liban...(A.L.)

²² Il est directeur de l'Omnium lyonnais qu'il représente dans la Compagnie des chemins de fer sur route algériens [inaugure le premier trolleybus de Poitiers en août 1943].

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*Le Journal des débats*, 22 juillet 1938)

Les recettes enregistrées durant le premier semestre 1938 se chiffrent, pour la branche tramways à 11.816.000 francs contre 11.236.048 francs pour la période correspondante de 1937 et pour la branche autobus à 5.272.000 francs contre 4.424.239 francs, soit, au total, 17.088.000 francs contre 15.660.377 francs.

TRANSPORTS EN COMMUN. — VŒU DE M. LE Dr GOEAU-BRISSONNIÈRE
POUR L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU D'AUTOBUS C.F.R.A.
DESSERVANT LES PLAGES ENVIRONNANTES.
(*Bull. municipal officiel de la ville d'Alger*, séance du 6 septembre 1938)

M. le Dr GOEAU-BRISSONNIÈRE :

Monsieur le Maire,
Mes chers collègues,

Bien que, depuis la cession des C.F.R.A. au Département, nous n'ayons aucun droit de contrôle sur la gestion et le mode d'exploitation de ce réseau, je considère comme un devoir que m'imposent mes fonctions de conseiller municipal de vous signaler certains faits qui préoccupent au plus haut point nombre de nos concitoyens qui estivent sur le littoral.

Ceux-ci, pour la plupart de modestes travailleurs, artisans, employés de bureau, petits fonctionnaires, etc., n'ayant pas la possibilité de se rendre en France, ne disposant même pas de moyens de transports qui leur soient personnels, sont alors dans l'obligation d'user des services d'autobus qui leur sont offerts par les C.F.R.A., mais dans des conditions telles qu'elles motivent des critiques très vives.

Il est navrant, en effet, de constater avec quelle irrégularité, en dépit des conventions et des obligations que cette société a contractées vis-à-vis de ses usagers, fonctionnent les lignes de transports qu'elle met à la disposition du public.

Pour ne parler que du service Alger-La Madrague que je connais particulièrement bien, j'ai pu constater par moi-même :

1° - que les départs avaient lieu avec des horaires irréguliers ;

2° - que les voitures de ce service ne descendent pas directement à la Madrague mais s'arrêtent au terminus de Guyotville où se trouve établie une « correspondance ».

Ce relais ne présente en lui-même aucun inconvénient, mais où la chose devient désastreuse, c'est que cette voiture ne conduit les voyageurs à la Madrague que si ceux-ci sont jugés en nombre suffisant par le personnel de l'autobus. Il semble, à mon avis, que ce soit là une mesure par trop arbitraire.

D'autre part, les usagers revenant de cette plage sont transportés au terminus de Guyotville- par la voiture qui fait la navette entre la Madrague et cette commune et là, sont obligés d'attendre le véhicule qui assure le service direct avec Alger. Il en résulte très souvent une attente excessivement longue provenant du fait que l'autobus Alger-Guyotville arrive avec un retard considérable.

Cela ne se produirait pas si la voiture partant de la Madrague se rendait directement à Alger. Les jours fériés et dimanches soirs, l'affluence du public est telle que les autobus se trouvent pris d'assaut. Pour éviter des bousculades qui se terminent souvent en pugilats, les C.F.R.A. ont établi une sorte de couloir où les voyageurs sont parqués, attendant là, debout, très souvent pendant plus d'une heure, que leur tour arrive de prendre l'autobus.

Cet inconvénient disparaîtrait très sûrement si le nombre de voitures desservant cette plage était augmenté en proportions suffisantes, surtout le soir, au moment où le public rentre à Alger.

Enfin, le lundi matin, les autobus étant archicomblés passent sans s'arrêter aux étapes prévues tout le long de la route, laissant sur le chemin de nombreux voyageurs qui ne peuvent rentrer à Alger qu'avec des retards considérables et, lorsqu'il s'agit d'employés qui constituent, je le répète, la majeure partie des usagers de ces autobus, ces retards peuvent entraîner des sanctions de la part des maisons qui emploient ces braves gens.

Toutes ces anomalies doivent cesser car elles provoquent parmi nos concitoyens qui fréquentent les plages des protestations véhémentes et, il faut le reconnaître, très légitimes.

Aussi, Monsieur le Maire, connaissant toute la sollicitude que vous témoignez à la classe moyenne et aux travailleurs, je viens vous prier d'intervenir auprès des autorités et plus particulièrement de M. le préfet pour que ce réseau d'autobus, qui a su se créer un monopole à l'abri de toute concurrence, puisse faire face à ses engagements et donner satisfaction entière à ses usagers qui, eux, ont accepté docilement des tarifs élevés.

Ces usagers, nos concitoyens, ont droit à toute notre protection et je suis certain d'être, avec mes collègues, leur interprète, en demandant qu'une intervention pressante soit faite auprès de M. le préfet pour que les modifications nécessaires soient apportées à un service de transports jugé très défectueux puisqu'il est loin de satisfaire les besoins d'une population laborieuse, avide de plein air et heureuse, au milieu d'une saison particulièrement accablante, de fuir un moment la vie trépidante de notre cité.

M. ROZIS, maire :

Nous demanderons avec insistance qu'une commission soit nommée et que les usagers y soient représentés.

M. BOUKHROUFA :

Je voudrais que notre collègue Goéau-Brissonnière puisse ajouter dans son rapport que le service autobus ne répond plus au nombre croissant des voyageurs qui vont sur les plages des environs d'Alger et que, par conséquent, nous demandons l'électrification du réseau jusqu'à la Madrague. D'autant plus que la voie ferrée est déjà installée.

Ce serait le seul moyen, je crois, de pouvoir ramener tous les voyageurs.

M. le Dr GOEAU-BRISSONNIÈRE :

C'est un projet déjà envisagé par le département et il a été question de mettre des « Michelines » mais dans un avenir plus ou moins éloigné.

M. le Colonel RICHIER, 1^{er} adjoint :

La voie ferrée est condamnée et tend à disparaître.

M. SIFI :

Le trafic seul est condamné mais la voie existe toujours. On pourrait facilement acheter des tracteurs.

M. le Dr GOEAU-BRISSONNIÈRE :

Le vœu de notre collègue Boukhroufa est très judicieux. Nous pourrions ajouter que l'électrification de cette ligne serait très utile. Néanmoins, cela dépend de l'autorité départementale.

Ce qui m'a ému personnellement, c'est que je connais trois jeunes Algérois employés de bureau dont le plus grand plaisir est de passer les samedis et dimanches au bord de la mer ; or, ils ont été éconduits par leur patron pour être arrivés en retard le lundi.

M. BERNARD, adjoint :

J'aurais conclu que les tramways sont faits pour les voyageurs et que ceux-ci doivent pouvoir les prendre en temps utile.

M. BOUKHROUFA :

La Compagnie des C.F.R.A. tend à supprimer les tramways et à faire les transports pur autobus.

M. le Dr GOEAU-BRISSONNIÈRE :

D'après une déclaration de M. Peisson en date du 10 juin 1938, il était question d'envisager la fusion des deux réseaux. Je crois qu'à ce moment-là, la question sera résolue.

M. le colonel RICHER, 1^{er} adjoint :

Je saisis cette occasion pour répéter ce que je dis depuis trois ans : Nous ne réaliserons rien de bien tant que les réseaux n'auront pas fusionné.

M. BERNARD, adjoint :

Il ne faudrait pas que cette fusion intervienne aux frais de la Ville.

M. le colonel RICHER, 1^{er} adjoint :

Elle ne pourra intervenir qu'aux frais du département.

M. TOULZA :

J'ai fait une visite à M. Varcollier dans le courant de la semaine dernière. Il m'a dit qu'en ce moment, il était débordé, mais qu'il attendait des voitures et que tout serait rentré dans l'ordre fin septembre.

M. ROZIS, maire :

Nous allons transmettre ces observations à M. le préfet en le priant de porter son attention sur l'amélioration de ce service qui s'impose.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE (*Les Annales coloniales*, 20 décembre 1938)

Les comptes de l'exercice 1937 qui seront présentés à l'assemblée du 22 décembre font apparaître un bénéfice de 508.877 fr. contre 826.774 francs pour l'exercice précédent. Y compris le report antérieur, le solde disponible ressort à 603.487 fr. contre 875.220 fr.

Le conseil proposera la répartition d'un dividende de 10 fr. brut par action contre 18 fr. Il sera reporté à nouveau 164.848 fr.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE (*Les Annales coloniales*, 14 février 1939)

Les recettes de l'exercice 1938 ont atteint 35.358.000 fr. contre 31.993.000 en 1937. L'augmentation provient uniquement de la branche « Autobus » par suite de la mise en service de nouvelles lignes.

Annuaire Desfossés 1940, p. 470 :

Chemins de fer sur routes d'Algérie

Conseil : MM. A. Silhol, pdt hon. ; Ed. Yvan, pdt ; H. Varcollier, adm.-dir. ; M. Chabrières, Eug. Mirabaud, J. Paraf, A. Tanon, baron L. Thénard, P. Monnier, E. Roux, J. Vinson, L. Renaudin ²³.

Commissaires aux comptes : A. Eybalin, R. Marchand ; A. Lambert, suppl.

²³ Louis Renaudin (1892-1969) : directeur général, administrateur (1936), vice-président et administrateur délégué (1939), puis pdg du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie

Chemins de fer sur routes d'Algérie
(*La Journée industrielle*, 20 mai 1940)

Par décret en date du 6 mai (*J. O.* du 18), sont approuvées les conventions du 25 juin, du 20 octobre 1936 relatives au rachat par le département d'Alger du réseau exploité par la Société des tramways et messageries du Sahel, et du 30 novembre 1936 ainsi que l'avenant du 21 janvier 1938 intervenus entre le préfet d'Alger, au nom du département, et la Société des chemins de fer sur routes d'Algérie, en vue de fixer le nouveau régime d'exploitation de l'ensemble des réseaux C. F. R. A. et T. M. S.

Est également approuvé le cahier des charges en date du 30 novembre 1936.

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
(*BALO*, 7 septembre 1942)

Société anonyme au capital de 8 millions de francs.

Siège social : 20, rue d'Athènes, Paris (9^e).

Registre du commerce : Seine n° 98302.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

Conformément aux décisions prises par l'assemblée générale extraordinaire et par les assemblées spéciales des actionnaires des deux catégories d'actions du 1^{er} septembre 1942, ainsi que par le conseil d'administration dans sa séance du même jour, le capital social sera porté de 8 millions de francs à 16 millions de francs par l'émission de 40.000 actions de priorité de 200 fr. nominal chacune, toutes à souscrire et payables en numéraire et à libérer intégralement lors de la souscription.

Ces 40.000 actions nouvelles seront créées jouissance du 1^{er} juillet 1942. Elles auront droit, pour l'exercice 1942, à un dividende de 5 p. 100 des sommes dont ces actions sont libérées et non amorties, calculé *pro rata temporis* à compter de la date d'entrée en jouissance, et éventuellement à la moitié du superdividende afférent à l'exercice 1942.

Prix d'émission : 200 fr.

Jouissance : 1^{er} juillet 1942.

La souscription est réservée aux actionnaires anciens à raison d'une action nouvelle par action ancienne ordinaire ou de priorité.

Les souscriptions seront reçues du 15 septembre 1942 jusqu'au 17 octobre inclus :

Au siège social : 20, rue d'Athènes, à Paris ;

Aux guichets des établissements suivants : Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, 43, rue Cambon, Paris ;

Compagnie Algérienne de Crédit et de Banque, 50, rue d'Anjou, Paris ;

Banque de Paris et des Pays-Bas, 3, rue d'Antin, Paris,

ainsi que dans toutes les succursales et agences de ces établissements, où des bulletins de souscription seront tenus à la disposition des intéressés.

Droit de souscription. — Le droit de souscription s'exercera :

a) Pour les actions au porteur : par la remise du coupon n° 37 ;

b) Pour les actions nominatives : sur présentation du certificat nominatif qui recevra une estampille constatant l'exercice du droit de souscription ;

c) Pour les possesseurs de droits provenant d'actions nominatives : sur remise des bons de droit.

Le droit préférentiel de souscription sera négociable dans les mêmes conditions que les actions actuelles.

Les bons de droit seront délivrés, sur leur demande, aux titulaires des certificats nominatifs désireux de négocier leurs droits.

Sauf demande spéciale faite au plus tard le jour de la clôture de la souscription, les souscriptions distinctes qui pourraient être présentées au nom d'un même souscripteur ne seront pas groupées : l'attribution des actions souscrites sera faite séparément pour chaque bulletin de souscription.

Les actions nouvelles feront l'objet d'une demande d'admission à la cote.

Les fonds versés à l'appui des souscriptions seront déposés, le moment venu, jusqu'à la réalisation définitive de l'augmentation de capital, chez M^e Letulle, notaire à Paris.

Réserve des droits des actionnaires empêchés. — Conformément à la loi du 14 août 1941, pour sauvegarder les droits des actionnaires, toutes les actions restant disponibles à l'expiration du délai fixé seront souscrites par le Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, à charge, par cette société, d'en consentir ultérieurement la cession à tout actionnaire qui en fera la demande, en justifiant de son empêchement, dans les conditions prévues dans la notice ci-dessus.

Cessions à titre réductible. — Tous les actionnaires, en même temps qu'ils déposeront leur souscription ou leur demande de cession à titre irréductible, pourront demander, dans les conditions prévues dans la notice ci-après, la cession ultérieure par le Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie d'un nombre supplémentaire d'actions, à titre éventuel et réductible.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Edmond Yvan, 9, square Lamartine, Paris, président directeur général ;
Charles Brunel, hôtel Aletti, Alger, administrateur ;
Pierre Monnier, 145, rue de la Pompe, Paris, administrateur ;
Louis-Paul Morard ²⁴, 28, avenue de l'Opéra, Paris, administrateur ;
Eugène Mugniot, 15, boulevard Diderot, Paris, administrateur ;
Jean Pallier ²⁵, 105, avenue Victor-Hugo, Paris, administrateur ;
Jean Paraf, 86, rue de Miromesnil, Paris, administrateur ;
Albert Tanon, 5, rue de l'Alboni, Paris, administrateur ;
Carlo Toché, 40, boulevard de Courcelles, Paris, administrateur ;
Henri Varcollier, 4, rue du Commandant-Chambaud, El Biar-Alger, administrateur ;
Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, 43, rue Cambon, Paris, administrateur ;

Chemins de fer sur routes d'Algérie,
20, rue d'Athènes, Paris (9^e) :

Pour le président du conseil d'administration directeur général
et par délégation spéciale.

EUGÈNE MUGNIOT,
demeurant 15, boulevard Diderot, Paris,
faisant élection de domicile au siège social,
20, rue d'Athènes, Paris (9^e).

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE

²⁴ Louis Morard : licencié en droit ; chef du service du Budget de l'Algérie, puis agent général en vins et spiritueux. Délégué financier (1923-1935). Élu en 1930 président de la chambre de commerce d'Alger. Président de la Banque populaire d'Alger, administrateur de la Cie générale transatlantique, censeur, puis administrateur de la Banque de l'Algérie. Officier de la Légion d'honneur (1938).

²⁵ Jean Pallier (1894-1982) : administrateur (1935), puis président (1942) de la Compagnie algérienne. Voir encadré :

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

(*Le Journal*, 14 septembre 1942)

Augmentation du capital de 8 à 16 millions de francs par émission au pair et admission éventuelle à la cote officielle de 40.000 actions de priorité de 200 francs jouissance du 1^{er} juillet 1942. Droit : une action nouvelle pour une ancienne ordinaire ou de priorité.

Dans le monde

DEUIL

André Silhol

(*Le Journal des débats*, 3 décembre 1943)

On annonce de Nîmes la mort dans sa 82^e année de M. André Silhol, officier de la Légion d'honneur, maître des requêtes honoraires au conseil d'État, président honoraire de la Cie des chemins de fer P.-L.-M., de la Cie houillère de Bessèges. président de la Cie des docks et entrepôts de Marseille, etc.

De la part du comte et de la comtesse de Fleurieu, de M. et Mme Maurice Kléber, du général et de M^{me} [Jacques] Pagezy, de leurs enfants et petits-enfants.

Annuaire Desfossés 1945, p. 492 :

Chemins de fer sur routes d'Algérie

Conseil : MM. Ed. Yvan, pdt-dir. gén ; Ch. Brunel, P. Monnier, L.-P. Morard, E. Mugniot, J. Pallier, J. Paraf, C. Toché, H. Varcollier, Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie.

Commissaires aux comptes : A. Eybalin, A. Lambert.

AUX C.F.R.A.

Inauguration de la ligne des trolleybus Châteauneuf–Ben-Aknoun
(*La Dépêche algérienne*, 7 mai 1946)

Samedi matin a eu lieu l'inauguration de la ligne des trolleybus Châteauneuf–Ben-Aknoun, en présence de nombreuses personnalités. Le départ eu lieu place du Gouvernement en deux trolleybus dans lesquels avaient pris place, notamment MM. Bernard, directeur des C.F.R.A., ainsi que ses principaux collaborateurs, dont MM. Glabeke, ingénieur en chef, et Dussaud, ingénieur du contrôle ; MM. Laquière, Chevallier, Belaïche et Zevaco, conseillers généraux ; Vidal, maire d'El-Blar, Frémeau, proviseur des Lycées Bugeaud et Ben-Aknoun ; Bompard constructeur de la ligne, etc., etc.

Au cours d'un vin d'honneur au réfectoire du Lycée, prirent tour à tour la parole MM. Bernard, Vidal, Chevallier, Laquière, Belaïche et Frémeau. De leurs intéressantes déclarations, il convient de souligner que le conseil général a voté un crédit de plus d'un demi milliard de francs, en vue de permettre la Société des C.F.R.A. de doter toutes les communes des environs d'Alger de lignes semblables.

M. R.

Annuaire Desfossés 1948, p. 524 :

Chemins de fer sur routes d'Algérie
Conseil : MM. Ed. Yvan, pdt-dir. gén. ; Ch. Brunel, P. Monnier, E. Mugniot, J. Pallier,
C. Toché, H. Varcollier, R. de Saint-Quentin ²⁶, Mustapha Tamzali ²⁷, Guastavino
[député d'Alger 1938-1942].

Commissaires aux comptes : A. Eybalin, A. Lambert.

1^{ER} JANVIER 1949 : RÉGIME D'AFFERMAGE, APPROUVÉ PAR VOTE DU CONSEIL GÉNÉRAL, LE 21 DÉCEMBRE 1948

CHEMINS DE FER SUR ROUTE D'ALGÉRIE
(*L'Information financière, économique et politique*, 13 novembre 1952)

ALGER (De notre bureau). — Une fois de plus, les C. F. R. A. (Chemins de Fer sur Route d'Algérie) ont présenté une gestion déficitaire, se traduisant pour le dernier exercice en cours, par un trou de 165 millions. Le conseil général d'Alger, une fois de plus, a comblé ce déficit. Mais si, d'ici à avril 1953, les C.F.R.A. ne sont pas aptes à être en mesure désormais de présenter un bilan favorable, le conseil général d'Alger dénoncera le contrat qui le lie à cette société.

Annuaire Desfossés 1953, p. 359 :
Chemins de fer sur routes d'Algérie
Conseil : MM. Ed. Yvan, pdt ; Ch. Brunel, C. Daurces, J.-M. Guastavino, P. Monnier,
E. Mugniot, J. Pallier, C. Toché, H. Varcollier, R. de Saint-Quentin, Mustapha Tamzali.
Commissaires aux comptes : A. Eybalin, A. Lambert.

31 DÉCEMBRE 1953 : RÉSILIATION

CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
[Desfossés 1956/355]

Desbarres (H.)^[0/0], 355 (pdg ch de fer sur route d'Alg.).
Brunel (Ch.), 355 (ch de fer sur routes d'Alg.).

²⁶ Comte René Doynel de Saint-Quentin (1883-1961) : représentant du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie.

²⁷ Mustapha Tamzali : important fabricant d'huiles algérois.

Guastavino (Jean-Marie)[député d'Alger 1938-1942. S'abstient lors vote PP à Pétain], 355 (ch de fer sur routes d'Alg.).

Monnier (Pierre)[^{xv/oo}][Ép. Gigot. Selon BM 1966 : pdg Omnium d'assainissement°][à distinguer de son homonyme, château à Marigny-Marmande (37), fils de Louis Monnier et de Claude Lafontaine, château à Argenton (79), ép. de Renée Levesque, fille de Roger, château à Saint-Liguair (79)], 283 (pdg L'Industrielle foncière et routière), 351 (dg Ch. de fer à voie étroite de St-Étienne, Rive-de-Gier et extensions), 355 (Ch de fer sur routes d'Algérie), 913 (Geoffroy-Delore), 1209 (adg Omnium lyonnais).

Pallier (Jean)[Nîmes, 1894-Nîmes, 1982][fils de Félix, banquier, adm. de Cie centrale de mines et de métallurgie, et de Marie-Louise Dumas. Ép. Hélène Arnaud (de la Banque Arnaud Gaidan, de Nîmes)][X-Mines. Débute à la Soc. marseillais de crédit, puis au service du groupe Mirabaud], 203 (Cie algérienne créd.+bq), 355 (Ch. de fer sur routes d'Alg.), 365 (Fermière ch. de fer tunis.), 424 (STAIC), 568 (v.-pdt Ass. minière), 608 (Huaron), 1368 (v.-pdt Alg. prod. chim.+engrais), 1440 (Centrale de dynamite), 1749 (pdg Cie algérienne), 1751 (Lièges HPK), 1758 (Cie marocaine), 1982 (Cosuma)[+ WW 1971 : Chérif. d'engrais et PC, BIAO, Étains de Kinta, Cellulose du Maroc, Sucre Mahavavy].

Saint-Quentin (René Doynel de)(1883-1961). Fils de Louis, député (1894-1902) puis sénateur (1904-1928) du Calvados. Sc. po. Diplomate... Attaché à la résidence générale de France à Rabat (24 mai 1925), secrétaire général du protectorat marocain (mai 1925) puis (jan. 1926) URSS. Octobre 1926 : sous-directeur Afrique-Levant. Ambassadeur à Washington (1938), à Rio (1941), révoqué par Vichy (1943)], 237 (CFAT), 355 (Ch de fer sur routes d'Algérie), 824 (Longwy)[+ Métallurgique de Gorcy°], 1865 (Fr.-néerland. de cult. et de comm.), 1903 (Quilmès).

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 routes 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).

Varcollier (Henri), 355 (ch de fer sur routes d'Alg.).

Secr. général :

Bourgeois-Gavardin (Jacques)[^{o/}][anc. de la Cie Gale des colonies. Passé à l'Omnium lyonnais], 351 (secr. gal St-Étienne - Rive-de-Gier), 355 (secr. gén. Ch de fer sur route d'Alg.).

Eybalin (A), 355 (comm. cptes Ch de fer sur route d'Alg.), 468 (Entrep. mar. et comm.), 496 (Entrep. ferrov.), 1741 (comm. cptes Comm. des Antilles françaises Fréd. Tanon et Cie).

Lambert (A.), 355 (comm. cptes Ch de fer sur route d'Alg.), 468 (comm. cptes Entrep. mar. et comm.).

SIÈGE SOCIAL : Paris, rue d'Athènes, 20. TRI. 37-44 à 46.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 7 mars 1892, pour une durée de 60 ans, prorogée de 99 ans à dater du 27 juin 1941.

OBJET : L'exploitation de tramways, trolleybus à Alger, St-Eugène, Maison-Carrée, El Biar et extensions, acheter, vendre, rétrocéder, louer ou prendre à bail des chemins de fer ou tramways, créer ou exploiter des entreprises de voitures roulant sur les routes ordinaires et de bateaux.

La société exploitait à titre de société fermière du département, la ligne de Saint-Eugène-Maison-Carrée, avec embranchement au Champ de Mars à Kouba, plusieurs lignes d'autobus de Belfort à Guyotville et Sidi-Ferruch ainsi que les lignes de trolleybus Hussein-Dey-Saint-Eugène-Deux-Moulins-Pointe-Pescade-Place du Gouvernement El Biar et divers.

Au régime de la concession en régie pour le compte du Département d'Alger, qui était celui de la société depuis le 3 mars 1928, a été substitué, à dater du 1^{er} janvier 1949, un régime d'affermage, approuvé par vote du conseil général, le 21 décembre 1948. Ce régime devait se terminer le 21 décembre 1965.

Il pouvait y être mis fin annuellement moyennant une indemnité annuelle à verser par le Département jusqu'à cette date.

En juillet 1953, le préfet d'Alger a notifié à la société la décision du conseil général résiliant le traité d'affermage au 31 décembre 1953.

À titre d'indemnité de résiliation, la société doit recevoir jusqu'en 1965, conformément à son contrat, une indemnité égale à 1,25 % des recettes d'exploitation du dernier exercice clos.

En 1954, conformément au désir exprimé par le conseil général, des propositions lui ont été remises par la société en vue de la reprise de l'exploitation du réseau ; le contact est maintenu avec l'administration.

La liquidation des comptes en suspens avec le Département n'a donné lieu à aucune difficulté et le règlement de la première annuité due à la société a été régulièrement effectué.

CAPITAL SOCIAL : 21 millions, divisé en 8.400 actions de 2.500 fr. amorties de 300 fr. À l'origine, 1.500.000 fr. Porté en 1894 à 2.150.000 fr. ; en mai 1895 à 2.700.000 fr., en septembre 1895 à 3 millions de fr. ; en novembre 1895 à 3.500.000 fr. ; en avril 1897 à 5 millions de fr. ; en 1898 à 7 millions de fr. ; en 1899 à 8.500.000 fr.; en février 1900 à 12 millions de fr., et en juin 1900 à 14 millions de fr., divisé en 28.000 actions de 500 fr. Ramené en 1903 à 5.600.000 fr. par la réduction à 200 fr. du nominal des actions. Porté à 8 millions en 1906. par la création de 12.000 actions de priorité de 200 fr.

En juillet 1939, il a été procédé à un remboursement de 10 fr. par titre et en décembre 1940 à un second remboursement de 20 fr. Capital porté à 16 millions fin 1942, par l'émission au pair, titre pour titre, de 40.000 actions de priorité de 200 fr. Le conseil a été autorisé par l'assemblée extraordinaire du 28 décembre 1942 à porter le capital jusqu'à 40 millions et à contracter un emprunt à concurrence de 50 millions. Porté en 1946 à 16.840.000 fr. pour règlement de l'impôt de solidarité nationale. Réduit en 1950 à 18.800.000 fr., par annulation de 200 actions et augmenté de 4.200.000 pour le porter à 21.000.000 de fr. par incorporation d'une partie du « Fonds de prévoyance » au capital et par élévation de la valeur nominale de 200 fr. à 250 fr.

Regroupement en actions de 2.500 fr. à partir du 3 mars 1952.

en milliers de fr.	Bénéfice nets	Bénéfices distribués
1949	4.658	4.769
1950	5.525	5.338
1951	6.633	6.425
1952	7.949	7.522
1953	11.999	7.415
1954	14.857	8.578