

Mise en ligne : 21 septembre 2015.  
Dernière modification : 9 février 2024.  
[www.entreprises-coloniales.fr](http://www.entreprises-coloniales.fr)

# COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS (C.F.T.) (1923-1956)

Juin 1923 : suite du [Bône-Guelma et prolongements](#).

---

Seuls font l'objet de notices  
des personnages non vus au Bône-Guelma

---

## MARCEL TRÉLAT, PRÉSIDENT

COURRIER DE TUNISIE  
LA VIE ÉCONOMIQUE  
(*Les Annales coloniales*, 22 mai 1923)

Le directeur général des Travaux publics vient de prendre les décisions suivantes concernant le transbordement des marchandises passant d'un réseau à un autre des chemins de fer tunisiens ou de la voie large à la voie étroite.

Il a été décidé que le droit de transbordement serait fixé à 2 francs par tonne avec un minimum de perception de 0,10 par enregistrement ou expédition.

La taxe de transbordement est portée à 4 francs par tonne pour les masses indivisibles de 3.000 kg.

Les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kg, les articles taxés à la valeur et les chiens, sont exempts de tout droit de transbordement.

---

Courrier de la Tunisie  
La vie économique  
(*Les Annales coloniales*, 9 juillet 1923)

La Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens a pris de très bonnes mesures pour l'acheminement des céréales de l'intérieur vers les ports d'embarquement.

Le chargement dans les gares en est très rapide et les trains sont aussitôt dirigés vers leurs destinations.

Il appartient aux destinataires de prendre leurs précautions pour le retrait actif de leurs marchandises afin d'éviter l'encombrement dans les gares.

---

Syndicat d'initiative de Tunis

*(Les Annales coloniales, 24 décembre 1923)*

Dans sa séance du samedi 15 décembre, le comité du Syndicat d'initiative de Tunis a élu à l'unanimité comme président, M. Maron, directeur de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, à la place de M. L. Raichlen, démissionnaire.

---

COURRIER DE LA TUNISIE  
La vie économique  
*(Les Annales coloniales, 17 janvier 1924)*

Les Chemins de fer tunisiens, dans le but d'augmenter la vitesse des trains allant de Tunis vers l'Algérie, vont faire effectuer des travaux de renforcement de tous les ponts sur la voie normale qui relie Tunis à Ghardimaou (frontière algérienne).

On espère que ces travaux seront terminés avant le fin de l'été prochain.

---

COURRIER DE LA TUNISIE  
La vie administrative  
*(Les Annales coloniales, 24 février 1924)*

La Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens et la Compagnie des chemins de fer de Sfax à Gafsa informent le public qu'elles soumettent à l'homologation de M. le directeur général des travaux publics de la Régence de Tunis, une proposition ayant pour objet d'ajouter aux tarifs généraux de grande et de petite vitesse de nouvelles dispositions en vertu desquelles le chemin de fer doit obligatoirement aviser le destinataire d'un envoi livrable en gare.

---

[Le résident général de retour du Maroc]  
*(Les Annales coloniales, 22 avril 1924)*

Le ministre et madame Lucien Saint, accompagnés du commandant Courtot, directeur du cabinet militaire du ministre, et de M. Maron, directeur de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, qui était allé jusqu'à la frontière tunisienne, ont été reçus à leur descente du train par MM. ...[...]

---

COMPAGNIE FERMÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
*(Les Annales coloniales, 30 mai 1924)*

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 16 mai, sous la présidence de M. [Marcel] Trélat, président du conseil d'administration, assisté de MM. Vigne et d'Artemare, scrutateurs, et de M. [Jean] Brugère, secrétaire. 20.682 actions étaient représentées.

L'assemblée a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice 1923, présentant un solde créditeur du compte de liquidation de 2.950.033 fr. Le dividende de 30 fr. nécessitant un décaissement de 1.800.000 fr., l'excédent, soit 1.150.033 francs a été porté au crédit des réserves.

Un acompte de 15 fr. ayant été mis en paiement le 31 décembre dernier, le solde de dividende sera réparti à partir du 30 juin prochain en échange du coupon n° 89.

L'assemblée a ratifié la nomination en qualité d'administrateurs de MM. Jean Sants-Romas [*sic* : *Saint-Romas*] et Jacques Fouquet <sup>1</sup>.

Le conseil a exposé dans son rapport qu'aucune construction de ligne nouvelle n'a été entreprise pendant l'année écoulée.

Divers travaux d'amélioration ont été effectués, portant notamment sur le renforcement de la voie de Tunis à la frontière algérienne, le renforcement de certains points métalliques, etc., etc. Le programme de travaux envisagé pour 1924 comporte une amélioration de la signalisation sur la ligne de Tunis à Sfax et la construction de nouveaux logements pour le personnel.

L'effectif du matériel roulant et de traction s'est accru d'une locomotive à moteur Diesel et de 7 fourgons à bagages. Les livraisons en cours prévoient la fourniture de 18 fourgons postaux, 3 locomotives « Pacific » et 43 voitures.

La longueur des lignes exploitées reste inchangée à 1.579 kilomètres 989.

L'augmentation des recettes représentant pour l'ensemble 22,78 %, est de 8,25 % pour les transports de voyageurs, 16,76 % pour les transports en grande vitesse, 29,50 % pour les transports de petite vitesse.

M. Marcel Trélat, président du conseil d'administration, avant de lever la séance, a prononcé l'allocution suivante :

Messieurs,

Nous avons tenu à vous exposer dans leur ensemble les conditions du règlement de nos litiges avec l'Algérie, et nous sommes heureux de pouvoir déclarer que ces longs débats se terminent à notre entière satisfaction. Nous y gagnons des sommes appréciables, mais, ce qui domine dans le règlement qui résulte de l'avis arbitral émis par M. le président Colson. c'est la double libération que voici :

D'une part, et par application à notre cas de l'arrêt du Conseil d'État du 11 août 1922, l'Algérie, au nom de l'État français, ayant repris les éléments de notre actif qui étaient limitativement spécifiés par nos conventions, nous nous trouvons dégagés pour toujours de toute revendication ultérieure : les comptes du rachat sont définitivement clos.

D'autre part, en exécution même de l'avis arbitral de M. le président Colson, l'engagement que la Compagnie avait pris en 1881 de ne pas augmenter le dividende de 30 francs, tant [que] les avances de l'État au titre des insuffisances d'exploitation ne seraient pas remboursées — stipulation éminemment grave, puisque, pratiquement, la Compagnie n'aurait jamais pu rembourser —, cet engagement, dis-je, devient caduc et nous recouvrons ainsi la liberté du dividende : vous appréciez l'importance capitale de ce double résultat.

Sans doute, il ne nous est pas encore permis de penser à majorer vos 30 francs traditionnels : nos réserves, entamées par la guerre, avaient besoin d'être reconstituées et il fallait, pour les ramener à un chiffre convenable, économiser pendant des années. Aussi le gouvernement tunisien nous a-t-il demandé l'engagement de ne pas augmenter le dividende tant que durerait la convention de 1922, soit pendant six années. Vous avez sanctionné cet engagement et, à l'heure actuelle, il reste trois ans et demi à courir, au cours desquels le niveau de nos réserves continuera de monter.

---

<sup>1</sup> Jacques Fouquet : ingénieur civil, administrateur de la Société de construction des Batignolles et d'Ernault-Batignolles (machines-outils), vice-président du Syndicat des industries mécaniques, membre de l'Union artistique. Fils d'Ernest Fouquet (1934-1905), ingénieur des Arts et métiers-Chalons, administrateur-directeur de la Société des Batignolles. Frère de Raymond, Marthe et Marie (Mmes Charles et François Georges-Picot) et peut-être d'Yvonne (Mme Robert Georges-Picot !). Père d'Ernest, ingénieur ECP, directeur d'Ernault-Batignolles, marié à Micheline Coulon.

Nous nous trouverons, à l'expiration de ce délai peu éloigné, avec une situation assainie, dégagée de toute hypothèque et libre de tout engagement, et, dans ces conditions, je pense, Messieurs, que nous pouvons considérer l'avenir avec confiance.

---

COURRIER DE TUNISIE  
Les événements et les hommes  
Essai du frein « Chaman »  
(*Les Annales coloniales*, 13 juin 1924)

En présence d'une commission composée d'ingénieurs de la Direction des Travaux publics viennent d'avoir lieu, pendant cinq jours, les essais d'un système nouveau qui tend à améliorer le freinage automatique des trains de marchandises.

Ces essais ont eu lieu sur la ligne de chemin de fer à voie normale qui va de Mateur à Tabarka et qui est exploitée par la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens (anciennement Bône-Guelma).

Le nouveau dispositif, appelé « Chaman », du nom de son inventeur, a pour but de freiner proportionnellement à la charge des véhicules, également d'une manière automatique. L'action d'un frein continu, qu'il soit à vide ou à air comprimé, ne pouvait s'exercer jusqu'ici que sur le poids du wagon proprement dit, sans avoir le moindre effet sur la charge emportée. Désormais, grâce à un dispositif spécial de timonerie, à la pression des sabots sur les roues pourra venir s'ajouter une autre pression exercée sur les sabots par la caisse du véhicule. Les expériences qui viennent d'avoir lieu à ce sujet ont été tout à fait concluantes. Plusieurs wagons chargés de charbon ont été lâchés à la dérive sur une pente d'une déclivité de 20 m/m par mètre et à des vitesses variant entre 30 et 45 kilomètres. Ils ont été arrêtés sur une longueur d'environ 250 mètres, résultat que n'aurait pas pu réaliser la seule action du frein continu.

À l'issue des expériences, la commission des Travaux publics s'est réunie et a décidé de généraliser l'emploi du système sur les réseaux de la Tunisie et de l'Algérie.

En outre, il sera fait part de cette invention au ministère des Travaux publics.

Parmi les résultats enregistrés par la Commission figure le fait qu'avec le nouveau dispositif, il suffit de freiner un sixième du train, au lieu du tiers, comme avec le frein continu employé seul. D'où il résulte qu'il est permis d'envisager la réduction au moins de moitié du matériel de freinage nécessaire aux trains de marchandises. C'est donc une économie considérable qui pourrait être réalisée si le procédé « Chaman » était appliqué sur tous les réseaux français.

Cette invention vient à son heure, puisque l'équipement des wagons de marchandises avec le frein continu doit commencer en France vers la fin de cette année.

---

COURRIER DE TUNISIE  
LA VIE ÉCONOMIQUE  
Matériel nouveau  
(*Les Annales coloniales*, 18 septembre 1924)

La Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens a commandé aux chantiers de la Buire une quantité assez importante de matériel ferroviaire.

C'est ainsi qu'elle a déjà reçu pour la voie normale, six fourgons, cinq wagons de troisième classe et deux locomotives avec tenders.

La compagnie va recevoir prochainement pour la voie normale 6 voitures mixtes de première, deuxième et troisième classes, 4 voitures mixtes de première et deuxième classes à boggies, et 2 voitures de troisième.

Elle recevra par la suite pour la voie étroite 5 voitures mixtes de première et deuxième avec couchettes, 4. voitures mixtes de première et deuxième classes, 12 voitures de troisième classes, 2 voitures-salons à boggies et 12 fourgons postaux à boggies.

Tout ce matériel extrêmement moderne est éclairé à l'électricité.

---

COURRIER DE LA TUNISIE  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
(*Les Annales coloniales*, 25 septembre 1924)

M. Maron, directeur de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, président de la Fédération des syndicats d'initiative de la Régence, est nommé commissaire de la section tunisienne.

---

COURRIER DE LA TUNISIE  
LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES  
Une école d'apprentis à Gafour  
(*Les Annales coloniales*, 3 octobre 1924)

La Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, a ouvert le 1<sup>er</sup> octobre, à Gafour, une première école d'apprentis. Le but poursuivi est de former de bons ouvriers spécialistes en fer, ayant en outre de bonnes notions de travail manuel, des connaissances élémentaires en géométrie, physique, production et traitement des métaux, etc.

La durée de l'apprentissage est fixée, en principe, à 3 ans, à la fin desquels les apprentis qui ont satisfait à l'examen de sortie peuvent être admis à la Compagnie, pour y faire leur carrière, soit dans les ateliers, soit sur les machines.

Les apprentis sont rémunérés et ceux qui se feront remarquer par leur habileté et ardeur au travail pourront recevoir en supplément des gratifications intéressantes.

Pour être admis, les jeunes gens doivent posséder le certificat d'études primaires ou satisfaire à un examen équivalent passé par les soins de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens ; ils doivent également être visités par un médecin de la Compagnie.

Dans le cas où les parents des candidats n'habitent pas Gafour, un correspondant résidant dans cette localité doit être soumis à l'agrément de la Compagnie.

Il y a là une tentative intéressante : dans un pays agricole et minier comme la Tunisie, le recrutement de bons ouvriers est un problème difficile ; d'autre part, c'est pour les parents désireux de donner à leurs enfants un métier, un autre problème difficile que de trouver un atelier les prenant au sortir de l'école.

L'école d'apprentis de Gafour n'est que la première phase d'un programme de plus grande envergure que l'Administration a l'intention de réaliser si les résultats correspondent à ses espérances.

Elle donnera aux jeunes Français et aux jeunes Tunisiens une éducation d'ordre à la fois professionnel et pratique et les mettra à même d'entrer dans la vie mieux armés pour la lutte.

En outre, elle donnera au Protectorat des ouvriers des différentes spécialités qui lui font défaut, tant pour l'entretien du matériel agricole que pour la réparation du matériel des grands services publics.

---

FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 18 décembre 1924)

Le conseil d'administration de cette société au capital de 30 millions de francs porte à la connaissance des actionnaires que le coupon n° 90 des actions sera mis en paiement, à titre d'acompte sur le dividende de l'exercice 1924, à raison de :

13 fr. 024 par action nominative,  
11 fr. 403 par action au porteur,  
net d'impôts et d'amortissement.

Ce coupon sera payé au siège social de la compagnie, 8, rue Lavoisier, à Paris, et à ses bureaux de Tunis.

Il sera, d'autre part, payé sans frais aux guichets des établissements ci-après énumérés, et de leurs agences, savoir : Société générale de Crédit industriel et commercial ; Crédit lyonnais ; Comptoir national d'escompte ; Société générale ; Compagnie algérienne ; Banque nationale de crédit.

---

COURRIER DE LA TUNISIE  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
La Commission mixte du personnel des Chemins de fer  
(*Les Annales coloniales*, 28 novembre 1924)

La Commission mixte du personnel des chemins de fer tunisiens se réunira à la direction générale des Travaux publics le 4 décembre prochain. Elle aura à examiner l'importante question de la mise en vigueur d'un nouveau régime des retraites des agents de chemins de fer ainsi que diverses modifications aux allocations accessoires.

Cet organisme, qui est chargé de donner son avis sur les questions relatives au statut du personnel, est présidé par le directeur du Contrôle des chemins de fer et composé de représentants en nombre égal de l'État, de la Compagnie fermière et du personnel.

Au cours des années 1923 et 1924, la Commission mixte a tenu plusieurs séances et ses travaux ont abouti à des améliorations intéressantes pour le personnel du réseau.

---

COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
S.A. frse au capital de 30 MF.  
Siège social : Paris, 8, r. Lavoisier  
Registre du commerce : Seine, n° 120.260  
Adresse télégraphique : Tunirail-Paris  
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,  
*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord*, 1924-1925, p. 139-140)

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
composé de 9 à 16 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 40 actions.  
TRÉLAT (Marcel), 98, bd Malesherbes, Paris ; pdt ;  
GEORGES-PICOT (Charles), 24, r. Eugène-Flachat, Paris ; v.-pdt ;

SAINT-ROMAS (Jean), 120, bd de Clichy ; adm. ingénieur en chef délégué  
BOULLE (Léon), 3, r. Théodule-Ribot, Paris ;  
FERRAND (Charles), 48, r. de Grenelle, Paris ;  
FOUQUET (Jacques), 54, r. de Prony, Paris ;  
HERSCHER (Eugène), 7, r. Georges-Berger, Paris ;  
JURIEN DE LA GRAVIÈRE (Pierre), 105, r. Henri-Martin, Paris ;  
LORIEUX (Louis)<sup>2</sup>, 56, r. Ampère, Paris ;  
MONTUREUX (Arthur de), 4, r. Quentin-Bauchart, Paris ;  
PHILIPPAR (Edmond), 43, r. de Courcelles, Paris ;  
THUREAU (Joseph), 13, r. de Téhéran, Paris.

#### COMMISSAIRES AUX COMPTES

QUESNEL (Pierre), 22 *ter*, r. Legendre, Paris ;

#### SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

BRUGÈRE (Jean), 12, av. Pierre-1<sup>er</sup>-de-Serbie, Paris ;

#### CONSEIL DE LA COMPAGNIE

LACOUR-GAYET (Jacques)<sup>3</sup>, 224, bd St-Germain, Paris.

#### DIRECTION

MARON, directeur, à Tunis  
DU BEAUFFRET, directeur adjoint, à Tunis.

Capital social. — 30 MF en 60.000 act. de 500 fr. libérées, remboursables à 600 fr. av. 1968 par tirages au sort annuels. À l'origine, 12 MF ; porté en 1877 au chiffre actuel.

Obligations. — Émission de 1877 à 1907 de 402.296 oblig. de 500 fr. Remboursement au pair av. 1876 par tirages au sort annuels en novembre. Intérêt de 3 % payable par coupons semestriels les 1<sup>er</sup> février et 1<sup>er</sup> août.

Répartition des bénéfices. — Intérêt de 29 fr. 60 par act. ; prélèvement de 0 fr. 40 par act. p. l'amortissement du cap, le tout représentant la garantie de l'État. Sur le surplus : 5 % à la rés. légale ; 5 % au conseil ; le solde aux act.

---

*Annuaire Desfossés*, 1925, p. 357-358 [saisi main] :

Chemins de fer tunisiens

Conseil : M. Trélat, Ch. Georges-Picot, C. Ferrand, E. Herscher, J. Saint-Romas, J. Fouquet, Lorieux, L. Boulle, Thureau, A. de Montureux<sup>4</sup>, P. Jurien de la Gravière, E. Philippar.

---

---

<sup>2</sup> Louis Lorieux (Nantes, 20 septembre 1871-Paris XVII<sup>e</sup>, 10 mars 1958) : fils de Théodore Lorieux, inspecteur général des Ponts et chaussées, et de Marie Péju. Marié le 26 mars 1900, à Paris XVII<sup>e</sup>, avec Mathilde Goüin, fille de Jules Goüin, régent de la Banque de France. Ingénieur E.C.P. Après des débuts à la Thomson, il fait carrière à la Compagnie des Batignolles : administrateur du Bône-Guelma (1902) et de sa suite, la Cie fermière des chemins de fer tunisiens, et du Dakar-Saint-Louis (1909). En outre, administrateur de la Société des alcools du Centre (1912), de la Société textile du Centre (1916), des Chantiers généraux (1917) et de leur filiale, Société Immobilière de Cette (1919), ainsi que des Verreries de Saint-Ingbert (1923).

<sup>3</sup> Jacques Lacour-Gayet (1883-1953) : ancien secrétaire du conseil du Bône-Guelma et futur administrateur délégué de Radio-Luxembourg, entre autres. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

<sup>4</sup> Arthur de Montureux (1861-1944) : secrétaire du Syndicat agricole des colons français de Tunisie. administrateur d'une quarantaine de sociétés, dont l'Omnium des mines d'Algérie-Tunisie (1903). Voir [encadré](#).

Ingénieurs et ingénieurs-conseils  
(*Annuaire industriel*, 1925)

Costarramone (Étienne), chev. Lég. honn., Soaï-Kieng, Cambodge. E.C.P. Ingénieur des Travaux publics en Indo-Chine. (Travaux publics.)

Antérieurement : Chemins de fer de Bône-Guelma. Régions libérées, section des Travaux d'art.

Cuny (Émile), 3, r. Mirabeau, Tunis. T. 19-42. E.C.P. Ingénieur du service de l'exploitation au chemin de fer de Bône-Guelma.

Dupouy (François), Bône, département de Constantine, Algérie. T. 0-02. — E. C. P. Chef d'arrondissement de l'exploitation des Chemins de fer algériens de l'État. (Exploitation des chemins de fer.)

Antérieurement : Service de l'exploitation de la Compagnie P. O. et au Chemin de fer de Bône-Guelma

Gallut (Armand), chev. Lég. honn., Bizerte, Tunisie. E.C.P. Directeur des travaux du port de Bizerte. Entreprise Hersent. (Travaux publics.)

Antérieurement : ingénieur au canal de Suez. Inspecteur du Chemin de fer de Bône-Guelma. Directeur du Service des eaux à Porto. Directeur des travaux de la ville de Dijon.

Lachèze (Maurice), Dakar, Sénégal. E. C. P. Directeur de la Compagnie des chemins de fer de Dakar à Saint-Louis. (Chemins de fer.)

Antérieurement : inspecteur de l'exploitation au Chemin de fer de Bône-Guelma. Chef d'exploitation du Chemin de fer de Kayes au Niger.

Landormy (Marcel), chev. Lég. honn., 2, r. de Navrin, Olivet, Loiret. E.C.P. Adjoint au directeur général des Etablissements Philippe Rémy, Calais, Strasbourg, Paris.

Antérieurement : conducteur de travaux à la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, Tunisie. Chef de sous-secteur à l'Office de la reconstitution industrielle, à Soissons. Ingénieur de la Société de travaux publics et de constructions en ciment armé, Paris.

Masseron (Jean), 95, r. de Portugal, Tunis. E.C.P. — Attaché au service de la voie du chemin de fer de Bône-Guelma.

Mathieu (Fernand), chev. Lég. honn., 69, r. Al-Djazira, Tunis. E.C.P. Attaché au service de la voie du chemin de fer de Bône-Guelma

Mocqueris (Paul), chev. Lég. honn., 14, rue du Réservoir, Tunis. E.C.P. Ingénieur-conseil de diverses compagnies et sociétés.

Antérieurement : chef du service des études et travaux neufs au chemin de fer de Bône-Guelma.

Normand (Léon), chev. Lég. honn., 224, rue Croix-Nivert, Paris, 15<sup>e</sup>. T. Ségur 76-18. — E.P.C. Chef du Service du Mouvement au Nord-Sud, Paris. (Chemins de fer.)

Antérieurement : inspecteur aux Chemins de fer du Nord et inspecteur principal au Bône-Guelma

Serpette (Jean), chev. Lég. honn., villa des Carmes, route de Saint-Joseph, Nantes, Loire-Inférieure. T. 17-50. E.C.P. — Ingénieur à la Compagnie générale de construction de locomotives de Batignolles-Châtillon, Ateliers de Nantes-Saint-Joseph. (Chemins de fer. Construction et réparation de locomotives et matériel roulant. Cémentation, trempe et traitement thermique des aciers.)

Antérieurement : ingénieur. Inspecteur du matériel et de la traction aux Chemins de fer de Bône-Guelma, Tunisie

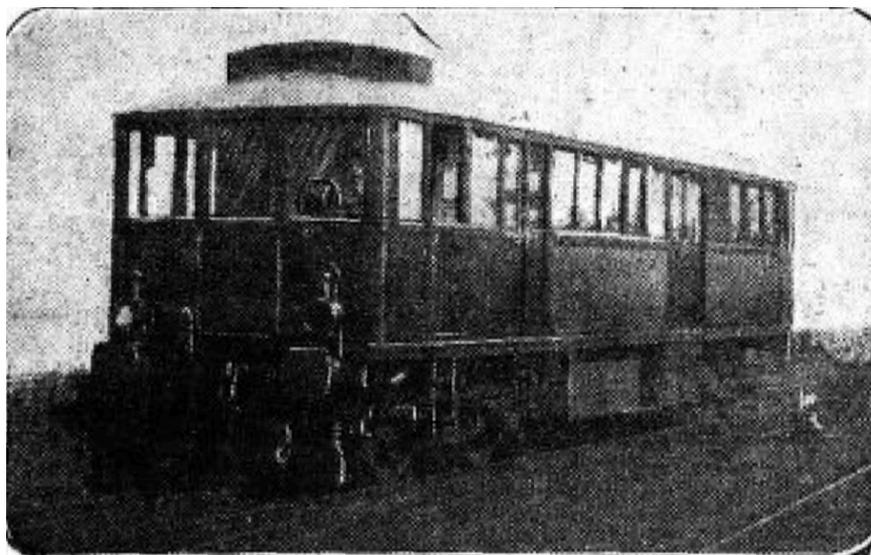
---

### Des matériels Renault en Tunisie (*Le Figaro*, 26 janvier 1925)

Une dépêche adressée de Biskra aux usines Renault par M. de Lalaurencie indique laconiquement le succès du voyage accompli sur automotrice de Tunis à Tozeur, puis, sur voiture Renault six roues, de Tazeur à Biskra. Le télégramme dit que « les autorités tunisiennes sont enchantées du matériel qui a permis d'accomplir le voyage sans incident et avec une régularité parfaite ».

L'automotrice à essence dont il est question est à deux boggies, avec transmission à cardan et double poste de commande. Établie pour circuler sur voie métrique, elle peut transporter une soixantaine de personnes, leurs bagages et les sacs postaux.

Celle dont nous parlons plus haut, livrée à la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens (Bône-Guelma), est aménagée en voiture-salon pour les déplacements du résident général.



L'automotrice Renault pour voie métrique

Les automotrices Renault, remarquablement conçues, peuvent réaliser sur les réseaux départementaux une vitesse en palier de 45 kilomètres à l'heure, et peuvent remorquer un tonnage important. Pour les réseaux d'intérêt général, la vitesse peut être portée à 60 kilomètres à l'heure. La consommation d'essence varie de 50 à 80 litres aux 100 kilomètres, selon les profils et les tonnages remorqués.

Le moteur est un six cylindres pouvant donner une puissance de 85 CV. Son régime lent lui assure une durée de fonctionnement considérable sans révision.

Le succès de l'automotrice ne doit pas faire oublier celui des voitures six roues Renault, dont les merveilleuses qualités sont connues de tout le monde, et qui

prolongent le rail à travers les immensités désertiques avec une régularité égale à celle du chemin de fer.

Une fois de plus, la maison Renault prouve la valeur technique et pratique de son matériel, ainsi que son désir constant de contribuer au progrès général, pour le plus grand bien de la France.

---

Les écoles d'apprentis de la C. F. T.  
(*Les Annales coloniales*, 31 mars 1925)

La Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens avait créé, l'an dernier, à Gafour une école d'apprentis, destinée à l'instruction professionnelle des futurs employés.

Les excellents résultats obtenus pendant la première année de fonctionnement de l'école a amené la Compagnie à envisager la création de deux autres centres d'apprentissage semblables, l'un à Tunis, l'autre à Sousse.

On peut, dès à présent, prévoir l'ouverture de ces deux écoles pour la rentrée d'octobre.

En ce qui concerne l'école de Gafour, le développement de cet établissement se trouve entravé du fait de l'impossibilité où se trouve la Compagnie d'admettre des élèves dont les familles ne résident pas à Gafour.

La Compagnie a demandé le concours de la direction générale de l'Instruction publique pour créer un petit internat géré par cette administration et annexé à l'école d'apprentissage.

La question est actuellement à l'étude.

---

Les trains touristiques  
(*Les Annales coloniales*, 31 mars 1925)

Les trains touristiques bi-hebdomadaires, organisés l'hiver dernier par la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, ont pu circuler régulièrement pendant la saison présente.

Le circuit, judicieusement établi, pour ces trains a rencontré la faveur du public qui, sans cesse plus nombreux, vient l'utiliser.

Le dernier départ a réuni 22 voyageurs pour 36 places disponibles.

C'est un appréciable résultat.

---

COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1925)

L'assemblée générale ordinaire du 15 mai était présidée par M. [Marcel] Trélat, président du conseil d'administration, assisté de MM. Van Laer et [Henri] Aicard<sup>5</sup>, en qualité de scrutateurs. Plus de 27.000 actions étaient représentées.

L'assemblée générale a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice 1924, se soldant par un bénéfice net de 2.883.156 fr.

---

<sup>5</sup> Henri Aicard : président de la Société des mines de fer de Kroumirie et des Nefzas.

Le dividende brut a été fixé à 30 francs comme nous l'avons annoncé, le solde de ce dividende sera mis en paiement à partir du 1<sup>er</sup> juin prochain, à raison de 15 francs brut, en échange du coupon n° 91.

L'assemblée a ratifié l'avenant à la convention du 22 juin 1922, passé le 24 octobre 1924 avec le gouvernement tunisien.

MM. [Charles] Georges-Picot [CIC], [Charles] Ferrand, [Jean] Saint-Romas et [Joseph] Thureau, administrateurs sortants, ont été réélus.

Dans son rapport, le conseil expose qu'aucune construction de ligne nouvelle n'a été entreprise au cours de l'année 1924.

La transformation de la ligne de Tunis à la frontière algérienne a été poursuivie par le renforcement de la voie, actuellement achevé, et par le renforcement des ouvrages d'art, en partie réalisé.

Les autres travaux d'amélioration du réseau ont porté notamment sur la construction de bâtiments et de voies de gares, le renforcement de certains ponts de la ligne de Djedéïda-Bizerte, les aménagements des ateliers de Sidi-Fath-Allah et de la nouvelle gare P. V. [petite vitesse] de Tunis.

Parmi les améliorations nouvelles prévues aux programmes des travaux complémentaires. il y a lieu de mentionner : la construction en divers points du réseau de logements pour le personnel, l'établissement d'une ligne téléphonique directe entre Tunis, Sousse et Sbeitla, l'amélioration de la signalisation de la ligne de Tunis à Sfax, l'adoucissement du profil de certaines sections de ligne entre Tunis et Gafour.

L'effectif du matériel roulant et de traction, qui se composait, au 31 décembre 1923, de 215 locomotives, 241 voitures, 3.261 fourgons et wagons, s'est accru, au cours de l'année 1924, de : 3 locomotives, avec tenders, 11 voitures à voyageurs, 2 voitures-restaurants et 18 fourgons postaux.

Il s'est trouvé ainsi porté au 31 décembre 1924 aux chiffres suivants : locomotives, 218 ; voitures, 254 ; fourgons et wagons, 3.279.

Les livraisons restant à faire, à cette date, sur les marchés en cours portaient sur un total de 29 voitures à voyageurs, une locomotive Diesel électrique, une voiture automotrice de service.

La transformation de cinq locomotives Mallet-Compound à six essieux couplés du réseau à voie étroite n'a été entreprise, à titre d'essai, en vue d'une augmentation de la puissance de ce matériel.

La longueur des lignes exploitées n'a pas varié au cours de l'exercice ; elle est donc, comme au 31 décembre 1923, de 1.579 kilomètres 989 m. 09.

Les recettes totales se sont élevées à 55.226.314 fr. 50 correspondant à 34.954 fr. par kilomètre.

Les recettes présentent, dans leur ensemble, une diminution de 0,49 %.

---

COURRIER DE TUNISIE  
LA VIE ÉCONOMIQUE  
Distribution de graines  
(*Les Annales coloniales*, 26 novembre 1925)

La Direction de l'Agriculture vient de faire distribuer gratuitement des graines à divers agriculteurs et maraîchers français de Tunisie.

Ces semences ont été mises gracieusement à la disposition de la Compagnie des chemins de fer tunisiens par les services agricoles du P.-L.-M., pour être réparties au mieux à titre d'expérience entre les divers centres de colonisation de la Régence.

---

COURRIER DE TUNISIE  
LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES  
Navrant accident  
(*Les Annales coloniales*, 29 mars 1926)

M. Olmo, ouvrier français, âgé de 24 ans, employé au petit dépôt de la Compagnie des chemins de fer tunisiens, se sentant légèrement indisposé, était monté dans un wagon de première classe pour s'y reposer quelques instants. Or, ce wagon fut accroché à une locomotive. Réveillé en sursaut, M. Olmo s'aperçut que le wagon roulait. Il ouvrit aussitôt la portière et sauta sur le sol ; mais il le fit si malencontreusement que, dans sa chute, il se fractura le crâne.

C'est dans un état désespéré que M. Olmo fut transporté à l'hôpital civil français.

Le suicide d'une septuagénaire

Mme Casanova, mariée à un employé de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, à Djebel-Djelloud, s'était absentée de sa demeure pour quelques instants, en y laissant sa belle-mère, âgée de 75 ans.

À son retour, Mme Casanova, pénétrant dans un grenier, trouva sa belle-mère pendue à un chevron de la toiture.

À ses appels, le fils et les voisins arrivèrent. La malheureuse victime respirait encore, mais malgré les soins qui lui furent prodigués, elle ne tarda pas à rendre le dernier soupir.

Des premiers éléments de l'enquête, il résulte que la septuagénaire n'avait jamais pu se consoler de la perte de ses deux enfants, morts pendant la Grande Guerre.

---

COMPAGNIE FERMÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 17 juin 1926)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 27 mai sous la présidence de M. [Marcel] Trélat, assisté, comme scrutateurs, de MM. de Laert [*sic : de Laere, sous-directeur de la TCRP ????*] et Henri Aicard, et de M. [Jean] Brugère, comme secrétaire

Elle a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice 1925 se traduisant par un bénéfice net de 3.002.588 francs.

Le dividende brut a été fixé à 30 francs, y compris l'acompte de 15 francs réparti le 31 décembre dernier. Le solde a été mis en paiement sous déduction des impôts à partir du 1<sup>er</sup> juin.

Le dividende n'absorbant que 1.800.000 fr., une somme de 1.202.588 francs a été portée au crédit des réserves.

Aucune construction de ligne nouvelle n'a été entreprise en 1925, la longueur exploitée étant de 1.598 kilomètres 060 mètres.

Les recettes totales se sont élevées à 62.632.652 francs, correspondant à 39.564 fr. par kilomètre, chiffre en augmentation de 4.610 fr. sur celui correspondant de 1924.

L'augmentation des recettes d'un exercice à l'autre est de 13,41 %.

Il a été transporté 4.054.688 voyageurs, 18.362 tonnes de messageries et 2.262.356 tonnes de marchandises en petite vitesse.

---

COURRIER DE TUNISIE  
LA VIE ÉCONOMIQUE  
En faveur des études agricoles  
(*Les Annales coloniales*, 26 et 27 juillet 1926)

Ainsi que les années précédentes, le conseil d'administration de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens a mis à la disposition de l'Association des anciens élèves de l'École coloniale d'agriculture de Tunis, une bourse de voyage destinée à l'un des élèves. de la promotion sortante.

Cette bourse, dont le montant a été porté à 5.000 francs, a été attribuée à M. Rignault, major de la promotion, qui, au cours de son voyage, étudiera le fonctionnement. des coopératives agricoles dans l'Afrique du Nord.

Le conseil d'administration de la Compagnie alloue, par ailleurs, une subvention annuelle de 1.000 francs, spécialement affectée à la bibliothèque des élèves de l'École d'agriculture.

---

COURRIER DE TUNISIE  
LA VIE ÉCONOMIQUE  
Au Conseil supérieur des chemins de fer  
(*Les Annales coloniales*, 14 octobre 1926)

À la dernière réunion du Conseil supérieur des Chemins de fer, les travaux de l'assemblée ont porté sur la grave question de la hausse constante des matières premières et surtout du charbon.

Il y a lieu de prévoir que la situation créée par cette hausse amènera prochainement la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens à envisager le relèvement de ses tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises.

---

Oui ! mais...  
(*Les Annales coloniales*, 20 décembre 1926)

Un de nos confrères écrit dans le *Journal de Tunis* :

« Quand donc se décidera-t-on à bazarder à quelque colonie les lamentables petites machines de la voie étroite, tout au moins la série des 350 et la 360 qui, si souvent, occasionnent des retards aux trains de Nabeul qu'elles sont appelées à remorquer.

L'île de Madagascar manque de locomotives : elles feraient très bien son affaire car là-bas, les usagers ne doivent pas être difficiles à contenter, pas plus que nous à l'ouverture des lignes à voie étroite.

Cela nous changeait tant de la diligence ou des landaus que nous les trouvions parfaites. »

Notre confrère rappelle ensuite que, précisément, le Service des chemins de fer de Madagascar attend incessamment des locomotives qu'il a commandées en France, et il conclut :

« Qu'on ne vienne pas nous dire qu'elles (ces locomotives) sont utiles quand on voit toutes les machines aux ateliers de Dubosville et, le plus navrant, sans aucun abri, exposées à l'air salin qui les ronge et les détériore. »

Cette protestation n'est pas sans fondement, mais ce souci patriotique d'économies ne s'enveloppe pas d'une exagérée diplomatie. Oui, certes, ce qui n'est plus acceptable en Tunisie pourrait rendre encore service en des pays moins évolués ; et, surtout, aucun gaspillage, à l'heure actuelle, ne doit être toléré. Mais quelle colonie accepterait des machines déclarées « lamentables » ? Au fond, il doit s'agir de la protestation, d'ailleurs légitime, d'un voyageur, d'un « cochon de payant » énervé par les retards du train de Nabeul.

---

L'emballage des primeurs  
(*Les Annales coloniales*, 20 décembre 1926)

La Compagnie des chemins de fer tunisiens étudie actuellement la possibilité d'organiser pour le printemps prochain une exposition d'emballage des primeurs.

La question de l'emballage étant primordiale dans l'exportation des primeurs, l'initiative de la C.F.T. est intéressante et sera certainement couronnée de succès.

---

COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
S.A. frse au capital de 30 MF.  
Siège social : Paris, 8, r. Lavoisier  
Registre du commerce : Seine, n° 120.260  
Adresse télégraphique : Tunirail-Paris  
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,  
*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord*, 1926-1927, p. 129-131)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

*Idem.*

COMMISSAIRES AUX COMPTES

QUESNEL (Pierre), 22 *ter*, r. Legendre, Paris ;  
VALLEUIL (T. de), 9, r. du Cdt-Marchand, Paris.

---

Les chemins de fer en Tunisie  
(*Le Figaro*, 17 janvier 1927)

La longueur totale des lignes exploitées par la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens était, au 1<sup>er</sup> janvier dernier, de 1.583 kilomètres, dont 507 à voie normale (1 m. 44) et 1.076 à voie étroite (1 m. 10).

À cette même date, l'effectif en matériel roulant se composait de 215 locomotives.

4 voitures automotrices, 280 voitures à voyageurs et 3.279 wagons de marchandises.

Au cours du dernier exercice, les recettes d'exploitation se sont élevées à 62 millions 632.653 fr., et les dépenses à 73.881.701 francs.

Par rapport à l'exercice, les recettes réalisées ont accusé une augmentation de 7 millions 406.339 fr., soit 4.610 fr. par kilomètre augmentation due au relèvement du tarif à partir du 3 mai 1925.

Les principaux éléments du trafic marchandises ont été les suivants : céréales, 237.000 tonnes ; phosphates, 646.000 tonnes ; minerais de fer, 704.000 tonnes ; marchandises diverses, 664.000 tonnes. Au total, 2.262.000 tonnes.

---

EN TUNISIE  
AVEC LE TRAIN SPÉCIAL DE TOURISME DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 12 février 1927)

Depuis qu'on en parle, il nous tardait d'en faire l'expérience et de savoir si vraiment il n'entraîne pas une part trop grande de « bourrage de crâne » dans les éloges quelque peu emphatiques que nous subissons de la part de ceux qui revenaient de parcourir ce circuit. Train touristique ! La belle affaire, c'est un train comme un autre avec un horaire différent et voilà tout. Et puis sur voie étroite ? Hum ! ça doit être une sorte de tramway, peut-être un peu perfectionné ; mais comment voulez-vous parler de chemin de fer sur voie étroite ?

Eh bien, n'en déplaise à nos lecteurs qui auront déjà peut-être fait eux aussi ces quelques réflexions excusables chez des profanes, rien de tout cela n'est exact et nous sommes heureux de battre publiquement notre coulpe en nous accusant du péché de médisance par ignorance de cause.

Ce n'est point un train comme les autres, car c'est un train tout à ses usagers spéciaux, et rien qu'à eux, où ils ont leur place marquée de bout en bout ; il s'arrête en même temps qu'eux aux endroits intéressants, et, bon enfant, attendra la fin de leur visite pour repartir. C'est, on peut dire, de l'automobile sur rail.

Quant au matériel, il peut soutenir la comparaison avec ce qui se fait de mieux comme luxe et comme confort : grand salon largement vitré et décoré de la façon la plus heureuse de marqueteries d'érable et de citronnier ; confortables fauteuils individuels pouvant s'orienter dans tous les sens, voilà pour ceux qui aiment à voyager en société. Ceux qui préfèrent l'isolement ont à leur disposition deux vastes compartiments de six places également luxueux. Les deux voitures de ce modèle communiquent entre elles et avec le wagon-restaurant de la Compagnie internationale des wagons-lits [CIWLT], dont les cristaux et l'argenterie étincelants sur un linge immaculé permettent les conjonctures les plus séduisantes au sujet des menus qui seront servis dans ce cadre.

Sur le quai arrivent affairés les voyageurs, qui seront pendant six jours nos compagnons de route, et nous échangeons le premier coup d'œil qui équivaut presque à une présentation. Curieux par profession, nous avons vite fait de savoir qu'il y a là sept Américains en deux groupes, trois familles anglaises, un groupe d'Italiens de cinq personnes, deux Parisiens, un professeur d'archéologie hollandais et vos deux serveurs.

Un inspecteur nous fait remettre individuellement une pochette offerte gracieusement par la Compagnie fermière des Chemins de fer tunisiens, et contenant une série de guides, notices et plans des régions que nous allons traverser, aimable prévenance accueillie avec plaisir par tous.

Entre-temps, le train a pris son départ sans heurts et sans secousses et il faut, sans retard, admirer le panorama de Tunis encore endormie au bord du lac et caressée par les rayons du soleil levant qui frappe déjà plus violemment Sidi-bou-Saïd sur sa falaise escarpée. L'eau du lac a par place des reflets rose tendre dus à la présence des flamants en troupes nombreuses et ce spectacle, tout de grâce et de douceur, complète l'inoubliable souvenir que nous a laissé le coucher du soleil admiré hier soir de Sidi-bou-Saïd.

Nous traversons Rades et ses riants jardins pour arriver bientôt à Hammam-Lif. La vue des deux pitons jumelés du Bou-Kornine évoque immédiatement le souvenir de la

Montagne des Eaux chaudes, citées à plusieurs reprises dans Salammbô. N'est-ce pas aussi quelque part dans ce massif montagneux que certains veulent trouver le défilé de la Hache funeste aux mercenaires ?

Le domaine industriel et agricole de Potinville nous donne en passant une impression profonde de ce que peut la colonisation française dont l'énergie et la ténacité sont souvent si méconnues. Nous entrons, du reste, dans une région agricole splendide, pendant que la ligne, quittant le littoral, s'infléchit vers le sud en coupant à sa base la presqu'île du cap Bon.

Les vignobles du Khanguet, de Grombalia se succèdent, peignés et ratissés comme un jardin d'agrément et tout le long de la voie, nos yeux exercés discernent des vestiges de la domination romaine ; ici des citernes, pans de murs ou fûts de colonnes encore émergeant du sol ; là une ferme importante s'est élevée sur les fondations d'un fortin de surveillance très probablement.

Après Bir-bou-Rekba, une jolie échappée sur la mer, avec Hammamet coquettement blottie dans ses jardins d'orangers et de citronniers au fond du golfe, nous indique que nous nous sommes rapprochés de la côte. De l'autre côté, la plaine est limitée par des montagnes bleuâtres dont tous les plans se détachent avec une netteté surprenante, dominés par la masse qui paraît imposante du Zaghouan, la montagne des eaux qui, aux temps anciens, alimentait déjà Carthage.

On nous montre au passage, dans un col garni de quelques oliviers entre deux montagnes arides, l'emplacement de l'antique Aphrodisium dédiée à Vénus et où subsiste encore, paraît-il, entre autres, un arc de triomphe bien conservé.

Puis, sur un piton escarpé au milieu de la plaine, le village berbère de Takrouna où se sont conservés intacts le type et les mœurs de ces farouches autochtones.

Au passage, Enfidaville rappelle l'histoire de la lutte héroïque soutenue par les premiers Français acquéreurs de terre tunisienne contre la coalition d'étrangers et d'indigènes qui avaient juré de les en déposséder à tout prix. C'eût été dommage, car ce que nous voyons de cet immense domaine, cultures, vignes, olivettes, nous paraît un modèle du genre.

À Enfidaville montent quatre nouveaux voyageurs français qui nous expliquent que, projetant de quitter la Tunisie par le service automobile de Tozeur à Biskra, ils n'utiliseront notre train spécial que jusqu'à Tozeur. Désireux de ne pas manquer la visite de Kairouan, ils sont partis hier et nous rejoignent ici.

Sur ce, la clochette du maître d'hôtel nous invite à passer à table, car il faut avoir déjeuné avant d'arriver à Sousse. Menu exquis, service parfait, et pendant ce temps nous voyons défiler tout un panorama dont le caractère se modifie peu à peu ; à mesure que nous descendons vers le sud, la culture se raréfie et les terres apparaissent moins riches. Et cependant, à Menzel-Darbel-Ouar, entre autres, les restes d'une basilique byzantine et d'un aqueduc attestent que la région possédait autrefois des agglomérations importantes.

À Kalaa-Kebira, Kalaa-Srira, Akoudat, on attire notre attention sur les gros villages un peu analogues aux bourgs de France dominés par le minaret comme par un clocher et où se concentre toute la population agricole d'une région. C'est un aspect essentiellement tunisien qui ne se retrouve pas ailleurs en Afrique du Nord et il est curieux de voir, matin et soir, tous les sentiers environnants se peupler de trottinantes caravanes de minuscules petits ânes africains emportant au travail ou ramenant à leur foyer ces travailleurs presque uniformément vêtus de bure d'un aspect monacal.

Sousse, deux heures et demie d'arrêt pour visiter ; tout le monde se hâte, les uns vers les autobus que leur a préparé une agence de voyage ; les autres, plus indépendants, vers des voitures particulières. Pour nous, l'obligeance bien connue de MM. Hignard frères, les sympathiques organisateurs tunisiens, nous vaut de suivre le sort de leur caravane.

Nous passons au musée, fort intéressant certes, mais dont le local est d'une exigüité fâcheuse ; à l'hôtel de ville, construction d'un style arabe moderne fort heureusement conçu et où l'on a pu utiliser pour l'ornementation de belles mosaïques trouvées dans la région. Puis, nous montons aux catacombes, nécropole de l'ère chrétienne, découvertes il y a relativement peu de temps. De la Kasba, le panorama est splendide. La ville arabe, au premier plan, encerclée dans ses murailles restées intactes, descend jusqu'au port en gradins successifs, tandis qu'au delà du golfe de Sousse s'estompe la côte de Monastir et de Madhia ; l'horizon terrestre a ici une couleur spéciale gris argenté due à l'abondance des oliviers qui contraste d'une façon fort curieuse avec le bleu cru du ciel.

Nous repartons et sommes surpris de voir l'allure ralentie de notre train. C'est tout bonnement que nous traversons la ville, sur les rails paisiblement posés en travers de la grande place, sans protection aucune qu'un agent indigène qui court devant la locomotive pour faire écarter les imprudents. C'est familial et efficace, puisque, paraît-il, personne ne se fait écraser. Nous longeons le port et les amoncellements d'alfas. La poussière qui s'élève des magasins à phosphates relégués au bout du môle, tout aussi bien que les importantes huileries dont nous apercevons les cheminées fumantes nous prouvent l'activité commerciale et, partant, la richesse de cette région.

Les bois d'oliviers nous accompagnent un peu encore après M'Saken, puis le pays semble s'appauvrir ; des sebkhas apparaissent, sortes de lagunes plus ou moins à sec suivant la saison et où les efflorescences salines simulent de loin une eau étonnamment calme. Nous sommes surpris de voir en troupes nombreuses, dans presque toutes les dépressions de terrains, des grues cendrées qui paraissent fort familiarisées avec le chemin de fer.

Un de nos compagnons attire soudain notre attention sur une masse géométrique qui se profile à l'horizon. Aucun doute, c'est le colisée d'El-Djem que nous apercevons longtemps d'avance. Les Joanne et les Baedeker sont consultés rapidement et chacun se documente sur l'histoire et la légende de la ville de Thysdrus. À peine descendu, le contraste vous émeut de la masse énorme de ces arènes et des misérables masures avoisinantes, cependant construites de la substance même du géant de pierre. La visite n'en est pas longue, car il y a peu de détails à examiner, mais l'impression est formidable et presque angoissante dans le silence que trouble seul le cri aigu des petits éperviers de murailles.

Le jour baisse, nous nous acheminons vers la gare et, pendant ce temps, le soleil se couchant derrière l'amphithéâtre l'embrase d'une façon féerique ; est-ce une apothéose de la grandeur et de la force romaine présidant pour plus tard un retour de ce qui n'est plus, ou est-ce un reflet sanglant des tueries dont il fut témoin qui marque le colosse d'un stigmate impérissable ?

Peu à peu, sa silhouette formidable disparaît dans la nuit qui nous laisse deviner, après un pays plat et un peu monotone, les grandes oliveraies de Sfax où nous arrivons à la nuit.

Pour n'être pas affublé du titre de palace, l'Hôtel des oliviers ne nous en offre pas moins le confort le plus moderne et nous prenons plaisir à prolonger dans ses salons luxueux une soirée qui termine heureusement noire premier jour de voyage.

Légendes :

Le train touristique : Un départ de Tunis.

Intérieur d'un wagon-salon.

Intérieur du wagon-restaurant.

Hammam-Lif et le djebel Bou-Kornine.

Sousse. — Vue générale.

El-Djem. — Le Colisée. Photos Deconcloit.

---

L'express d'Algérie  
(*Les Annales coloniales*, 29 mars 1927)

On sait que la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens étudie l'organisation d'un express sur la ligne d'Algérie.

La compagnie s'occupe en ce moment de faire renforcer les ponts et les courbes sur toute la ligne.

L'on espère que dans deux mois, l'express pourra être mis en marche.

---

RENSEIGNEMENTS SUR LES SOCIÉTÉS  
Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens  
(*Armée, marine, colonies*, 15 mai 1927)

Le conseil proposera à l'assemblée du 20 mai de fixer le montant du dividende pour l'année écoulée à 30 francs brut par action de capital sur lequel un acompte de 15 fr. a déjà été payé le 31 décembre 1926.

En outre, la Compagnie mettra en paiement, à la même époque que le solde du dividende, un coupon spécial de 7 fr. 50 brut.

Depuis l'origine de la Compagnie et en vertu de ses anciens statuts, les dates de paiement des dividendes avaient comme point de départ le 1<sup>er</sup> octobre de chaque année, alors que l'année sociale s'étendait du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre ; il en résultait un décalage de trois mois que la Compagnie entend faire cesser par la distribution de ce coupon spécial.

---

Nouvelles diverses  
Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 30 mai 1927)

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1926 présentant un solde créditeur, de 3.094.742 fr. 11. Elle a fixé le dividende à 30 fr. par action de capital et renouvelé le mandat de MM. Léon Boule, Fouquet, Herscher et Trélat, administrateurs.

---

COURRIER DE LA TUNISIE  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
Les pensions des cheminots  
(*Les Annales coloniales*, 20 juin 1927)

En vertu d'un arrêté récent du directeur général des Finances et du directeur général de Travaux publics, les pensions des cheminots tunisiens retraités ont été majorées sous certaines conditions avec effet rétroactif du 1<sup>er</sup> juillet 1926. La Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens se prépareraient à payer le 1<sup>er</sup> juillet prochain cette augmentation aux intéressés qui recevront ainsi un rappel d'un an de majoration.

---

L'automobile en Tunisie

Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens  
[Société Tunisienne Automobile-Transports](#)  
(*L'Écho d'Alger*, 23 juin 1927)

La Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens et la Tunisienne Automobile viennent, d'accord avec la Direction générale des Travaux publics, de décider pour la saison estivale 1927, du 20 juin au 30 septembre, le rétablissement du service de correspondance automobile accélérée entre Souk-el-Arba et Aïn-Draham.

Départ de Tunis par le train de 6 h. 59', arrivée à Souk-el-Arba à 10 h. 45'.

Départ de Souk-el-Arba en autocar à 11 heures, arrivée à Souk-el-Arba à 12 h. 45'.

Départ d'Aïn-Draham en autocar, 17 h. 30', arrivée à Souk-el-Arba à 19 heures.

Départ de Souk-el-Arba par le train de 19 h. 53', arrivée à Tunis à 23 h. 31'.

Assuré par les autocars rapides et confortables de la grande firme tunisienne, ce service jouira, sans aucun doute, de la vogue qu'il a connue l'année dernière et sera grandement apprécié des estiveurs désireux de venir braver les ardeurs de la canicule sous les frais ombrages de la Kroumirie.

---

REVUE COLONIALE  
[Prestations allemandes en nature]  
par ANDRÉ GÉRAUD  
(*Le Journal des débats*, 17 décembre 1927)

Voici quelques renseignements ... sur l'emploi des prestations allemandes aux colonies :

Fait étrange l'Algérie, la Tunisie et le Maroc ne sont pas encore entrés dans ce mouvement. À peine peut-on citer des wagons commandés par les chemins de fer tunisiens, une drague envoyée dans les ports du Maroc et quelques petits navires chargés de la liaison avec la métropole.

---

Crédit hôtelier tunisien\*  
(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1928)

[...] On signale la création à Tunis d'un « Crédit hôtelier tunisien » sous l'impulsion du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie avec le concours de la [Compagnie des chemins de fer tunisiens](#), de la Compagnie générale transatlantique, de la Compagnie du Sfax-Gafsa, de la Banque populaire de Tunis. [...]

---

CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Le Journal des débats*, 11 mai 1928)

Le conseil d'administration de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens proposera à l'assemblée générale des actionnaires du 20 mai courant de fixer le dividende de l'exercice 1927 à 40 francs brut pour les actions de capital et à 10 francs brut pour les actions de jouissance.

Ces sommes seront payées sous déduction de l'amortissement et des impôts et, en ce qui concerne les actions de capital, sous déduction de l'acompte de 15 francs mis en paiement le 31 décembre 1927.

---

COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 2 juin 1928)

L'assemblée générale ordinaire de cette société a eu lieu le 25 mai sous la présidence de M. Trélat et a approuvé les comptes de l'exercice 1927 accusant un soldé créditeur de 3.250.025 francs.

Le dividende a été fixé à 40 francs pour les actions de capital et 10 francs pour les actions de jouissance. Un acompte de 15 fr. ayant été payé le 31 décembre dernier, le solde de 25 francs sera mis en paiement à compter du 30 juin ainsi que le dividende des actions de jouissance.

Il a été porté une somme de 710.962 fr. à la réserve sans affectation spéciale.

Les recettes totales se sont élevées à 100 millions 215.509 francs, en augmentation de 100 millions 280.000 francs.

Le rapport indique qu'au cours de l'année 1927, les gouvernements algérien et tunisien ont entrepris la construction d'un tronçon de ligne, d'environ 35 km., raccordant la ligne à voie métrique de Tunis à Kalaa-Djerda à la ligne algérienne de Tébessa au Kouif ; la mise en service aura lieu vers fin 1928.

L'assemblée extraordinaire a apporté diverses modifications de forme à l'article 47 des statuts, notamment pour porter de 5 à 10 % les tantièmes des administrateurs et pour prévoir la constitution de réserves, fonds d'amortissement, etc.

---

La Tunisie, fruitier de la France  
Les raisins de table  
(*Les Annales coloniales*, 3 juillet 1928)

On sait que la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens fait un gros effort pour suivre de près le développement des cultures maraîchères et fruitières de la Régence. Cette étroite collaboration avec le producteur est d'un intérêt capital pour les exportateurs tunisiens.

La Tunisie possède d'excellents raisins d'exportation, les razegui, malvoisie des chartreux, taphly, muscats, drodelabi, tétons de négresse ont fait leurs preuves.

Les chasselas n'ont aucune raison d'être inférieurs à ceux de l'Algérie.

On peut pousser aussi à la plantation de Valensi qui donnent d'excellents résultats en Oranie notamment.

L'expérience de l'Algérie nous a appris quels étaient les emballages à adopter, il reste maintenant à dresser une main-d'œuvre pour les utiliser.

Les grands marchés français, Paris, Lyon, Marseille, les villes d'eaux, Vichy, notamment, offrent à nos raisins primeurs et tardifs, un débouché certain et la Suisse est capable d'absorber tout ce que nous pourrions lui envoyer en toutes catégories.

Des emballages extrêmement soignés sont donc indispensables au commerce des raisins. À ce propos, le congrès récemment tenu à Agen, a éclairé utilement les exportateurs.

Après les éliminations nécessitées par le mauvais état de quelques caisses, il restait au stand tunisien 24 caissettes de beaux fruits étiquetés avec soin et qui, présentés dans l'ordre approximatif de maturité ont remporté un gros succès auprès des amateurs de ces dégustateurs.

L'expédition comportait 39 caisses. Les éliminations furent de 15. Il restait donc exposé :

9 caisses bonnes ; 6 caisses très bonnes ; 9 caisses remarquables. Au total : 24.

Le déchet de 15 sur 32, soit 36 %, paraît énorme. Il convient de remarquer qu'il porte sur 10 unités sur les raisins fragiles de Beldi, Sultanine, Paradizia, ce qui réduit sensiblement à 18 la perte sur les autres variétés.

Les variétés : rasegui blanc, malvoisie des chartreux, taphly, muscats divers se sont montrés incontestablement supérieures comme résistance au transport, comme présentation et qualité.

Mais, comme on ne l'ignore pas, le raisin destiné à l'expédition doit être cueilli le matin et transporté de suite au local d'emballage sans avoir eu le temps d'être réchauffé par le soleil et en évitant de le meurtrir. Or, tous les raisins qui ont été remis à la Compagnie fermière pour être exposé à Agen ont eu à subir un transport plus ou moins long en voiture ou en auto ; de 5 à 20 kilomètres et sont arrivés à un moment où la chaleur était déjà très forte.

De plus, le choix des produits avait, semble-t-il, été plutôt fait dans le but de briller à un concours agricole que dans celui de faire une expédition commerciale, et en choisissant leurs plus belles grappes, les expéditeurs négligèrent peut-être de se rendre compte si les voisines, un peu moins belles, n'étaient pas plus aptes à supporter le voyage.

Cependant, expérience faite, il ne sera nullement impossible aux producteurs tunisiens d'améliorer ces exportations puisqu'après tout : « Présenter, c'est vendre. »

---

Marcel Trélat, grièvement blessé  
(*Les Annales coloniales*, 6 août 1928)

Près de Pontamur (Puy-de-Dôme), une automobile occupée par M. Marcel Trélat, ancien maître des requêtes au Conseil d'État, 98, boulevard Malesherbes, à Paris, a heurté un camion conduit par M. Léonard, marchand de vins à Villosanges. Le choc fut très violent. La voiture de M. Trélat fut complètement broyée. Mme Trélat fut tuée sur le coup. M. Marcel Trélat, grièvement blessé, a été transporté dans une clinique de Clermont-Ferrand.

Souhaitons que M. Marcel Trélat, qui, tous les ans, fait une cure au Mont-Dore, frappé si cruellement dans ses plus chères affections, se remette au plus tôt de ses graves blessures.

M. Marcel Trélat, qui est président du conseil d'administration de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, est également administrateur de nombreuses sociétés métropolitaines et coloniales.

---

COURRIER DE TUNISIE  
LA VIE ÉCONOMIQUE  
Arrivée de matériel  
(*Les Annales coloniales*, 6 août 1928)

Par les bateaux de la Compagnie de navigation Daher vont arriver à Tunis 350 wagons destinés à la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens.

---

COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 13 août 1928)

Telle est la dénomination actuelle de la Compagnie Bône-Guelma et prolongements, dont l'origine remonte à 1875.

À cette époque, la France n'avait pas encore établi son protectorat sur la Tunisie. Mais l'existence d'un territoire contigu à notre province de Constantine et ouvert, par suite de la faiblesse et des embarras financiers de son gouvernement, au jeu de toutes les convoitises rivales, ne pouvait laisser notre politique indifférente.

Depuis 1869, une Commission internationale avait été appelée à exercer un contrôle sur les finances du bey, et il en résultait entre les puissances représentées au sein de cette Commission une lutte permanente d'influences. Il était donc évident, vers les années 1875-1876, que la moindre concession de travaux publics prendrait une importance considérable.

En 1876, le général Khereddine, Premier ministre du bey, concéda à une compagnie française, la Société de Construction des Batignolles, un tronçon de chemin de fer allant de Tunis à la Dachla-Djandouba, c'est-à-dire à 50 kilomètres environ de la frontière algérienne.

Cette concession, d'abord rétrocédée à une filiale de la Société des Batignolles, la Compagnie des chemins de fer de la Medjerdah, fut ensuite, en 1877, cédée à la Compagnie Bône-Guelma, dont le réseau, situé dans le département de Constantine, touchait à la frontière tunisienne et pouvait naturellement se prolonger dans la direction de Tunis.

Le réseau Bône-Guelma, augmenté des tronçons Dachla-Djandouba-frontière algérienne et Tunis-Hammam-Lif, prenait ainsi une importance stratégique et politique de tout premier ordre, et l'on peut dire qu'il n'a pas seulement précédé le protectorat français sur la Tunisie, mais qu'il a contribué à son établissement.

Après 1881, la compagnie reçut de nouvelles concessions dans le Nord de la Tunisie ; vers Béja, en 1885, et, en 1892, vers Bizerte, Kairouan, Sousse et le cap Bon. En 1901, le réseau tunisien de la Compagnie s'étendit jusqu'à Kalaat-Es-Senam et au Kef, dans la région minière et phosphatière de la table de Jugurtha ; puis, en 1905, jusqu'à Henchir-Souatir, dans la région des fameux gîtes phosphatiers de Gafsa. Enfin, en 1907 et en 1910, le réseau s'enrichit d'embranchements dans le Nord et dans le cap Bon et rejoignit le réseau de la Compagnie de Gafsa à Sfax, complétant le tout homogène de près de 1.600. kilomètres, qui constitue aujourd'hui le réseau de la Compagnie française des chemins de fer tunisiens.

---

COURRIER DE TUNISIE  
LA VIE ÉCONOMIQUE  
Chemins de fer tunisiens  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> septembre 1928)

La Société des chemins de fer tunisiens vient d'obtenir du gouvernement tunisien l'autorisation de majorer ses tarifs. Cette augmentation, applicable à compter du 1<sup>er</sup> juillet dernier, a été rendue nécessaire par les nouvelles charges imposées à la Compagnie du fait de la péréquation des traitements de base de son personnel.

---

Suicide  
(*Les Annales coloniales*, 22 septembre 1928)

M. Charrié Jules, employé à la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, âgé de 40 ans, atteint de neurasthénie, demeurant à Tunis, s'est donné la mort chez lui en se tirant une balle de revolver.

---

CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 29 septembre 1928)

L'assemblée générale extraordinaire du 26 septembre a autorisé le conseil à faire apport de terrains situés à Tunis à l'Union foncière nord-africaine contre remise de 3.000 actions nouvelles de 500 francs de la dite société, dont le capital, actuellement fixé à 7.200.000 francs, sera augmenté en conséquence.

---

1928 (juillet) : APPORTS DE TERRAINS À L'UNION FONCIÈRE NORD-AFRICAINE  
(futur **FONCIER AFRICAIN FRANÇAIS**)

---

Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens  
(anciennement Bône-Guelma)  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 8 octobre 1928)

Une assemblée ordinaire, tenue le 26 septembre extraordinairement, a autorisé le conseil à faire apport des terrains que la société possède à Tunis, dans les quartiers de Montfleury et du Belvédère, à l'Union foncière nord-africaine ; en échange de ces apports, la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens devra recevoir 3.000 actions nouvelles au nominal de 500 francs de la dite société.

.....

---

COURRIER DE TUNISIE  
LA VIE ÉCONOMIQUE  
L'eau dans la Régence  
(*Les Annales coloniales*, 5 décembre 1928)

Le forage d'un puits dans l'oued Siliana pour permettre l'alimentation des machines de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens par pompage direct avait été adjugé dernièrement.

Le débit du puits actuel, ainsi déchargé des prélèvements nécessaires aux machines, pourra permettre d'augmenter la quantité d'eau journalière distribuée à la cité de Gafour qui compte actuellement plus de deux mille habitants.

Le remplacement de la conduite de 40 millim. de distribution du village par une conduite d'un diamètre supérieur a été mis à l'étude.

Les travaux nécessaires pour porter la capacité de la cuve que la ville de 30 à 50 mètres cubes sont presque terminés.

---

*Annuaire Desfossés*, 1929, p. 361 [saisi main] :

Chemins de fer tunisiens

Conseil : M. Trélat, Ch. Georges-Picot, C. Ferrand, E. Herscher, J. Saint-Romas, J. Fouquet, Lorieux, L. Boulle, Thureau, A. de Montureux, P. Jurien de la Gravière, E. Philippar.

---

L'oligarchie financière et industrielle en France  
(*Les Documents politiques*, mai 1929)

PICOT, dit GEORGES-PICOT, Charles

Administrateur : Crédit national, *Crédit industriel et commercial* [CIC], Alsacienne de Crédit industriel et commercial, Bordelaise de Crédit industriel et commercial, Banque de l'Indochine, Caisse foncière de crédit, Société belge de crédit industriel et commercial, Urbaine-Incendie, Urbaine-Vie, Urbaine-Capitalisation, Urbaine et la Seine, Comité des forges de France, Commentry, Fourchambault, Decazeville, Aciéries de Rombas, Charbonnages du Tonkin, Charbonnages de Louvain, Société civile de Joudreville, *Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens* (ancien Bône-Guelma).

---

Informations financières  
FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 2 juin 1929)  
(*Les Annales coloniales*, 15 juin 1929)

L'assemblée ordinaire a eu lieu le 31 mai, sous la présidence de M. [Marcel] Trélat, président du conseil d'administration, et a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice 1928, dont le compte de liquidation fait ressortir un solde créditeur de 3.161.786 francs, qui a été réparti comme suit : dividende de base et amortissement des actions, 1.800.000 francs ; tantièmes du conseil, 100.178 francs ; réserve sans affectation spéciale, 625.608 francs ; dividende supplémentaire (10 fr. par action), 600.000 francs.

Le dividende total ressort ainsi à 40 fr. Un acompte de 15 francs ayant été mis en paiement en décembre dernier, contre remise du coupon 100, le solde de 25 francs sera mis en paiement le 30 juin prochain, contre remise du coupon n° 101. Le dividende supplémentaire de 10 francs sera payé à la même date aux actions de jouissance, contre remise du coupon n° 2.

MM. [Pierre] Jurien de la Gravière, [Louis] Lorieux, [Arthur] de Montureux et [Edmond] Philippar, administrateurs sortants, ont été réélus.

Dans son rapport, le conseil indique que les gouvernements algérien et tunisien ont poursuivi, pendant l'année 1928, la construction d'un tronçon de ligne d'environ 35 kilomètres, reliant, à partir de la gare de Kalaa-Djerda, la ligne à voie métrique de Tunis à Kalaa-Djerda à la ligne algérienne du Kouif à Tébessa et à Souk-Arrhas. La mise en service de ce tronçon est imminente.

Diverses améliorations ont été apportées au programme de travaux complémentaires à réaliser en 1929. Le matériel roulant ou de traction a été renforcé. Diverses améliorations sont également prévues au matériel en service, comportant des transformations de locomotives en vue de leur augmentation de puissance, l'extension de l'éclairage électrique des voitures, l'application du frein à air comprimé Westinghouse au matériel du réseau à voie normale.

La longueur du réseau exploité n'a pas varié au cours de l'exercice. Les recettes sont élevées à 101.257.203 francs, contre 100.215.599 francs. Les recettes voyageurs

sont en diminution de 4,45 %, celles de grande vitesse de 4,71 ; par contre, celles de la petite vitesse sont en augmentation de 3,46 %.

Une assemblée extraordinaire, tenue ensuite, a approuvé une refonte générale des statuts, adaptant ces derniers à la jurisprudence actuelle sur les sociétés anonymes, ainsi qu'aux besoins de l'exploitation sociale.

---

AFRIQUE DU NORD  
Les silos coopératifs de Tunisie  
par ROBERT GAUTHIER  
(*Les Temps*, 13 octobre 1929)

Au nombre des remèdes que le ministre de l'agriculture recommandait récemment aux agriculteurs de France comme susceptibles de leur porter aide est la création de silos coopératifs. La baisse du prix du blé amènera-t-elle la constitution, en France, d'organismes que deux de nos colonies déjà connaissent ?

En Algérie, les silos coopératifs sont d'usage courant. La Tunisie, elle, s'est mise à en construire, et le programme envisagé est vaste puisqu'il comporte, outre la construction de silos de conservation, l'édification de silos d'exportation — les premiers qui existeront en Afrique du nord.

C'est à Béja, un des centres de grosse colonisation européenne, situé à 150 kilomètres environ de Tunis, qu'a été édifié, il y a deux ans, le premier silo coopératif : la Société coopérative du silo de Béja fut formée au capital de 1.100.000 francs, dont un tiers versé par les coopérateurs et deux tiers avancés par le gouvernement tunisien ; ces deux tiers étant prêtés sans intérêt et remboursables en 25 ans. Notons, en outre, que la société groupe non seulement des colons européens, mais aussi des exploitants indigènes, et pratique ainsi une utile, coopération.

Le silo peut abriter 30.000 quintaux. Construit en ciment armé, il est attenant à la gare de Béja, c'est dire que les sacs qui en sortent peuvent être, sans nouveau charroi, chargés sur les wagons.

À leur arrivée, les grains sont versés dans une trémie, puis, sans autre manipulation, aspirés ou foulés par des pompes à air ou distribués par des vis sans fin, ils sont successivement nettoyés, tararés, triés et envoyés ensuite dans des cuves où leur conservation est pratiquement indéfinie. Les mêmes procédés mécaniques permettent la sortie des cuves et l'ensachage. Une glissière amène directement les sacs dans les wagons. Une installation a été prévue pour la ventilation lorsque les cuves s'échauffent.

Le silo est administré par un conseil d'administration ; il n'accepte les récoltes que des seuls membres. Les grains vendus, les répartitions ont naturellement lieu au prorata des livraisons, compte tenu des frais d'exploitation.

La réussite du silo coopératif de Béja fut un stimulant et hâta la mise au point des projets formés. Toutefois, ce ne furent point des sociétés locales, mais une société dont le champ d'activité s'étendait à toute la Tunisie qui fut constituée : en août dernier naissait la Société coopérative des silos à grains de Tunisie. Cette société — qui pratique également la coopération entre Français et indigènes puisque le conseil comprend deux administrateurs indigènes — envisage l'édification de quinze silos dans les principaux centres à céréales du Nord. La construction de trois de ces silos — ceux d'El-Arroussa, El-Kaouat et Ousseltia — a déjà été mise en adjudication. Agencés sur le modèle de celui de Béja et toujours à proximité d'une gare, les silos coopératifs auront une capacité beaucoup plus grande : 300.000 tonnes pour les trois dont la construction va commencer.

Comme son aînée, la Société coopérative des silos à grains de Tunisie compte obtenir l'aide pécuniaire du gouvernement tunisien : des avances allant jusqu'au quadruple du capital versé.

Les avantages recherchés par les coopérateurs tunisiens sont ceux mêmes que M. Jean Hennessy a laissé entrevoir aux agriculteurs français : conservation des blés ; échelonnement des ventes et, par là, maintien d'un meilleur équilibre des prix ; défense contre les intermédiaires ou les spéculateurs ; avance aux agriculteurs sur les blés warrantés. En outre, certaines questions se posent en Tunisie avec plus d'acuité qu'en France ; les colons espèrent les résoudre à l'aide de la coopération : création de types standardisés, tant pour la meunerie que la minoterie ; aisance des transactions, la garantie donnée par la coopérative aux acheteurs devant rendre plus faciles les ventes sur simple échantillon ; détermination de variétés permettant les meilleurs rendements.

Gain de temps et de main-d'œuvre, tel est encore le bénéfice que les colons tunisiens recherchent, et ils estiment que la construction de silos dotés de procédés mécaniques permettra cette double économie.

### Silos d'exportation

C'est aussi pour diminuer le nombre, des manipulations, lors de l'exportation des grains, cette fois, qu'a été constituée, en août dernier également, la Société anonyme des silos de port de Tunisie. Les ports tunisiens manquent encore de la place et des aménagements nécessaires au rapide chargement des bateaux. Les sociétés de phosphates, depuis longtemps déjà, ont créé l'outillage qui leur était nécessaire, et telles installations celles des Phosphates de Gafsa, à Sfax, par exemple, permettent un débit extrêmement rapide. Par contre, pour ce qui concerne les céréales, rien jusqu'ici n'avait été fait. C'est à dos d'hommes que sont amenés à bord les sacs qu'il faut, ensuite, délier à la main pour le chargement en vrac. Certains bateaux doivent ainsi demeurer cinq ou six jours à quai, tandis que s'affairent à leurs flancs plusieurs escouades de portefaix qui exigent des salaires élevés et qui, la saison dernière notamment, se mirent en grève et exigèrent une augmentation, sous prétexte que la récolte « était trop belle ».

Les colons conçurent donc l'idée d'équiper à leurs frais les ports et notamment d'y construire des silos dits « d'exportation » qui, grâce aux moyens mécaniques dont ils seront pourvus, permettront une forte économie de main-d'œuvre et une libération beaucoup plus rapide des bateaux. Constituée à cet effet, la Société coopérative des silos de port se propose de construire, dans les principaux ports de la Tunisie, des silos, qui, dressés entre une voie de garage et un quai, entre le wagon et le bateau, dotés, eux aussi, de pompes à air et de vis sans fin, recevront le grain à son arrivée et, sans colportage, sans nouvelle manipulation, le chargeront en quelques heures, en une journée au plus, sur le bateau. C'est à Bizerte que sera construit le premier silo d'exportation ; on pense qu'il pourra être mis en service dès la saison prochaine.

Silos de conservation, silos d'exportation se complètent. Ils sont reliés par le chemin de fer, mais les colons espèrent que, là encore, des modifications interviendront qui permettront une économie de main-d'œuvre et de sacs. [Ils pensent, en effet, que la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, qui dessert la région des céréales, mettra quelque jour en service des wagons permettant le transport en vrac des grains.](#) Des silos, ces grains seront alors directement déversés dans les wagons.

Cette innovation serait d'autant mieux accueillie que certains colons tunisiens utilisent des moissonneuses-batteuses, qu'ils pourront, dès lors, les grains qui sortent de la batteuse étant recueillis dans des bennes, les porter directement au silo, et que leurs récoltes quitteront ainsi la Tunisie, sans avoir été ensachées, c'est-à-dire avec le minimum de manipulation.

---

Les colons tunisiens ont pris, depuis longtemps, l'habitude de se grouper : c'est avec fierté qu'ils rappellent que la chambre d'agriculture de Tunis est la doyenne des chambres d'agriculture de France et des colonies.

Ils ont eu des problèmes particuliers à résoudre, des difficultés à vaincre, des méthodes à créer ou à adopter. Sans doute, ont-ils trouvé que la recherche, les expériences tentées en commun ou à frais communs permettaient d'arriver aux solutions désirées. Quoi qu'il en soit, les œuvres coopératives agricoles sont, en Tunisie, fort nombreuses et comportent des caisses d'assurances mutuelles, des coopératives de motoculture qui fournissent notamment l'essence à des prix inférieurs d'un tiers à ceux du commerce, des caves, des huileries coopératives, etc.

Désireux de résoudre certains problèmes relatifs à la conservation, à la vente, au chargement sur bateaux de leurs grains, les colons ont donc de nouveau songé au groupement coopératif. C'est dans la construction de silos coopératifs qu'ils ont cru trouver la solution. D'autres solutions, sans doute, auraient été possibles, et certains proposaient, récemment, pour la France, la construction non plus de silos, mais de hangars coopératifs. Les conditions d'exploitation sont d'ailleurs fort différentes en Tunisie de ce qu'elles sont dans la métropole. Ayant choisi la solution qu'ils croyaient leur convenir, les colons tunisiens se sont organisés pour l'appliquer. Leur tentative a pour garant d'heureuses tentatives antérieures.

---

Congrès eucharistique de Carthage.

*(Bulletin mensuel de l'Office du protectorat français, Tunisie, novembre 1929)*

Le conseil d'administration de la société anonyme, chargée de l'organisation du congrès eucharistique International de Carthage, est ainsi composé :

Administrateurs : ... Maron, directeur de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens ...

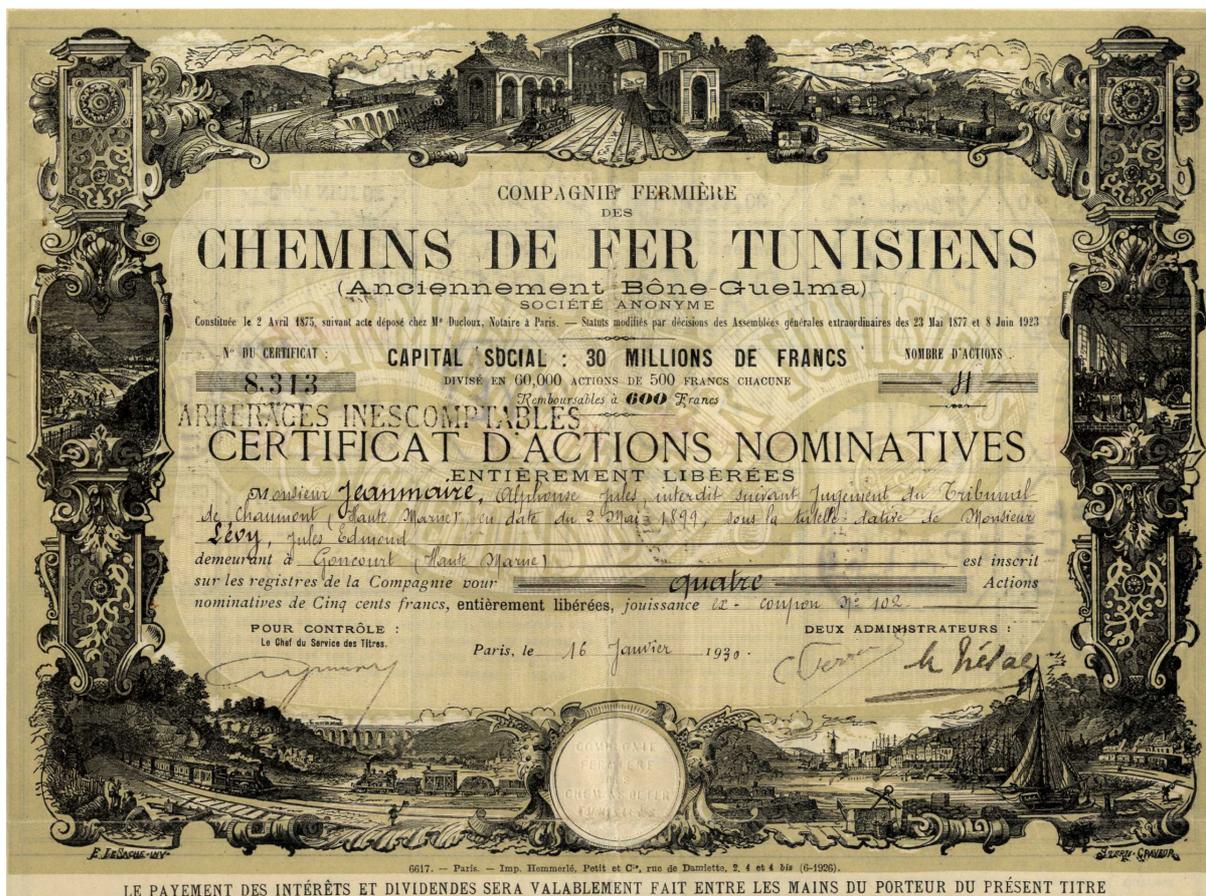
---

CHEMINS DE FER TUNISIENS

*(Le Journal des débats, 15 décembre 1929)*

Mise en paiement d'un acompte de 15 francs brut, égal au précédent, à partir du 31 décembre.

---



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE FERMIERE  
DES  
CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(Anciennement Bône-Guelma)  
Société anonyme

Constituée le 2 avril 1875, suivant acte déposé chez M<sup>e</sup> Ducloux, notaire à Paris.  
Statuts modifiés par décisions des assemblées générales extraordinaires  
du 23 mai 1877 et 8 juin 1923.

Capital social : 30 millions de fr.  
divisé en 60.000 actions de 500 fr. chacune  
remboursables à 600 francs.

ARRÉRAGES INESCOMPTABLES

CERTIFICAT D' ACTIONS NOMINATIVES  
entièrement libérées

Monsieur Jeanmaire, Alphonse, Jules, interdit suivant jugement du tribunal de  
Chaumont (Haute-Marne) en date du 2 mai 1899, sous la tutelle dative de M. Lévy,  
Jules, Edmond,  
demeurant à Goncourt (Haute-Marne) est inscrit  
sur les registres de la Compagnie pour quatre actions  
nominatives de cinq cents francs, entièrement libérées, jouissance ex-coupon n<sup>o</sup> 102

Pour contrôle :

le chef du service des titres

Deux administrateurs :

Charles FERRAND

Marcel TRÉLAT

Paris, le 16 janvier 1930

Imp. Hemmerlé, Petit & Cie, Paris

LE PAYEMENT DES INTÉRÊTS ET DIVIDENDES SERA VALABLEMENT FAIT ENTRE LES  
MAINS DU PORTEUR DU PRÉSENT TITRE

---

LÉGION D'HONNEUR  
MINISTÈRE DE LA GUERRE  
(*Journal officiel de la République française*, 12 février 1930, p. 1561, col. 1)  
(*Le Temps*, 13 février 1930)  
au titre civil  
Chevaliers

Debize (René-Marie)[Né le 9 juillet 1869 à Paris, 10<sup>e</sup>. Fils de François Alphonse Debize, ingénieur du service des tabacs, et de Mme, née Pauline Albertine Marie Gariel. Marié le 10 déc. 1900 à Montbard (Côte-d'Or) avec Anne Élisabert Landré], ingénieur en chef du service du matériel et de la traction à la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, 41 ans de service. [Décédé en février 1931 (ci-dessous)].

---

COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1930)

Les actionnaires de cette société se sont réunis le 6 juin en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. [Marcel] Trélat, président du conseil d'administration.

Ils ont approuvé les comptes et la bilan de l'exercice 1929, tels qu'ils lui ont été présentés. Le compte de gestion établi par application de la convention du 22 juin 1929 fait apparaître un solde débiteur; de 24 millions 500.733 fr. 05 ; le produit de l'impôt sur les transports a été de 28.113.074 fr. 15, couvrant donc largement le déficit.

Après la prise en charge par le Gouvernement tunisien du montant du solde débiteur du compte de gestion, le solde créditeur du compte de liquidation s'élève à 3.840.770 fr. 37. Le dividende a été fixé à 45 francs par action de capital, sous déduction des impôts et de l'amortissement statutaire. Un acompte de 15 francs, représentant la moitié du dividende de base statutaire ayant été versé le 31 décembre dernier, le solde de 30 francs sera mis en paiement le 30 juin prochain, contre remise du coupon numéro 103. Le dividende des actions de jouissance, soit 15 francs, sera payé à la même date contre remise du coupon numéro 3.

L'assemblée a approuvé le quatrième avenant à la convention du 22 juin 1922, passé le 24 avril 1929 avec le gouvernement du protectorat, portant sur la durée de l'affermage, la rémunération de la compagnie et la valeur du forfait. Selon le nouvel avenant, la convention d'affermage prendra fin le 31 décembre 1948 alors que la convention de 1922 fixait la durée à six années ; en ce qui concerne la rémunération de la compagnie, les paliers sur lesquels étaient basées la prime de gestion et la prime d'économie sont portés respectivement de 800.000 francs à 1.700.000 francs et de 1.400.000 francs à 2.900.000 francs.

La valeur de base du forfait est portée d'après les résultats de l'année 1928, pris comme terme de comparaison, à 2.400 fr. par kilomètre, au lieu de 1.300 fr. Ensuite, le montant du forfait pour chacune des années ultérieures cesse d'être constant et devient variable d'après une formule indexée partant de la valeur de base ci-dessus indiquée de 2.400 francs

L'assemblée a approuvé également la convention passée le 11 janvier 1930 avec le gouvernement du protectorat, aux termes de laquelle la compagnie s'engage (engagement déjà rempli aujourd'hui), à créer une ou plusieurs sociétés filiales

investissant un capital au moins égal à 4 millions et ayant un objet social très étendu : création et. gestion de services commerciaux de transports automobiles en liaison avec le chemin de fer, de services de factage et de camionnages, de services publics de transports en commun. sur toutes opérations de magasinage et de manutention dans les transports mixtes empruntant les routes et les voies ferrées.

La longueur des lignes exploitées est restée de 1.583 kilomètres. Les recettes totales se sont élevées à 113.072.754 francs, correspondant à 71.427 francs par kilomètre, en augmentation totale de 11.815.550 francs, correspondant à 7.464 francs par kilomètre.

Cette: augmentation est due en partie au relèvement des tarifs appliqués au 1<sup>er</sup> juin 1928 et, pour le surplus, à l'accroissement général du trafic. Il a été transporté, en 1929, 4.155.994 voyageurs, en augmentation de 517.072 francs sur l'année précédente. Le tonnage des marchandises transportées en petite vitesse s'est élevé à 2.866.112 tonnes, en augmentation de 288.618 tonnes sur 1928. Le tonnage des messageries s'est élevé à 13.725 tonnes.

---

### La crise agricole en Tunisie (*Les Annales coloniales*, 25 juin 1930)

Nous avons déjà entretenu nos lecteurs de la crise agricole en Tunisie. Au mois d'octobre dernier, nous avons publié un long entretien que M. Manceron, résident général, nous avait accordé sur les mesures à prendre pour y remédier. Ce sont ces mesures qui sont appliquées à l'heure actuelle. Le montant des prêts consentis par le Crédit foncier aux colons officiellement installés depuis 1926 sur leurs terres va être porté de 50 à 100.000 francs et à 120.000 pour permettre aux jeunes colons de se libérer de leurs dettes à courts termes résultant autant de crédits de campagne que de fournitures (machines agricoles, carburants).

D'autre part, une des charges les plus lourdes de la culture sont les frais de transport, soit que le colon se serve des camions lui appartenant, ou des offices d'un courtier. Dans l'un et l'autre cas, le gain escompté se volatilise.

La direction des Chemins de fer tunisiens entreprend l'organisation rationnelle du camionnage des marchandises, des céréales notamment, depuis le lieu de production jusqu'au navire lointain, et cela dans des conditions de sûreté et de prix invariables qui enlèveront aux colons et risques et soucis.

En outre, une quinzaine de silos vont être construits à portée des centres producteurs. Le colon pourra ainsi conserver son grain et attendre un cours meilleur, avec la possibilité d'obtenir soit des warrants, soit des avances sur récolte, organisation assez complexe que les États-Unis, et plus récemment l'Algérie ont heureusement réalisée.

Ces silos auront une autre utilité : ils fourniront les moyens de faire sur place la discrimination des grains et la création de types standards des céréales de Tunisie.

À quelque chose malheur est bon. La crise des céréales aura appris aux colons, aux industriels et aux transporteurs à se connaître et à s'entraider au grand avantage de la richesse commune.

---

AFRIQUE DU NORD  
Transports publics et colonisation  
[camionnage, silos]  
(*Le Temps*, 25 juin 1930)

On nous écrit de Tunis :

Si le malheur des autres pouvait contribuer à apaiser tant soit peu l'infortune de qui que ce soit, les viticulteurs du Midi pourraient avec quelque sympathie tourner leurs regards vers cette Afrique du Nord contre laquelle certains d'entre eux, au contraire, expriment tant d'injustes griefs.

Là, en Tunisie en particulier, la mévente des céréales dans un pays spécialement appliqué à ces cultures a fait naître une crise dont le *Temps* récemment rapportait l'écho. Les colons demandeurs, comme les cultivateurs du Midi, attendaient trop de la générosité de la princesse, ici la République, là-bas la Régence beylicale. Mais le gouvernement tunisien, soucieux de donner à la colonisation les encouragements et secours qu'elle mérite, a pris diverses mesures, en s'inspirant des avis d'une commission chargée d'étudier les remèdes à apporter à la situation actuelle. En particulier, le montant des prêts consentis par le Crédit foncier aux colons officiellement installés depuis 1926 sur leurs terres pourra être porté de 50 à 100.000 francs et à 120.000 pour permettre aux jeunes colons de se libérer de leurs dettes à courts termes résultant autant de crédits de campagne que de fournitures (machines agricoles, carburants).

En même temps, des crédits à longs termes amortissables au gré des débiteurs, leur seront réservés. Mais ces mesures, si judicieuses soient-elles, ne sauraient répondre qu'à la période présente.

Elles ne modifient pas le fond du problème qui est de rendre plus rémunérateurs les produits de la terre. C'est là que des éléments apparemment extérieurs vont apporter leur secours. Il s'agit des transports publics. Une des charges les plus lourdes de la culture en Tunisie, en particulier pour les producteurs de céréales, est le transport d'un « bled » quelconque, souvent perdu loin de voies normales de communication, jusqu'au port d'embarquement. Dans ce cas, le colon, devant sa montagne de blé, est parfois amené à acquérir un large matériel de camions, qu'il lancera à travers gués et pistes au soin de chauffeurs improvisés. Qu'une pièce de la mécanique se détériore dans l'aventure, loin de tout centre muni d'appareillages d'auto, et l'on conçoit l'embarras du colon pour se tirer du mauvais pas. Parfois d'aimables courtiers répandus dans la campagne offrent au colon de venir quérir son blé à domicile. Mais à quel prix ! Et si le colon, et cela arrive, a besoin d'argent, alors c'est pire. Ainsi en transports jusqu'à une gare, de là jusqu'au port, et enfin des quais aux flancs du cargo, se volatilise le gain escompté du colon ; de là son juste découragement.

Une initiative heureuse de la direction des Chemins de fer tunisiens, compagnie fermière dont les intérêts sont liés à ceux du gouvernement tunisien, fera disparaître ce mal. Ce sera, avec le concours des éléments techniques nécessaires, l'organisation rationnelle du camionnage des marchandises, des céréales notamment depuis le lieu de production jusqu'au navire lointain, et cela dans des conditions de sûreté et de prix invariables qui enlèveront aux colons et risques et soucis. Mais il est d'autres besoins : souvent, le colon, sa récolte faite, se trouve, comme aujourd'hui, en présence de mauvaises conditions de vente et il a intérêt alors à conserver son grain jusqu'à un jour et un cours meilleurs. Il faut pour cela lui assurer la garde de sa récolte en silos, avec la possibilité d'obtenir soit des warrants, soit des avances sur récolte, organisation assez complexe que les États-Unis et, plus récemment, l'Algérie ont heureusement réalisée. Mais cet organisme régulateur manquait à la Tunisie. L'intervention financière du Protectorat, de la Compagnie de chemins de fer tunisiens et des coopératives agricoles va permettre la construction, dans toute la Régence, d'une quinzaine de silos à portée de tous les centres producteurs.

De même et de majeure importance, se précise la nécessité de créer des types standard des céréales de Tunisie afin de les coter exactement, au lieu qu'aujourd'hui elles sont livrées aux appréciations arbitraires des courtiers. Les silos qui se construisent fourniront les moyens de faire sur place cette discrimination des grains.

Ainsi se vérifie la stricte dépendance économique de toutes les activités agricoles, commerciales, industrielles qui s'ignorent trop souvent dans nos pays coloniaux, au détriment de la prospérité générale.

---

Fermière des Chemins de fer tunisiens  
(*Le Journal des finances*, 27 juin 1930)

La Fermière des Chemins de fer tunisiens n'a pas varié notablement à 918 l'action de capital et 371 l'action de jouissance ; à l'assemblée ordinaire, tenue le 6 juin, il a été déclaré que le gouvernement du Protectorat avait accordé à la Compagnie, par un important avenant au 28 avril 1929, de meilleures conditions financières et une prolongation de l'affermage de vingt années à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929. Le dividende a pu être porté en conséquence de 40 à 45 francs. D'importantes participations ont été prises dans des affaires de camionnage automobile, d'entreposage, etc., susceptibles de favoriser l'essor de la colonisation française en Tunisie, et, partant, la prospérité de la compagnie.

---

Chemins de fer tunisiens  
(*Le Journal des finances*, 5 septembre 1930)

Après la guerre, cette compagnie a rétrocédé son réseau au gouvernement tunisien, en vertu d'une convention qui limite son rôle à celui d'une société fermière. Ses revenus sont constitués par une part de 1 % sur les recettes et une prime à l'économie. Elle possède également un domaine propre qui comprenait des immeubles et des terrains importants. Ces derniers ont été cédés à l'Union foncière nord-africaine en échange d'un paquet d'actions de cette affaire. Les Chemins de fer tunisiens ont créé, en outre, plusieurs filiales : la Société tunisienne des silos de ports, la Société des silos de gares, la Société tunisienne des automobiles de transports pour le camionnage des marchandises des lieux de production aux gares.

La compagnie possède enfin des participations dans l'Algérienne de Produits chimiques et les Phosphates tunisiens.

Le capital des Chemins de fer tunisiens est resté fixé depuis 1877 au chiffre de 30 millions. Il est divisé en 60.000 actions de 500 fr. dont 8.823 sont amorties et remplacées par des actions de jouissance. Les actions de capital sont remboursables à 600 francs, soit avec une prime de 100 francs sur le nominal.

Pour assurer la construction et l'extension du réseau, qui compte 508 kilomètres de lignes à voie normale et 1.072 kilomètres de lignes à voie étroite, la Compagnie a émis pour 201.148.000 francs d'obligations, qui figurent au dernier bilan pour 117.207.553 francs.

Le total de ces emprunts et du capital correspond exactement aux 147.807.553 francs de dépenses qui figurent à l'actif pour l'ensemble des réseaux.

Jusqu'en 1926, la Compagnie a réparti régulièrement l'intérêt statutaire de 30 fr., minimum garanti par le gouvernement tunisien. En 1927, ce dernier ayant autorisé un relèvement des tarifs, la Compagnie a réalisé un bénéfice supérieur au précédent, ce qui lui a permis de porter son dividende à 40 fr. par action de capital, les actions de jouissance touchant pour la première fois une répartition de 10 fr. En 1928, à la suite d'un nouveau réajustement de tarifs suivi d'une nouvelle augmentation des bénéfices, les dividendes ont été portés respectivement à 45 et 15 fr.

Sur la base de ces répartitions, l'action de capital, qui cote 890 environ, se capitalise à 4,83 % net, la jouissance, qui vaut 370, rapporte 3,28 % net. La première, assurée d'un remboursement à 600 francs, plus une action de jouissance valant 370 francs, est évidemment la plus intéressante. C'est un titre assimilable à une obligation bien garantie, mais dont le rendement est susceptible d'un lent accroissement, car si les bénéfices que la Compagnie obtient en tant que fermière de l'exploitation sont forcément limités — les tarifs étant fixés par le gouvernement, ceux qu'elle retire de son domaine propre et de ses participations doivent augmenter avec le temps. Enfin, en cas d'éviction, la Compagnie disposerait, outre son actif propre, d'importantes réserves, se chiffrant déjà par plus de 23 millions au 31 décembre 1939, ce qui permet d'envisager l'avenir sans inquiétude. L'action constitue en somme un placement sûr, dont la rentabilité paraît appelée à s'accroître lentement et présentant par là même certaines chances de plus-value.

---

#### CIE FERMIERE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS (*L'Africain*, 12 septembre 1930)

Les recettes d'exploitation du premier semestre 1930 s'élèvent à 50.992.000 fr. contre 52.454.000 fr. pour la période correspondante de 1929. On déclare au siège de la société que cette diminution provient d'une réduction dans les transports des céréales, due à une mauvaise récolte, mais que, par suite du jeu du contrat d'affermage, les primes de gestion et d'économie revenant à la compagnie, ne se trouvent actuellement diminuées que d'une trentaine de mille francs environ.

On indique d'autre part que la Cie a créé au début de l'exercice, une filiale dénommée Société tunisienne des automobiles de transport, pour le camionnage des marchandises, notamment des céréales, du lieu de production jusqu'aux gares. Cette société est actuellement en plein fonctionnement, mais elle souffre aussi de la crise agricole.

En ce qui concerne les participations, on nous précise que la Société des silos des gares construit actuellement trois silos, dont un de 40.000 quintaux ; quant à la Société tunisienne des silos, elle poursuit l'achèvement du silo du port de Bizerte — d'une capacité de 60.000 quintaux — qui sera achevé vers la fin de l'année.

À ce sujet, le dernier rapport indiquait qu'il convenait de procurer aux colons le moyen d'assurer la conservation de leurs récoltes, dans les périodes de mauvaises conditions de vente, en leur offrant le magasinage, le gardiennage, le nettoyage et la discrimination des grains, enfin une organisation bancaire leur donnant la possibilité d'obtenir, soit des warrants, soit des avances sur récolte, en attendant des prix plus rémunérateurs.

---

#### LES SERVICES ACCESSOIRES DES CHEMINS DE FER TUNISIENS (*L'Africain*, 3 octobre 1930)

Le gouvernement tunisien vient de passer avec sa compagnie de chemins de fer une convention de prorogation qui, pour indifférente qu'elle soit en elle-même, est fort intéressante par ses conséquences et annexes, je veux dire les services accessoires de transports automobiles pour marchandises et de docks-silos que la compagnie de chemins de fer va créer ou a déjà créés.

Transports automobiles pour marchandises. — Voici comment s'exprime le conseil d'administration : « Nous allons donc, pour commencer, établir par régions des services

de camionnage de marchandises, principalement des céréales, en offrant aux colons de les alléger des sujétions qui les embarrassent trop souvent, spécialement en mettant à leur disposition des billets combinés leur assurant le transport de leurs grains depuis le lieu d'origine jusqu'au port : nous leur procurerons ainsi des facilités dont ils ont déjà, au cours d'expériences récentes, apprécié la valeur. »

Et plus loin, dans le rapport du conseil, on lit : « La garantie de durée qui nous est acquise, nous permet d'appliquer plus particulièrement nos disponibilités à la création d'entreprises et de services publics étroitement rattachés au chemin de fer, et qui en constituent, en quelque sorte, des prolongements ou des dépendances. La concurrence faite au chemin de fer par le développement des transports automobiles est aussi sensible en Tunisie, toutes proportions gardées, que dans la Métropole. Depuis des années, nous nous en préoccupons et le gouvernement du protectorat ne manquait pas de s'en préoccuper de son côté.

#### [Filiale commune avec la [Tunisienne Automobile](#)]

L'enquête que nous avons faite, les essais qui ont suivi, nous ont amenés à créer, en association avec la Société tunisienne automobile qui est l'une des plus puissantes entreprises de ce genre en Tunisie, une société filiale dont l'objectif principal est l'organisation d'un service rationnel de camionnage des marchandises, des céréales notamment, depuis le lieu de production jusqu'aux gares.

Nous comblerons ainsi une lacune importante dans l'économie agricole de la Régence. Les colons, en effet, souvent éloignés du chemin de fer, n'avaient pas à leur portée un service régulier pratique, leur donnant la sécurité des transports de leurs grains ; ils l'auront désormais, du moins nous l'espérons fermement, et dans un délai qui ne peut être éloigné.

Docks silos de gares et de ports. — Le conseil s'exprime ainsi : « D'autre part, l'intérêt que nous avons pris dans la création de la Société des silos de gare et de celle des silos de port répond à des buts précis :

Pour ce qui intéresse les colons, leur procurer le moyen d'emmagasiner leur récolte, d'assurer le gardiennage, le nettoyage et la discrimination des des grains, enfin leur donner la possibilité d'emprunter sur cette récolte l'argent qui sera nécessaire pour les ensemencements à venir. Les silos de port auront une autre destination, celle d'assurer dans de parfaites conditions de sécurité et de régularité les mouvements d'entrée et de sortie des grains. Pour ce qui regarde notre compagnie, ces organismes doivent provoquer l'avantage de canaliser, en quelque sorte, l'écoulement vers les ports de la récolte des céréales et d'éviter ainsi la crise de transport qui se produit inévitablement chaque année, à partir de la deuxième quinzaine de juin. »

Et voici les précisions du rapport du conseil : « Les colons tunisiens ayant créé des coopératives agricoles qui fonctionnent dans de bonnes conditions, ces organismes se sont groupés pour constituer une société dite des « Silos de gares » dans laquelle nous avons pris une participation égale au quart du capital initial : on projette avec le concours financier du Protectorat, la construction d'une quinzaine de silos qui seront à proximité immédiate des voies ferrées et reliées à elles par de courts embranchements.

Il y avait lieu, par ailleurs, de se préoccuper du mouvement d'entrée et de sortie des céréales depuis les ports de la Régence jusqu'à ceux du continent européen et vice versa : les ports tunisiens, en effet, n'ont pas d'organismes assurant le gardiennage, la conservation, la discrimination des grains suivant les méthodes modernes, c'est-à-dire avec élévateurs mécaniques, cellules appropriées, transbordeurs aériens, jonction directe avec la voie ferrée, etc.

Sur l'initiative de la Compagnie du port de Bizerte\* et de concert avec divers participants, nous avons fondé une société, dite « Société tunisienne des silos des ports » qui va construire au port de Bizerte, le premier silo tunisien qui permettra au commerce des grains de pratiquer dans les- conditions tout à fait rationnelles ses

opérations d'achat et de vente à l'entrée et à la sortie de la Régence. L'expérience acquise nous permettra d'entreprendre des constructions similaires dans d'autres ports tunisiens. »

---

ÉTUDES FINANCIÈRES  
Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie  
(*Les Temps*, 10 novembre 1930)

[...] Avec le concours du groupe Hersent et des Chemins de fer tunisiens, il a créé en 1929 les Silos coopératifs et la Société des silos du port de Bizerte. [...]

---

DANS LA LÉGION D'HONNEUR  
AFFAIRES ÉTRANGÈRES  
(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1931)

Officiers

Maron, directeur de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens à Tunis

---

Le mérite agricole  
(*Journal officiel de la République française*, 25 janvier 1931, p. 892)

Chevalier.

Mucchielli (Félix-Antoine), inspecteur de l'exploitation des chemins de fer tunisiens à Tunis.

---

DEUILS  
René Debize  
(*Le Journal des débats*, 15 février 1931)

Nous apprenons la mort de M. René Debize, ingénieur aux Chemins de fer tunisiens, chevalier de la Légion d'honneur.

---

*Annuaire Desfossés*, 1931, p. 374 :  
Chemins de fer tunisiens  
Conseil : M. Trélat, Ch. Georges-Picot, C. Ferrand, E. Herscher, J. Saint-Romas, J. Fouquet, Lorieux, L. Boulle, Thureau, A. de Montureux, P. Jurien de la Gravière, J. Brugère, E. Philippar.

---

TUNISIE  
Le transports et la mise en silo des récoltes  
(*Les Temps*, 17 mars 1931)

Dans un exposé fait récemment devant le syndicat des colons français en Tunisie, M. Marcel Trélat, président de ce groupement, a traité de la question des transports et de la mise en silo des récoltes.

Nous extrayons de cet exposé les passages suivants :

« Jusqu'à ces derniers temps, le blé tunisien arrivait déprécié sur les marchés métropolitains. On lui reprochait, non sans raison, son impureté et son peu d'homogénéité. La plupart des colons attachaient plus d'importance à la quantité qu'à la qualité, et ils livraient au commerce des grains de densité variable : fâcheuse condition pour la vente. Le plus souvent aussi, la qualité offerte donnait prise à la critique, et la cause de ce désordre résidait en partie dans le fait que le colon ensemencait ses terres avec des espèces trop diverses et insuffisamment sélectionnées. Une autre cause était l'imperfection des mélanges auxquels se livraient les commerçants en céréales.

De telle sorte que les chambres d'agriculture tunisiennes ont jugé, il y a quelques années, qu'une campagne très sérieuse devait être entreprise, afin d'amener les cultivateurs à une meilleure compréhension de leurs intérêts, à défaut de quoi ceux-ci verraient leurs produits de plus en plus dépréciés.

C'est dans le domaine des transports qu'il y avait le plus à faire. L'intérêt des colons était, en effet, d'avoir à leur disposition une organisation plus sûre et plus perfectionnée pour le transport de leurs denrées. Et celui du chemin de fer était de retrouver le bénéfice du trafic des céréales, qui tendait de plus en plus à lui échapper : il y avait donc coïncidence, et il était normal qu'une solution rationnelle dût intervenir. Or, la solution logique ne pouvait consister que dans la connexion de l'automobile et du chemin de fer.

La Compagnie des chemins de fer tunisiens a été, par suite, amenée à rechercher l'accord avec la direction générale des travaux publics tunisiens pour obtenir l'autorisation de créer des services de transports organisés suivant ce principe nouveau ; et, pour réaliser cet objectif, il a été passé entre le protectorat et elle, le 11 janvier 1930, une convention en exécution de laquelle la Compagnie, coopérant avec diverses sociétés et notamment avec la plus forte entreprise de transports automobiles de Tunis, a créé une filiale qui, depuis le printemps 1930, assure le transport des récoltes dans les régions de Medjez-el-Baz, Zaghouan, Pont-du-Fahs, Bou-Arada, El Akhouat et le Krib.

Ce service nouveau, quoique indépendant du chemin de fer, opère cependant en liaison avec lui et procure aux colons de nombreux allègements, dont ceux-ci reconnaissent volontiers et l'importance et l'agrément.

Une seconde et non moins importante question se posait : celle des silos.

La chambre d'agriculture de Tunis, sous l'impulsion de certains membres, tels que le président Gounot, MM. Fabre, Cailloux, Ponçon, Delorme, a mis sur pied un programme tendant à édifier en Tunisie une quinzaine de silos, situés à proximité des gares et reliés à celles-ci au moyen de courts embranchements.

On pense que l'exécution intégrale du programme des 15 silos coûtera de 45 à 50 millions.

Poursuivant l'étude de leur programme d'ensemble, les mêmes personnalités ont jugé qu'aux silos coopératifs de l'intérieur, établissements nettement agricoles, il était utile d'ajouter d'autres docks, placés dans les ports principaux, et propres à devenir les organes régulateurs des opérations d'entrée et de sortie des grains.

Les silos de port seront essentiellement des organes de transit. Leurs moyens mécaniques seront puissants et rapides ; on tâchera d'économiser le plus possible la main-d'œuvre, et on utilisera au maximum le machinisme.

Toutes les installations prévues, suffisant un trafic annuel de 50.000 tonnes, pourront être facilement accrues de manière à suffire à un trafic double. »

Deuil  
René Debize  
(*Le Journal des débats*, 15 mai 1931)

Nous apprenons la mort de M. René Debize, ingénieur, chef du service du matériel et de la traction aux chemins de fer tunisiens, chevalier de la Légion d'honneur.

---

Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens  
(*Les Temps*, 27 mai 1931)

L'assemblée du 23 mai a approuvé les comptes de 1930 et voté un dividende de 45 francs par action de capital et de 15 francs par action de jouissance.

---

REVUE DES VALEURS COLONIALES  
(*Le Temps*, 29 mai 1931)

Les Chemins de fer tunisiens se sont également maintenus à leur niveau antérieur, soit 783. L'assemblée du 22 mai a approuvé les comptes de 1930 et voté un dividende brut de 45 francs par action.

« La répercussion de la crise sur nos transports ne s'est réellement fait sentir qu'à partir du mois d'octobre dernier, a déclaré le président. Elle s'est accentuée depuis lors et nous sommes fondés à penser que le déficit d'exploitation sera sensiblement plus élevé en 1931 qu'en 1930 mais peut-être sera-t-elle atténuée par les transports de céréales, la récolte s'annonçant assez satisfaisante. »

La société va poursuivre l'extension de la filiale de transports par autos qui lui a donné satisfaction. Elle poursuivra ses efforts dans d'autres régions, d'accord avec le gouvernement tunisien, elle s'efforcera de prendre une place importante dans l'industrie automobile en Tunisie.

---

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).

---

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

Ministère des affaires étrangères  
PROMOTION DU CINQUANTENAIRE DE LA TUNISIE

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

Officier

Saint-Romas [Jean], administrateur, ingénieur en chef de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens.

---

#### LA VIE ECONOMIQUE

Initiatives de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens

(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1932)

La Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens a informé le public qu'elle soumet à l'homologation de M. le directeur général des Travaux publics de la Régence de Tunis une proposition ayant pour objet :

1° De supprimer, dans la nomenclature par ordre alphabétique des points d'arrêt des trains ouverts au service de la Grande Vitesse, les points d'arrêt d'Aïn-Sliman, Bekalta, Bir-Taïèb, Ouardenine, Sidi-Bagdadi et Touza ;

2° De modifier, en Grande Vitesse, le régime commercial des points d'arrêt de Djemmal, Mahdia, Moknine et Téboulba ;

3° De modifier, en Petite Vitesse, le régime commercial des points d'arrêt de Bir-Taïeb et Ouardenine.

Consulter les affiches apposées dans les gares.

---

#### CHEMINS DE FER TUNISIENS

(*Le Journal des débats*, 20 mai 1932)

Les comptes de 1931 se soldent par un bénéfice de 2.769.587 fr. contre 3.046.805 fr. Le dividende sera ramené de 45 à 40 fr. par action.

---

#### COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS

(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1932)

L'assemblée ordinaire des actionnaires, tenue le 3 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1931.

Après la prise en charge par le gouvernement tunisien du montant du solde débiteur du compte de gestion (35.420.373 fr.), le solde créditeur du compte de liquidation s'élève à 2.789.587 fr. 75.

Le dividende a été fixé à 40 francs par action, contre 45 fr. l'an dernier. Un acompte de 15 fr. ayant été mis en paiement le 31 décembre dernier, le solde de 25 francs sera payé le 30 juin contre remise du coupon n° 107. Le dividende supplémentaire de 10 francs sera également payé le 30 juin aux actions de jouissance, contre remise du coupon n° 5.

L'assemblée a ratifié la nomination de M. Jean Brugère, en qualité d'administrateur, en remplacement de M. Charles Ferrand, décédé.

Les recettes totales d'exploitation se sont élevées à 82.737.711 fr. 07 (correspondant à 51.400 francs par kilomètre), en diminution de 21.580.488 fr. sur celles de l'année 1930. La diminution porte sur toutes les branches du trafic ; elle est de 14,16 % pour

les recettes voyageurs ; de 17 83 % pour la grande vitesse, e de 23 35 % pour la petite vitesse.

Le poste « Participations » s'est accru, en 1931, de 7.781.000 fr. ; cette somme s'applique presque entièrement à deux entreprises de transports automobiles dont les services s'étendent sur tout le territoire de la Tunisie et dénommées : l'une, Tunisienne Automobile Transports et l'autre, Société tunisienne des transports automobiles du Sahel.

Parlant de la situation générale du réseau, le rapport du conseil d'administration indique que la Compagnie a, au cours de l'année écoulée, durement souffert de l'aggravation de la crise économique.

En Tunisie, la baisse des métaux, d'une part, et la chute de la livre sterling qui servait de base aux transactions sur les phosphates et sur les fers, ont contraint les industries extractives à modérer sérieusement ou même à suspendre leur activité. De ce fait, le trafic des matières pondéreuses, le plus intéressant pour l'exploitation ferroviaire de la Compagnie, s'est effondré au point que le tonnage transporté en 1931 n'a guère dépassé celui de 1930. Il en est résulté pour la Compagnie une perte de recettes de plus de 14 millions de francs, à laquelle s'est encore ajoutée celle de 3.100.000 francs subie sur le transport des marchandises diverses, et. une baisse de 4 millions sur le transport des voyageurs. Au total, la Compagnie a enregistré, au cours de 1931. un recul de recettes de plus de 21 millions de francs auquel le Conseil n'a pu opposer, malgré tous ses efforts, qu'un total d'économies de 7 millions et demi de francs.

Comme l'année précédente, une autre cause de la diminution des profits provient de la réduction des produits que la Société peut tirer de ses disponibilités. Enfin, les affaires dans lesquelles elle a pris des participations ont subi, en 1931, elles aussi, du fait de la crise, des diminutions de bénéfices.

Par suite du déséquilibre considérable entre les recettes et les dépenses, la formule qui détermine le montant de la prime dite d'économie a, dit le rapport, cessé de jouer et la Compagnie n'a rien touché à ce titre sur l'exercice 1931. Aussi le conseil a-t-il demandé au gouvernement du protectorat de modifier, par un avenant à la convention d'affermage, la formule de calcul de cette prime de façon que la Compagnie conserve toujours, malgré une baisse des recettes imprévisibles lors de l'établissement des contrats et indépendante de sa gestion, un intérêt financier au relèvement de l'exploitation du réseau. L'administration a reconnu le bien-fondé de cette réclamation et elle a soumis un avenant, rédigé dans ce sens à l'approbation du Grand Conseil. Cette assemblée n'a pas cru devoir accueillir la proposition de l'administration. La Compagnie demandera qu'elle lui soit soumise de nouveau au cours de la session prochaine avec les justifications utiles et le conseil a bon espoir que satisfaction sera donnée il cette légitime revendication.

D'autre part, le conseil a mis à l'étude toute une série de mesures nouvelles destinées à réduire notablement les dépenses d'exploitation ; leurs effets se feront sentir dès cette année et, plus encore, au cours des exercices suivants. Malgré ses efforts, le Conseil constate que, pour le moment, les nouvelles diminutions de recettes enregistrées depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier sont encore très supérieures aux économies qu'il a réalisées, sans qu'on puisse encore prévoir la fin de cette période de régression.

---

FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 17 décembre 1932)

Pour les dix premiers mois de 1932, les recettes enregistrées se totalisent à 57 millions 983.430 francs, contre 71.709.991 francs pour la période correspondante de l'an dernier. Comme nous l'avons annoncé précédemment, la Société porte tous ses

efforts à réduire ses frais d'exploitation. Cette réduction qui, déjà, l'an dernier, avait été de 7 millions 1/2, atteindrait, pour 1932, une somme de 10 millions de francs. Par ailleurs, un programme de mesures plus énergiques a été établi mais devra être accepté auparavant par le gouvernement du Protectorat.

---

*Annuaire Desfossés, 1933.*

Chemins de fer tunisiens

Conseil : M. Trélat, pdt ; E. Philippar, v.-pdt ; E. Herscher, J. Saint-Romas, J. Fouquet, Lorieux, L. Boulle, Thureau, A. de Montureux, P. Jurien de la Gravière, J. Brugère, J. Lacour-Gayet.

---

#### COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS

*(Les Annales coloniales, 14 janvier 1933)*

Un nouvel avenant à la convention d'affermage de la Compagnie a été approuvé le mois dernier par le Grand Conseil de Tunisie.

Cet avenant améliore la formule qui détermine le montant de la prime dite d'économie qui avait cessé de jouer, par suite du déséquilibre considérable entre les recettes et les dépenses.

Nous apprenons, d'autre part, que le conseil a poursuivi, au cours de l'exercice 1932, les mesures de compression des frais généraux. Ces mesures de compression avaient donné, pour l'exercice 1931, un total d'économie de 7.500.000 fr., somme représentant environ le tiers de la baisse des recettes qui dépassait 21 millions.

Pour les onze premiers mois de 1932, les recettes encaissées par la Compagnie s'élevèrent à 63.020.000 francs contre 77.386.000 francs pour la période correspondante de l'exercice 1931.

---

Mort de M. Marcel Trélat

*(Les Annales coloniales, 16 février 1933)*

*(Les Temps, 17 février 1933)*

Nous apprenons la mort de M. Marcel Trélat, maître des requêtes honoraires au conseil d'État, président de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, commandeur de la Légion d'honneur, décédé en son domicile 2, avenue Hoche, muni des sacrements de l'Église.

---

## EDMOND PHILIPPAR, PRÉSIDENT

FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS

*(Les Annales coloniales, 10 juin 1933)*

Les comptes de l'exercice 1932 se soldent par un bénéfice de 2.664.000 francs contre 2.769.587 francs en 1931. Comme prévu, le conseil d'administration proposera

à l'assemblée du 20 juin le maintien du dividende à 40 francs par action, sur lequel un acompte de 15 francs a été mis en paiement le 31 décembre dernier.

À l'actif du bilan, les dépenses d'établissement s'élèvent à 147.207.553 francs, en diminution de 17.250.000 francs sur l'an dernier, cette diminution provenant de la suppression du bilan, des écritures relatives à des opérations de crédit que l'Etat tunisien a engagées avec la Caisse des retraites.

Une diminution correspondante a d'ailleurs eu lieu au passif par suite de la suppression du compte Prêts de la Caisse des retraites. L'actif mobilier et immobilier figure pour 36.769.896 francs contre 39.072.663 francs ; les comptes débiteurs s'élèvent à 72.379.762 francs contre 64.664.799 fr.

Au passif, les réserves s'élèvent à 25 millions 899.793 francs contre 25.627.164 francs, les créiteurs à 80.586.864 francs contre 75.940.610 francs.

---

#### FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS (*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> juillet 1933)

L'assemblée du 23 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1932.

Les recettes d'exploitation se sont élevées à 68.085.340 francs, en diminution de 14 millions 652.000 francs sur celles de 1931 par suite de la crise et de la concurrence automobile. Cette diminution affecte toutes les branches du trafic. De leur côté, les dépenses ont été ramenées de 143 millions à 134 millions.

La liquidation de l'exercice met à la disposition de la compagnie 2.664.000 fr. et le dividende a été fixé à 40 francs par action sur lesquels un acompte de 15 fr. a été payé ; le solde sera, mis en paiement le 30 juin.

L'assemblée a donné son approbation aux avenants passés avec le Gouvernement du Protectorat, en vue de modifier les conditions de rémunération de la compagnie et de fixer les relations avec la filiale la « Tunisienne Automobile de Transports ».

Le matériel a été amélioré et d'importantes économies réalisées, malgré la baisse des recettes due à la crise générale et particulière à la Tunisie (produits agricoles, matières pondéreuses). Le tonnage de céréales transportées a augmenté, mais les expéditions des phosphates subissent les effets de la dévalorisation du dollar. Des accords ont été conclus pour diminuer la concurrence automobile et les avenants permettront de modifier les conditions de rémunération. La baisse des recettes de l'exercice en cours est compensée par les économies réalisées, mais un nouvel effort financier du gouvernement est inévitable.

---

#### COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS (*Les Annales coloniales*, 22 juillet 1933)

Le coupon n° 12 des obligations « Bône-Guelma » sera mis en paiement à partir du 1<sup>er</sup> août 1933, à raison de :

6 fr. 30 par obligation nominative ;

5 fr. 87 par obligation au porteur, net d'impôts.

Ce coupon sera payé au siège social de la « Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens », rue Lavoisier, n° 8, à Paris, et à ses bureaux de Tunis.

Il sera, d'autre part, payé sans frais, aux guichets des établissements ci-après énumérés et de leurs agences, savoir :

Société générale de crédit industriel et commercial ;

Crédit lyonnais ;

Société générale ;  
Comptoir national d'escompte de Paris ;  
Compagnie algérienne ;  
Banque nationale pour le commerce et l'industrie ;  
Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie ;  
Société marseillaise de crédit.

---

#### INFORMATIONS

Faits divers financiers

Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens

[Société Tunisienne Automobile-Transports](#)

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 27 décembre 1933)

La convention passée le 5 avril 1933 entre ces deux sociétés, en vue de supprimer entre elles toute concurrence et d'assurer une coordination et une communauté d'intérêts complète entre leurs exploitations ferroviaires et routières, est approuvée par décret publié au *Journal officiel tunisien*.

---

Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens

(*La Journée industrielle*, 9 juin 1934)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de liquidation de l'exercice 1933 se soldant, après la prise en charge par le gouvernement tunisien du montant du solde débiteur du compte de gestion, par un bénéfice de 2.230.754 francs.

Le dividende a été fixé à 35 fr. par action de capital. Il sera payé à partir du 30 juin, sous déduction de l'acompte de 15 fr. payé le 15 décembre.

Une somme de 87.679 fr. a été reportée à nouveau.

L'assemblée a donné *quitus* de leur gestion aux successions de MM. Jurien de La Gravière et Trélat, administrateurs décédés, et ratifié les nominations de MM. Albert Collin et Alexandre Conty<sup>6</sup> comme administrateurs.

---

#### NÉCROLOGIE

Edmond Philippar

(*Le Journal des débats*, 12 octobre 1934)

... des discours ont été prononcés par MM. ... [Eugène] Herscher, vice-président des Chemins de fer tunisiens...

---

## EUGÈNE HERSCHER, PRÉSIDENT

AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

---

<sup>6</sup> Alexandre Conty : voir [Qui êtes-vous ?](#)

DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*L'Écho d'Alger*, 7 décembre 1934)

Le conseil d'administration de la Compagnie fermière dies chemins de fer tunisiens s'est réuni ce matin à Paris. Il a nommé M. Herscher président et M. Loisy <sup>7</sup>, vice-président du conseil d'administration.

M. Herscher est le beau-frère de M. Trélat, ancien président du conseil d'administration de cette même compagnie.

---

Un déjeuner du Comité de l'Afrique du Nord  
(*Le Journal des débats*, 11 décembre 1934)

Lacour-Gayet, administrateur des Chemins de fer tunisiens

---

LE RÉSEAU TUNISIEN VA RÉALISER DES ÉCONOMIES  
(*Les Annales coloniales*, 8 janvier 1935)

Un décret résidentiel vient d'instituer sous la présidence du délégué a. la Résidence générale une commission à l'effet d'étudier les modalités de réalisation des économies sur les dépenses de chemins de fer décidées par le Grand Conseil lors de l'élaboration du budget de 1933.

Cette commission comprendra : le secrétaire général adjoint du Gouvernement tunisien; le directeur général des Finances ou son représentant ; le directeur des Travaux publics ou son représentant; le conseiller juridique et de législation ; le vice-président de la section française du Grand Conseil ou son suppléant ; le vice-président de la section tunisienne du Grand Conseil ou son suppléant ; les présidents des commissions des Finances des sections française et tunisienne du Grand Conseil ; deux représentants de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens ; le secrétaire général de l'Union des syndicats des réseaux ; le secrétaire du Syndicat des cheminots de Tunis ; le président de l'Amirale des retraités de la Compagnie des chemins de fer tunisiens.

---

O hyménée !  
(*Les Annales coloniales*, 14 mars 1935)

Nos territoires d'Afrique du Nord s'organisent pour assurer aux jeunes mariés des séjours à prix doux pendant leur lune de miel.

L'Algérie a donné le ton en assurant une réduction de 35 % sur le prix du voyage maritime France-Algérie et retour, entre le 16 octobre et le 15 août. (Délai du départ de France, un mois après les noces.) Enfin, les Chemins de fer algériens ont consenti une réduction de 65 % sur les réseaux. Ces mesures de faveur ont été obtenues grâce à l'action de l'O.F.A.L.A.C.

La Tunisie, à son tour, vient de décider que les jeunes époux pourront bénéficier de réductions de prix de 35 % sur le transport maritime et de 62 % sur les chemins de fer tunisiens.

---

<sup>7</sup> Xavier Loisy (1874-1949) : polytechnicien, administrateur (juin 1919), vice-président (octobre 1934), puis président (août 1936) du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie. Voir [encadré](#).

---

La voie ferrée  
EN TUNISIE  
(*Les Annales coloniales*, 16 mai 1935)

Les essais officiels d'une automotrice entre Tunis, Sousse, Sfax et retour ont eu lieu la semaine dernière en présence du directeur des Travaux publics, de l'administrateur délégué et du directeur de la Compagnie fermière du chemins de fer tunisiens. Cette voiture est munie d'un puissant moteur Diesel de 120 cv qui lui permet de dépasser la vitesse de 100 km. à l'heure.

---

COMPAGNIE FERMIÈRE  
DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 6 juin 1935)

L'assemblée du 5 courant, présidée par M. [Eugène] Herscher, a approuvé les comptes de l'exercice 1934 se soldant par un bénéfice net de 2.156.916 fr. auquel s'ajoute le report antérieur de 87.670 francs. Le dividende a été maintenu à 35 francs brut par action de capital et 5 francs brut par action de jouissance.

Un acompte de 15 francs, soit la moitié du dividende statutaire, ayant été distribué le 31 décembre dernier, au profit des actions de capital, contre remise du coupon n° 112, le solde, soit 20 francs, sera mis en paiement le 30 juin prochain contre remise du coupon n° 113.

Le dividende de 5 francs afférent aux actions de jouissance sera également payé le 30 juin prochain contre remise du coupon n° 8.

La longueur des lignes exploitées n'a pas varié au cours de l'exercice. Elle est de 1.609 km. 686 m. 07.

Le rapport du conseil signale que la nouvelle tarification est aujourd'hui presque entièrement réalisée. Mais, comme la mise en vigueur des nouveaux tarifs ne date que du 1<sup>er</sup> novembre dernier pour les voyageurs et du 15 décembre pour les marchandises, la répercussion sur les recettes de l'exercice n'a pu en être que minime. Une telle mesure étant d'ailleurs insuffisante, à elle seule, pour modifier la situation aussi profondément qu'il serait nécessaire, le Gouvernement du Protectorat a, par un décret beylical du 26 avril dernier, créé un Comité de coordination chargé d'assurer, entre le rail et la route, une répartition équitable du trafic.

L'assemblée a ratifié la nomination, en qualité d'administrateur, de M. Xavier Loisy et réélu administrateurs MM. [Alexandre] Conty, Loisy, [Louis] Lorieux et [Arthur] de Montureux, dont les pouvoirs arrivaient à expiration.

---

(*Les Temps*, 30 septembre 1935)

Les Chemins de fer tunisiens se sont établis à 459 contre 458 50. L'acompte habituel de dividende de 15 francs qui sera vraisemblablement mis en paiement vers la fin de l'année, subira en vertu des décrets-lois un prélèvement de 10 % sur son montant net.

---

CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Le Journal des débats*, 26 octobre 1935)

Les recettes provisoires pour le mois de septembre 1935 se chiffrent à 4.003.000 fr. contre 3.662.000 fr. pour le même mois de 1934. Elles se totalisent, pour les neuf premiers mois de l'exercice en cours, à 35.487.000 fr. contre 35.569.000 fr. pour la période correspondante de l'an dernier.

Au sujet de l'acompte de dividende, qui est mis en paiement habituellement à fin décembre, on peut escompter qu'il sera, comme précédemment, de 15 fr. par action.

---

La voie ferrée  
(*Les Annales coloniales*, 10 décembre 1935)

Les autorails dont nous avons annoncé l'achat par la Compagnie des chemins de fer tunisiens viennent d'être mis en service.

M. Peyrouton, résident général, a inauguré leur mise en service le 20 en se rendant de Tunis à Bizerte.

---

CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Temps*, 24 avril 1936)

Le maintien du dividende brut à 35 francs par action de capital et à 5 francs par action de jouissance sera proposé à la prochaine assemblée.

---

CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1936)

Les recettes provisoires, pour le mois de mars 1936 se chiffrent à 4.176.000 francs contre 3.681.000 francs pour le même mois de 1935. Elles se totalisent, pour le premier trimestre de l'exercice en cours, à 12.430.000 francs contre 10.978.000 francs pour la période correspondante du précédent exercice.

---

COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 22 mai 1936)

Le solde créditeur de l'exercice 1935, compte tenu des annuités de rachat encaissées par la Compagnie, de la prime de gestion du réseau affermé et du revenu des réserves, s'élève à 2.257.977 francs contre 2.156.916 fr. en 1934.

Le conseil proposera, rappelons-le, à l'assemblée ordinaire convoquée pour le 10 juin, le maintien du dividende à 35 fr. par action de capital, et à 5 fr. par action de jouissance.

---

LES CHEMINS DE FER TUNISIENS

par Jean Philip,  
Sénateur du tiers,  
membre de la commission des finances, membre de la commission des colonies  
(*Les Annales coloniales*, 29 mai 1936)

QUEL est le voyageur qui, parcourant en chemin de fer notre admirable Tunisie, n'a maudit la lenteur excessive des trains ? Je me souviens d'un voyage aux oasis du Sud. Un jour et une nuit de Sfax à Tozeur ! On n'en finissait pas d'arriver.

Dans de telles conditions, le tourisme est rendu presque impossible à ceux qui n'ont pas à leur disposition des automobiles.

La Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens l'a si bien compris qu'elle vient de modifier son réseau de la manière la plus heureuse.

Il est vrai qu'elle n'en est encore qu'à la première étape, celle qui prévoyait la transformation des principales artères à voie normale, Tunis-Bizerte et Tunis-Ghardimaou. Mais, sur ces lignes, elle a mis en circulation des autorails Renault confortables et rapides, qui abrègent notablement la durée du trajet, et répondent parfaitement aux conditions climatiques du pays.

L'essai va être poursuivi pour les lignes du Centre et du Sud, celles précisément qui ont le plus besoin d'être complètement transformées. Il y a là de très longues distances à parcourir, dans des régions souvent désertiques, au climat torride. Et naturellement, il faut prévoir des conditions de confort et d'hygiène exceptionnelles. À cet effet, 12 voitures viennent d'être commandées aux usines Dietrich, après un minutieux concours. Ces autorails seront parfaitement aérés. L'isolation thermique y a été particulièrement étudiée. Et l'aménagement intérieur, notamment pour le compartiment de première classe, permettra de faire sans fatigue les plus longs trajets.

On y a même prévu, entre les banquettes, des tablettes, sur lesquelles pourront être servis des mets et des rafraîchissements. Ceux qui se souviennent de tel « buffet » approximatif, qu'il fallait gagner dans la nuit, à une centaine de mètres de la gare, et d'où on revenait à la course, pour ne pas manquer le train, seront les premiers à apprécier cette innovation.

Nous aurons donc des services rapides de Tunis à Sfax et Gabès, qui seront complétés pour Djerba par un service d'autocars. D'autres services relieront Tunis à Sousse et Sbeitla, à la région minière de Kalaa-Djerda et aux oasis de Nefta et Tozeur. Des circuits touristiques en autorails permettront de visiter commodément toutes les merveilles artistiques de la Tunisie.

Ce sera là un grand progrès, qui permettra au voyageur de parcourir commodément un pays qui mérite d'être plus connu, et qui, du même coup, stimulera la vie économique de régions d'accès difficile.

L'exemple que donne la Compagnie des chemins de fer tunisiens ne vaut pas que pour la Tunisie. Il gagnera à être généralisé partout. Il faut rendre l'accès de nos colonies facile et agréable, y faciliter les échanges, y développer le tourisme, par les moyens les plus modernes, en un mot les mettre toutes, même les plus lointaines, à la portée de tous.

Pour si ambitieux qu'il paraisse, un tel programme est parfaitement réalisable, avec un peu d'esprit de suite et beaucoup d'énergie volonté.

---

LÉGION D'HONNEUR  
Économie nationale  
(*Le Journal des débats*, 10 août 1936)  
(*Les Annales coloniales*, 12 août 1936)

Chevalier

M. Néel Philippe, ingénieur en chef honoraire des chemins de fer tunisiens.

---

MODERNISATION DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> septembre 1936)

Au cours de l'année dernière et du premier semestre de 1930, l'administration des chemins de fer tunisiens a procédé à un certain nombre de travaux qui ont amélioré l'état de son réseau et ont déjà produit des résultats intéressants. C'est ainsi que, pendant le premier semestre de cette année, les recettes se sont élevées à 24.925.000 francs contre 21.508.000 francs pour la même période de l'an dernier.

L'administration va entreprendre maintenant de nouveaux travaux. La gare de Tunis va être agrandie par l'adjonction d'une aile et sa façade modernisée, un salon de réception sera aménagé pour les déplacements officiels, et les différents services mieux distribués.

D'autre part, pour pouvoir faire circuler les autorails sur la ligne de Bizerte à une vitesse minima de cent kilomètres à l'heure, sans porter préjudice à la sécurité, on procède actuellement au remplacement des rails et au renforcement de la voie au moyen de traverses supplémentaires. L'édification d'un dépôt spécial pour les autorails a été reconnue nécessaire et a été prévue. La voie Tunis-Sfax doit également être renforcée ; ces travaux permettront de se rendre de Tunis à Gabès en cinq heures.

Les communications ferroviaires avec l'Algérie seront aussi facilitées par l'organisation d'un service supplémentaire sur la ligne de Ghardimaou. On procédera, en outre, à un nouvel aménagement des dispositifs de sécurité actuellement en vigueur.

Enfin, pour faciliter l'exploitation de l'ensemble du réseau, celui-ci sera pourvu d'un « dispatching », c'est-à-dire d'un circuit téléphonique à appels sélectifs qui permet, d'un poste central, de communiquer séparément et directement avec toutes les gares du réseau. Grâce à la possibilité de cette liaison constante, ce poste central peut suivre exactement la marche des trains, et, par exemple, en cas de panne, prendre immédiatement les mesures nécessaires.

Ces améliorations seront appréciées particulièrement par les touristes, la plus grande partie des villes et localités de la Tunisie présentent un intérêt touristique étant desservie par des voies ferrées.

---

*Annuaire Desfossés*, 1937, p. 422 :

Chemins de fer tunisiens

Conseil : MM. E. Herscher, pdt hon. ; X. Loisy, pdt ; P. Mourgnot, v.-pdt ; A. Collin, adm. dél. ; L. Bouille, J. Brugère, A. Conty, J. Lacour-Gayet, L. Lorieux, A. de Montureux, J. Saint-Romas.

Commissaires de comptes : MM. Quesnel, de Valleuil, Berthault.

---

COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1937)

L'assemblée ordinaire des actionnaires, tenue le 4 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1936.

Les recettes d'exploitation se sont élevées à 49.429.011 fr., correspondant à 30.707 fr. par kilomètre. En 1935, les recettes s'étaient élevées à 47.405.992 fr. pour

l'ensemble du réseau, correspondant à 29.450 fr. par kilomètre, ce qui fait ressortir une augmentation totale, de 2.023.018 fr. et de 1.257 fr. par kilomètre, soit 4,3 %. Les recettes voyageurs ont légèrement fléchi de 2,2 %. La diminution est beaucoup plus importante pour les recettes de la grande vitesse, pour lesquelles elle atteint 15,3 %.

Par contre, on constate une augmentation de 2.420.529 fr., soit 6,9 sur les recettes de la petite vitesse, et de 24,8 sur les recettes accessoires.

Du fait de la concurrence automobile, la diminution du tonnage des messageries s'est poursuivie ; elle ressort à 10,5 %. Il s'est produit, au contraire, une reprise sensible atteignant 19,7 % du tonnage transporté en petite vitesse : 1.869.868 tonnes en 1936, contre 1.562.255 tonnes en 1935.

Après la prise en charge par le gouvernement tunisien du montant du solde débiteur du compte de gestion, le compte de liquidation présente pour l'exercice 1936 un solde créditeur de 2.276.393 fr.

Le dividende a été fixé à 35 fr. brut par action de capital et à 5 fr. par action de jouissance. Un acompte de 15 fr. ayant été payé sur les actions de capital, le solde de 20 fr. ainsi que le dividende des actions de jouissance seront mis en paiement à partir du 30 juin.

*Quitus* de la gestion de M. Fouquet, administrateur décédé, a été donné à sa succession. La nomination de M. Mourgnot a été ratifiée et le mandat de MM. Brugère, Lacour-Gayet et Saint-Romans a été renouvelé.

Le rapport souligne que les résultats d'ensemble de l'exercice 1936 se traduisent du côté des recettes, par une légère accentuation de la progression amorcée en 1935 et, du côté des dépenses, par une hausse, la première depuis 1930.

Les recettes, dont la hausse est contrariée depuis le début de 1937 par la conséquences de la mauvaise récolte de 1936 et par des conflits sociaux dans les mines, peuvent être accrues par les relèvements de tarifs auxquels la Compagnie procède dans la mesure où les nouvelles circonstances économiques le permettent.

Le rapport indique, d'autre part, que les perspectives agricoles, tout au moins dans le Nord de la Tunisie, sont heureusement plus encourageantes qu'en 1936, et le conseil espère que la mise en service, avant la fin de l'année, sur le réseau à voie étroite, de douze autorails, permettra de récupérer un nombre important de voyageurs.

Toutes les résolutions ont été votées à l'unanimité.

---

Chemins de fer tunisiens  
(*Le Journal des finances*, 16 juillet 1937)

Le statut actuel de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens date de 1922. À cette époque, le gouvernement tunisien racheta le réseau exploité par la Compagnie, mais lui en laissa la régie, aux termes d'une convention qui assurait à l'exploitant un bénéfice minimum garanti, majoré d'une prime d'économie ainsi que des revenus de ses biens propres. La Compagnie se trouve ainsi intéressée dans une certaine mesure à l'amélioration du rendement de l'exploitation, tout en étant assurée d'un profit minimum fixe dans les plus mauvaises années. Ce profit correspond à l'intérêt de 6 % sur le capital actions non amorti. Quant aux insuffisances d'exploitation, elles sont couvertes par le gouvernement tunisien.

Ce statut, modifié à plusieurs reprises par des avenants dont l'un a prorogé la convention d'affermage jusqu'en 1949, explique que les résultats de la Compagnie, aient conservé, en dépit de la crise économique, une réelle stabilité :

	Bénéfices	Dividendes globaux	Dividendes actions de cap.
1931	2.769.500	2.400.000	40
1932	2.664.000	2.400.000	40
1933	2.230.000	2.100.000	35
1934	2.156.000	2.100.000	35
1935	2.257.600	2.100.000	35
1936	2.276.000	2.100.000	35

Au cours de ces six années, les bénéfices et les dividendes n'ont subi qu'une légère réduction malgré la forte diminution des recettes brutes d'exploitation qui sont revenues de 104 millions en 1930 à 51 millions en 1933, pour se relever partiellement par la suite vers 62 millions. Les répartitions faites aux actionnaires sont donc très largement indépendantes des conditions de l'exploitation proprement dite.

Celles-ci marquent d'ailleurs, depuis deux ans, une tendance à l'amélioration. Le rapport présenté à l'assemblée du 4 juin dernier met en relief, à ce point de vue, la tendance divergente des recettes voyageurs et des recettes marchandises. Alors que les premières ont encore légèrement fléchi de 2,2 % en 1936, les secondes se sont accrues de 19,7 %.

Le recul des recettes voyageurs tient uniquement au fait que la proportion des voyageurs bénéficiant de tarifs réduits est devenue plus importante en 1936. Quant à l'augmentation des recettes marchandises, elle provient surtout du très important accroissement des expéditions de phosphate et de minerai de fer, qui se chiffre par près de 55 % par rapport au précédent exercice.

En définitive, déduction faite du produit de l'impôt sur les transports (12 millions), l'insuffisance à la charge du gouvernement tunisien s'est élevée, en 1936, à 38.230.000 francs au lieu de 37.964.000 francs en 1935. Elle avait atteint 5 millions en 1934.

L'amélioration des résultats d'exploitation aurait été plus sensible si la Compagnie n'avait eu à enregistrer, à partir du second semestre de 1936, une aggravation de ses dépenses : celles-ci qui, grâce aux mesures d'économies prises antérieurement, avaient encore diminué de 4,7 % pendant le premier semestre, se sont accrues de 12 % au cours du second semestre.

Les causes de cette augmentation sont trop connues pour qu'il y ait lieu d'insister à ce sujet.

Les effets en seront encore aggravés en 1937 par l'application de la semaine de 40 heures et le renchérissement des combustibles.

Au bilan établi le 31 décembre 1936, les participations reviennent de 16.811.000-francs à 15.104.000 francs. Sous ce poste figurent les titres des filiales de la Compagnie : Union foncière nord-africaine, Société tunisienne des Silos de ports, Société tunisienne des silos des gares, Société tunisienne des automobiles de transports, Phosphates tunisiens, etc. L'estimation de ce poste paraît modérée si l'on considère que les revenus divers de la Compagnie se chiffrent par 1.161.000 francs, correspondant sans doute pour la majeure partie aux produits du portefeuille.

Par ailleurs, les disponibilités atteignent 17 millions 879.000 francs contre 15.061.000 francs.

En regard, les créiteurs divers sont revenus de 19 millions à 12 millions.

La situation financière de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens s'est donc assez nettement renforcée l'an dernier, ce qui lui permet de poursuivre ses efforts en vue d'améliorer le rendement du réseau et de récupérer, par la mise en service

d'autorails, une partie importante du trafic voyageurs détournée par les transports routiers.

L'action de capital, qui se traite vers 400, capitalise son dernier dividende à près de 10 % brut. En outre, ce titre est remboursable à 600 francs par tirages annuels, ne portant, il est vrai, que sur une petite quantité d'actions (634 en 1936). Le porteur recevant dans ce cas une action de jouissance cotée 80 francs, la prime de remboursement s'élève actuellement à 310 francs. Il est peu d'obligations garanties qui présentent, somme toute, des avantages analogues à ceux de l'action Chemins de fer tunisiens.

---

#### SUR TUNIS-GABÈS, 120 KM. AUX ESSAIS D'UN AUTORAIL (*Les Annales coloniales*, 17 septembre 1937)

Des essais d'autorail sur la voie étroite viennent d'être poursuivis avec un plein succès sur le parcours Tunis-Gabès et retour en présence de M. Pezet, ingénieur en chef de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens.

Ces essais d'endurance font suite à un voyage Tunis-Rhilane et retour et ont été suivis d'un voyage Tunis-Henchir-Souatir et retour.

Tunis-Gabès à l'aller a été fait à une vitesse très poussée. On a très facilement atteint la vitesse de 120 km à l'heure sur des parcours de 10 kilomètres. Au retour a été faite une expérience plus commerciale et qui se rapproche de la vitesse qu'on utilisera dans le service normal. Le voyage a été fait en six heures, au lieu des douze heures qu'on met actuellement.

Il est incontestable que cette ligne d'autobus transformera entièrement la vie du Sahel et du Sud. Sur Sousse, il y aura couramment chaque jour deux à trois autorails. Sur Sfax deux et sur Gabès un service aller et retour dans la même journée, sans doute sur la base suivante : départ de Tunis à 7 heures ; arrivée à Gabès à 13 heures ; départ de Gabès à 17 heures ; arrivée à Tunis à 22 heures.

Le deuxième autorail est déjà parti des usines Diétrich pour Tunis. Les autres suivront progressivement ; mais on peut d'ores et déjà dire que les premiers autorails commenceront à circuler en novembre. Les essais officiels auront lieu en octobre.

---

La Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens (Bône-Guelma\*)  
(selon Augustin Hamon,  
*Les Maîtres de la France*, t. 3, Éditions sociales internationales, 1938).

Les deux noms entre parenthèses indiquent que le réseau de la compagnie s'étend aussi bien en Algérie qu'en Tunisie. En réalité, il s'agit d'une ancienne compagnie qui fut créée uniquement pour les besoins du bassin minier du Kouif, c'est-à-dire d'une partie du département de Constantine, [213] Il y eut ensuite un prolongement en Tunisie. Créée en 1875, cette compagnie exploitait 1.609 kilomètres de ligne.

En 1915, elle se fit racheter par le gouvernement de l'Algérie les 447 kilomètres existants. En ce qui concerne la partie tunisienne des lignes, elle se fit placer sous le régime des dépenses réelles. Ceci veut dire que le gouvernement tunisien paye tous les déficits, l'intérêt et l'amortissement du capital. La compagnie, elle, touche des primes de gestion. Pour la partie algérienne du réseau, l'indemnité annuelle de rachat est calculée de telle sorte que les actions reçoivent un intérêt de six pour cent et une part l'amortissement

Il résulte de là que ce réseau, créé presque uniquement pour les besoins de l'exploitation minière, est maintenant entièrement à la charge des deux gouvernements de Tunisie et d'Algérie. Malgré la différence de régime de ces deux gouvernements, l'entente a pu se faire, avec les mêmes avantages pour la compagnie.

Des administrateurs, nous avons déjà eu à citer : Xavier Loisy, qui est vice-président ; MM. Léon Boulle, Jean Brugère, Alexandre Conty, Jacques Lacour-Gayet, le comte Arthur de Montureux et Jean Saint-Romas. Le président actuel, qui a succédé à M. Edmond Philippar, de la famille déjà nommée, est M. Eugène Herscher<sup>8</sup> que nous re- [214] verrons à la Société centrale de dynamite et dans le tome IV. Les autres administrateurs sont M. Louis Lorieux<sup>9</sup>, époux d'une demoiselle Goüin, ce qui nous ramène à une famille capitaliste dont nous eûmes beaucoup à parler, — l'administrateur-délégué est M. Albert Collin<sup>10</sup>.

Un des commissaires aux comptes est M. Thierry de Valleuil (tome I), du Crédit industriel et commercial.

Ces noms montrent que la prédominance, en cette compagnie, appartient à la finance catholique.

---

## NÉCROLOGIE

Eugène Herscher

(*Le Journal des débats*, 17 décembre 1937)

Nous apprenons la mort de M. Eugène Herscher, ingénieur au corps des Mines, président du Comité des fabricants de sucre de France, officier de la Légion d'honneur.

---

## XAVIER LOISY, PRÉSIDENT

CHEMINS DE FER TUNISIENS

(*Le Temps*, 27 janvier 1938)

Les recettes totales de l'année 1937 ressortent à 72.693.000 francs contre 49.469.000 en 1936.

---

---

<sup>8</sup> Eugène Herscher est ingénieur des mines, promotion de 1887, de l'École polytechnique et membre de l'Union artistique. Au siècle dernier, il y avait une importante maison Geneste-Herscher, ingénieurs-constructeurs ; elle existe encore sous le titre de Société anonyme des établissements Geneste-Herscher et Cie. L'objet de cette société est l'assainissement, le chauffage, la désinfection, etc. M. Eugène Herscher est de la famille qui avait créé cette maison [Eugène est effectivement le fils de Georges-Charles Herscher (décédé le 24 janvier 1894)].

Un de ses parents, Ernest Herscher, qui fut architecte du gouvernement, a un château à Sermizelles (Yonne) ; un autre est médecin des hôpitaux ; enfin un troisième, Sébastien, est archevêque de Laodicée.

<sup>9</sup> M. Louis Lorieux a hôtel à Paris, 56, rue Ampère et château à Guérande (Loire-Inférieure). Né à Nantes (Loire-Inférieure), il est ingénieur de l'École centrale de Paris, promotion de 1895 et fut autrefois ingénieur de la Société française Thomson-Houston que les Rothschild contrôlaient [???], puis à la Société de construction des Batignolles contrôlée par les Goüin.

<sup>10</sup> Ne figurant pas dans les annuaires mondains, il nous fut impossible de déterminer s'il était de la parenté de M<sup>me</sup> veuve André Collin, née Robineau.

NÉCROLOGIE  
César Poulain  
(*Le Journal des débats*, 3 avril 1938)

M. César Poulain, ingénieur en chef honoraire de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, chevalier de la Légion d'honneur, est décédé à Versailles.

---

CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 30 mai 1938)

Le solde créditeur du compte de liquidation de l'exercice au 31 décembre 1937 s'élève à 2.302.034 francs formant avec le report des exercices antérieurs un total disponible de 2.451.871 francs.

Le dividende proposé à la prochaine assemblée sera de 35 francs par action de capital et de 5 francs par action de jouissance.

Pour le mois d'avril 1938, les recettes se chiffrent à 7 millions contre 5.343.000 francs pour le même mois de 1937.

Elles se totalisent, pour les quatre premiers mois de l'exercice en cours, à 28.077.000 francs contre 18.139.000 francs pour la période correspondante de l'an dernier.

---

COMPAGNIE FERMIÈRE  
DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 13 juin 1938)

L'assemblée générale ordinaire du 3 juin, tenue sous la présidence de M. [Xavier] Loisy, a approuvé les comptes de l'exercice 1937.

Après la prise en charge par le gouvernement tunisien du montant du solde débiteur du compte de gestion, le compte de liquidation présente un solde créditeur de 2.302.034 fr. auquel s'ajoute le reliquat antérieur de 149.837 fr.

Le dividende a été fixé à 35 fr. par action de capital et à 5 fr. par action de jouissance. Un acompte de 15 fr. ayant été payé le 31 décembre dernier aux actions de capital, le solde de 20 fr. et le dividende des actions de jouissance, seront mis en paiement le 30 juin.

Le rapport du conseil indique que les recettes d'exploitation ont atteint 72.693.583 fr., correspondant à 45.160 fr. par kilomètre, contre 49.429.011 fr. et 30.707 fr. en 1936. L'augmentation des recettes est donc de 23.264.572 francs, soit 14.453 francs par kilomètre et en valeur relative de 45 %. Les recettes voyageurs sont en augmentation de 22 %, les recettes de la grande vitesse de 30 % et celles de la petite vitesse de 55 %. Le nombre de voyageurs transportés est en progression moins importante que les recettes correspondantes (10,8 % contre 22 %) du fait du relèvement de tarifs. Le tonnage des messageries s'est accru de 9,4 % ; celui des marchandises transportées en petite vitesse de 25,2 %. En ce qui concerne les céréales, le tonnage transporté a augmenté de 188 %, amélioration due à la bonne récolte de 1937. En outre, le chemin de fer en a transporté 36 % au lieu de 29 % en 1936 et 16 % en 1934. Le transport des matières pondéreuses présente un accroissement de 22 % pour les minerais de fer et de 12 % pour les phosphates.

Pour les marchandises diverses, l'amélioration du tonnage transporté est de 14,7 %.

---

TUNISIE  
Mort accidentelle d'un des plus anciens colons français  
(*Les Temps*, 14 juillet 1938)

On mande de Tunis, 13 juillet :

On apprend la mort accidentelle survenue, hier matin, à Médjez el Bab, de M. Léon Blanc, chevalier de la Légion d'honneur, vice-président de la municipalité de cette ville, un des plus anciens colons français de la Régence.

Au moment où M. Léon Blanc traversait la voie ferrée, au passage à niveau se trouvant dans sa propriété, il fut tamponné par une draine de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, qui arrivait à vive allure.

La mort tragique de M. Blanc a provoqué une grosse émotion parmi les colons.

---

CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Les Annales coloniales*, 20 décembre 1938)

Le conseil a décidé la mise en paiement le 31 décembre d'un acompte de dividende de 15 fr. par action, égal au précédent

---

COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(Anciennement : Bône-Guelma et Prolongements)  
(*Les Annales coloniales*, 3 janvier 1939)

Les actionnaires sont informés qu'après détachement du coupon numéro 120, à l'échéance du 31 décembre 1938, et à partir de cette date, ils pourront déposer leurs titres en vue de la délivrance, sans frais, d'une nouvelle feuille de coupons (coupons n° 121 à 160).

À Paris aux guichets de la Société générale de crédit industriel et commercial, 66, rue de la Victoire et de ses succursales ;

En province : aux guichets des banques régionales affiliées à cet établissement.

---

L'équipement économique de la Tunisie  
sera activement poursuivi durant l'année 1939  
(*Travaux publics nord-africains*, 14 janvier 1939)

D'importants crédits sont affectés aux travaux publics et aux constructions de bâtiments

VII. Chemins de fer.  
a) Crédits complémentaires  
Observations : Référence aux programmes antérieurs.

Réseau de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens  
Travaux de grosses réparations au compte des travaux complémentaires : 185.000.  
Observations : 1937 (N. 63) 1938 (N. 30).

Ligne de Sousse à Henchir-Souatir. — Consolidation de la plate-forme pour permettre la vitesse normale des machines Decapod : 3.000 fr. Observations : 1937 (N. 71).

Modernisation de l'entretien des voies. — Acquisition de draisines d'entretien avec remorques-parties : 486.000 fr. Observations : 1937 (N. 75).

Construction de bureaux centraux de la Compagnie : 1.800.000 fr. Observations 1937 (N. 77).

Commande à distance des aiguilles et signaux de Mateur-Sud, Mastouta et Tindja : 110.000 fr. — Observations 1937 (N. 84 a).

Franchissement des gares en vitesse 30.000 fr. — Observations : 1938 (N. 33).

Réseau : Logement du personnel : 200.000. — Observations : 1938 (N. 35).

Somme à valoir pour imprévus : 56.000. — Observations 1938 (N. 38).

Total pour le réseau CFI : 2.890.000.

#### Réseau de la Cie Sfax-Gafsa.

Travaux de grosses réparations au compte des travaux complémentaires : 10.000. — Observations : 1936 (N. 1).

Somme à valoir pour imprévus : 2.000. — Observations 1936 (N. 2).

Construction de remise pour autorails à Tozeur et à Gabès : 43.000. — Observations : 1938 (N. 1).

Total pour le réseau S.-G. 55.000.

#### Récapitulation

Réseau CFT : 2.890.000 francs.

Réseau S.G. : 55.000 francs.

Total du § a 2.945.000 francs.

#### A. Réseau de la Cie fermière des chemins de fer tunisiens

I. Travaux absolument indispensables en raison de leur nécessité impérieuse. Réseau : Travaux de grosses réparations au compte des travaux complémentaires : 1.500.000.

Modernisation de l'entretien des voies (logements) : 1.680.000.

Réseau : Récupération des barres de 25 et 30 kg pour l'entretien (plus-value à charge des travaux complémentaires) : 155.000.

Ligne de Tunis à Ghardimaou. — Renforcement du pont à T.P. du km. 191 : 200.000.

Ateliers de Sidi Fath Allah et dépôts. Renouvellement des machines-outils parvenus à la limite d'usure et acquisition d'outillage complémentaire (3<sup>e</sup> tranche) : 1.345.000.

Amélioration de la visibilité des P. N. : 120.000.

Acquisition de mobilier et outillage en augmentation d'inventaire 150.000.

Dubosville : Remplacement d'un transformateur de 15 KVA par un transformateur de 30 KVA (part imputable aux travaux complémentaires) : 8.000.

Réseau : lutte contre le paludisme. Assainissement des postes insalubres : 20.000.

Gare de Tunis P. V. - Transfert des ateliers de la S.A.C.Y. : 180.000.

Ligne de Tunis-Rhilane Assainissement de la plate-forme au km. 71 : 120.000 francs.

#### II. Travaux intéressant la sécurité :

Travaux destinés à remédier à la mauvaise tenue de certaines parties de voies du réseau (2<sup>e</sup> phase) : 1 million.

Ligne de Tunis à Ghardimaou : Renforcement de la voie entre Ghardimaou et la frontière et entre les km. 4: et 50 : 2.400.000.

III. Somme à valoir pour imprévus sur l'ensemble des travaux énumérés ci-dessus : 452.000.

Total : 10.700.000 francs.

---

Le monde colonial  
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1939)

M. Jean Brugère, administrateur de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, vient d'arriver à Tunis où il séjournera quelques semaines.

---

MARIAGES  
Colette Hébrard-Bopp  
Boris Nicoloff  
(*Le Journal des débats*, 19 mars 1939)

En l'église Saint-Charles de Monceau a été célébré le mariage de Mlle Colette Hébrard-Bopp, belle-fille et fille de M. et Charles Bopp et de Mme, avec M. Boris Nicoloff, attaché à la Compagnie des chemins de fer tunisiens, fils du colonel Constantin Nicoloff, chevalier de la Légion d'honneur, et de Mme, née des Pommare.

Les témoins étaient, pour la mariée : l'amiral Mornet et le docteur M. Legras. Pour le marié : M. Jean des Pommare et M. L. Doré.

---

CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Le Temps*, 21 avril 1939)

Les bénéfices de l'exercice 1938 sont de 2.649.709 francs contre 2.302.034 francs en 1937. Un dividende de 40 francs, contre 35, par action de capital, et de 10 francs, contre 5, par action de jouissance, sera proposé à la prochaine assemblée.

---

Fiançailles  
Mlle Bécourt-Foch  
Jacques Boistel d'Welles  
(*Les Temps*, 30 novembre 1939)

Nous apprenons les fiançailles de Mlle Bécourt-Foch, fille du capitaine Paul Bécourt, du 26<sup>e</sup> bataillon de chasseurs, mort pour la France, le 22 août 1914, et de Mme, née Foch, petite-fille du maréchal Foch, avec M. Jacques Boistel d'Welles, élève à l'École des hautes études commerciales, élève officier de cavalerie, fils de M. Boistel d'Welles, ingénieur en chef honoraire des chemins de fer d'Orléans et du Midi, [ingénieur en chef des chemins de fer tunisiens](#), officier de la Légion d'honneur, et de Mme, née Caussade. Le présent avis tient lieu de faire-part,

---

*Annuaire Desfossés*, 1940, p. 481 :  
Chemins de fer tunisiens  
Conseil : MM. X. Loisy, pdt ; P. Mourgnot, v.-pdt ; L. Boulle, J. Brugère, A. Conty, J. Lacour-Gayet, L. Lorieux, A. de Montureux, J. Saint-Romas.  
Commissaires de comptes : MM. Quesnel, de Valleuil, Berthault.

---

CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Le Temps*, 25 mai 1940)

Le dividende a été fixé à 60 francs par action de capital et à 20 francs par action de jouissance par l'assemblée générale des actionnaires.

---

NÉCROLOGIE  
Philippe Masure  
(*Le Journal des débats*, 8 février 1941)

Nous apprenons la mort de M. Philippe Masure, secrétaire général de la Compagnie des chemins de fer tunisiens, capitaine de réserve, tombé au champ d'honneur le 15 juin 1940, à Houdainville, près de Verdun.

---

COMPAGNIE FERMÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
(*Le Journal*, 8 juin 1942)

Bénéfice de 1941 : 3.647.502 fr. contre 3.096.086 fr. Dividende proposé : 50 francs par action de capital et 20 fr. par action de jouissance, égal au précédent.

---

*Annuaire Desfossés*, 1948, p. 536 :  
Chemins de fer tunisiens  
Conseil : MM. X. Loisy, pdt ; P. Mourgnot, v.-pdt ; J. Brugère, Lacour-Gayet, L. Lorieux, J. Moreau-Defarges  
Commissaires de comptes : MM. Quesnel, Berthault et Barrioulet.

---

## LOUIS RENAUDIN, PRÉSIDENT

Chemins de fer tunisiens  
(ex-Bône-Guelma)  
décembre 1952

Vendredi et lundi, les cours des actions anciennes de capital Chemins de fer tunisiens s'étaient brusquement tendus, passant de 1.250 à 1.360.

Ce mouvement était motivé par le fait que beaucoup considéraient comme imminent l'apposition du sceau beylical sur le décret de renouvellement de la concession.

À l'heure où nous écrivons, le Bey de Tunis a encore différé sa signature, mais les actions maintiennent leur fermeté. De toutes manières, la Compagnie des chemins de fer tunisiens ne voit pas son activité entravée par cette « grève du sceau ».

Voici deux ans que l'ancienne Convention est arrivée à expiration, et ceci n'a pas empêché les recettes et les bénéfices de s'accroître fortement.

Les recettes nettes sont passées de 1.350 millions en 1950 à 1.628 en 1951 ; pour les huit premiers mois de 1952, elles ont totalisé 1.863 millions, soit 336 millions de plus que pendant la période correspondante de 1951.

Quant aux bénéfiques, ils ont permis, après dotation des amortissements et affectation de 50 % aux réserves, de distribuer des dividendes nets de 98 fr. par action de capital ancienne (1.380) et de 75 fr. par action de jouissance ancienne (815), les taux de rendement sont donc élevés, surtout pour les « jouissance ».

Outre l'exploitation du réseau de chemin de fer, la compagnie possède d'importants intérêts dans des affaires industrielles nord-africaines (transports, hôtels, etc.).

---

*Annuaire Desfossés*, 1953, p. 370 :

Chemins de fer tunisiens

Conseil : MM. L. Renaudin, pdg ; P. Mourgnot, v.-pdt ; J. Brugère, R. Chaperon, M. Genevois, A. Jullien, G. Legoux, L. Lorieux, J. Moreau-Defarges

Commissaires de comptes : MM. Barrioulet, Berthault et H. Picquet.

Secrétaire général : M. Y. Houdiard.

Directeur : M. A. Barbaut.

---

## COMPAGNIE FERMÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS [Desfossés 1956/365]

S.A., 2 avril 1875.

Siège social : Paris, 8, rue Lavoisier.

Renaudin (Louis)(1892-1969)(ép. Christiane Bonnier)[<sup>x</sup>/<sub>00</sub>], 106 (Bq Syrie+Liban), 216 (Bq ottomane), 229 (Créd. fonc.), 236 (Sous-comptoir entrepreneurs), 237 (pdg CFAT), 365 (pdg Fermière ch. fer tunisiens), 479 (Port Fedala), 1315 (Fasi d'élec.), 1368 (Alg. prod. chim. et d'engrais), 1437 (Phosphates Djebel M'Dilla), 1721 (Gén. des colonies), 1737 (Lyonnaise de Madagascar), 1758 (Cie marocaine).

Mourgnot (Paul)[Anc. dir. des travaux publics de la Tunisie, dir. *La Dépêche tunisienne* (d'après Bourdet). Anc. adm. Omnium nord-africain (Casa) et de ses filiales marocaines. Père de Germaine ép. sénateur rad. Jean Berthoin, anc. dir. cab. résident gén. Tunis], 365 (v.-pdt Fermière ch. de fer tunisiens), 397 (CGFTE).

Brugère (Jean)[<sup>x</sup>/<sub>00</sub>](fils de Joseph Brugère (1841-1917), généralissime 1901-1905. Frère de Raymond, amb., symp. RPF. Ép. Yvonne Trélat, fille de Marcel, anc. pdt du Bône-Guelma, etc. Père de Vincent], 93 (Réass), 158 (Crédit maritime et fluvial), 237 (CFAT)[> Foncier africain frs<sup>o</sup>], 365 (Fermière ch. fer tunis.), 410 (Tunisienne d'élec. et de transp. = ex-Tramw. Tunis), 1316 (Énergie élect. Bizerte), 1368 (Alg. prod. chim.+engrais), 1437 (Phosphates du Djebel M'Dilla), 1949 (Tunisienne cult.).

Chaperon (Roger)[<sup>x</sup>/<sub>00</sub>](ing. ECP. Fils d'Émile, ing. ECP, chef de div. au PLM, puis adm. du Bône-Guelma. Ép. Geneviève Rondeleux, fille de Louis Rondeleux, off. d'artillerie, adm. des Hévéas de Chalang et Preck-Chlong et de la Société de fabrication du caoutchouc, puis des Plantations réunies de Mimot. Père de Louis > Esso), 365 (Ferm. ch. fer tunis.)(ex-Bône-Guelma), 935 (CGEM), 1348 (Continental des compteurs).

Genevois (M.), 37 (Abeille Vie), 72 (Abeille IARD), 92 (Abeille grêle), 365 (Fermière ch. de fer tunisiens) (ex-Bône-Guelma).

Jullien (Armand)(1893-1981)[ép. Geneviève Nivard][nommé en 1937 dir. adj. BPPB], 127 (BPPB), 359 (Ch. fer Maroc), 365 (Ferm. ch. fer tunis.), 379 (Smyrne-Cassaba), 413 (v.-pdt Tram.+autobus Casa.), 494 (STEF), 1223 (v.-pdt CSF), 1228 (Radio-France), 1231 (v.-pdt Radio-Orient), 1313 (SMD), 1721 (pdt Cie gén. col.), 1722 (pdt Cie gén. Maroc), 1737 (Cie lyonn. Madag.), 1809 (Caoutch. Mékong), 1835 (Agric. et sucrière de Nossi-Bé), 1839 (pdt Tabacs au Maroc).

Legoux (Georges)[<sup>o</sup>/<sub>x0</sub>][Comptoir central mat. entrep.], 365 (Ferm. ch. fer tunis.).

Lorieux (Louis)[Nantes, 1871-Paris, 1958][ing. ECP 1895. Ép. Mathilde Gouin], 358 (Dakar-St-Louis), 365 (Ferm. ch. fer tunis.)(ex-Bône-Guelma).

Moreau-Defarges (Jean)[1905-1974][Fils du Dr Ernest Moreau-Defarges (1873-1944), pdt Coopération pharmaceutique française. Marié avec Cécile Loisy, fille de Xavier Loisy, polytechnicien, président du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie. Cinq enf. dont Philippe, chercheur à l'Institut français de recherches internationales (IFRI). Polytechnicien, ingénieur des mines, ing., puis directeur technique Société industrielle de constructions (travaux de tuyauteries et de chaudronnerie dans les raffineries de pétrole)

(1929-1939), succ. de son beau-père comme adm. des Éts Jesel et Widemann, des Scieries africaines, de l'Électricité Lille-Roubaix-Tourcoing, de Banania...], 365 (Fermière ch. fer Tunisiens), 413 (Tramways et autobus de Casablanca), 554 (Charbonn. Dong-Trieu), 703 (Docks pétroles d'Ambès), 1295 (Électricité Mors), 1924 (v.-pdt Ricqlès, affaire rachetée en 1931 par la Coopération pharmaceutique française), 2061 (Banania).

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].

Houdiard (Y.), 365 (secr. général Fermière ch. de fer tunis.).

Barbaut (A.), 365 (dir. Fermière ch. de fer tunis.).

Commissaires aux comptes : MM.

Barrioulet, 365 (comm. cptes Fermière ch. de fer tunis.).

Berthault (Ch.), 93 (comm. cptes suppl. Réass.), 365 (comm. cptes Fermière ch. de fer tunis.), 527 (comm. cptes SOCAPI), 1368 (comm. cptes Alg. prod. chim. et d'engrais).

Picquet (H.)(comm. cptes), 237 (CFAT), 289 (Cie foncière de la Méditerranée), 365 (Fermière ch. de fer tunis.).

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 2 avril 1875, pour une durée expirant le 7 mai 1976.

OBJET : À l'origine, la Société avait pour objet l'exploitation comme concessionnaire de différentes lignes de chemins de fer en Algérie et Tunisie. En avril 1915, le réseau algérien a été racheté par le gouvernement général de l'Algérie. Depuis 1922, la Cie Bône-Guelma, devenue Cie fermière des chemins de fer tunisiens, exploite, sous le régime de l'affermage, 1.651 de voie ferrée en Tunisie. Une nouvelle convention, prévoyant l'octroi à la compagnie d'une concession d'exploitation pour trente ans du réseau anciennement affermé, a été signée le 28 octobre 1950 ; l'apposition du sceau beylical apporatif est attendue.

CAPITAL SOCIAL : 45 millions de fr., divisé en 18.000 actions de 2.500 fr. (dont 12-000 de jouissance). À l'origine, 12 millions de fr. Porté à 30 millions en 1877. Porte en 1946 à 45 millions par l'émission à 575 fr. de 30.000 actions de 500 fr. (1 nouv. pour 2 anc.). Regroupement en actions de 2.500 fr. à partir du 3 novembre 1952.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale, intérêt de 5 % aux actions ; prélèvement pour constitution de réserves extraordinaire, fonds de prévoyance, amortissements complémentaires ou report à nouveau. Sur le surplus, 10 % au conseil, le solde aux actions.

SERVICE FINANCIER ET TRANSFERTS : Au siège social.

PAIEMENT DES COUPONS : Crédit industriel et commercial. Société Générale, Crédit Lyonnais. C.N.E., B.N.C.A., Société Marseillaise, Crédit foncier d'Algérie et Tunisie [CFAT], Crédit commercial de France [CCF], Compagnie Algérienne, Crédit du Nord.

COUPONS NETS AU PORTEUR : Actions de capital : n° 4 (30 juin 1951), 96 fr. ; 5 (30 juin 1952), 96 fr. ; 6 et 1 (1<sup>er</sup> juin 1953), 124 fr. et 622 fr. ; 7 et 2 (30 juin 1954), 132 et 662 fr. ; 3 (30 juin 1955), 550 fr.

Actions de jouissance : n° 25 (30 juin 1951), 75 fr. ; 26 (30 juin 1952), 75 fr. ; 27 et 1 (1<sup>er</sup> juin 1953), 100 fr. et 500 fr. ; 28 et 2 (30 juin 1954), 110 et 550 fr. ; 3 (30 juin 1955), 550 fr.

	Produits bruts	Charges financ.	Bénéf. net	Divid. act. cap.	Divid. act. jouiss.
	(En 1.000 francs)			(En francs)	
1942	13.892	—	3.247	50 00	20 00
1943	10.761	—	2.969	50 00	20 00
1944	10.862	—	2.817	50 00	20 00
1945	12.117	—	3.367	50 00	20 00

1946	8.543	—	2.635	50 00	20 00
1947(1)	1.600.220	12.834	7.323	51 25	45 00
1948	2 530.038	25.943	7.964	70 00	45 00
1949	2.341.018	42.191	11.908	85 00	60 00
1950	3.342.933	116.169	21.641	110 030	84 888
1951	4.300.308	404.010	20.704	116 463	91 463
1952(2)	4.963.010	403.579	22.526	629 76	504 76
1953	4.847.883	409.737	23.008	732 76	607 76
1954	4.468.282	325.221	22.827	663 net	550 net

(1) 1947. Actions de capital libérées du 1/4.

(2) 1952. Actions regroupées.

#### BILANS-4U 31 DÉCEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
PASSIF					
Capital	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
Réserves	81.490	91 216	101.729	111.992	121.984
Dette consolidée	—	502.770	493.200	488.030	472.230
Dette flottante	3.907.331	4.463.667	5.295.495	2.651.116	2.750.611
Dividendes et tantièmes	10.409	10.977	12.013	12.746	12.835
	<u>4.044.230</u>	<u>5.113.630</u>	<u>5.947.437</u>	<u>3.303.883</u>	<u>3.402.660</u>
ACTIF					
Capital amorti	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Domaine privé	12.000	77.926	11.000	11.000	11.000
Participations	78.646	13.537	76.021	98.236	117.284
Réalisable :					
Stocks	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Débiteurs	3.282.014	4.353.225	4.945.311	2.627.512	2.705.692
Disponible	637.570	634.942	881.105	533.135	534.684
	<u>4.044.230</u>	<u>5.113.630</u>	<u>5.947.437</u>	<u>3.303.883</u>	<u>3.402.660</u>

COMPAGNIE FERMÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS  
*(L'Information financière, économique et politique, 28 mars 1957)*

Les comptes de l'exercice 1956 font apparaître un bénéfice de 17.649.314 fr. contre 22.434.556 fr. en 1955.

Le conseil proposera à l'assemblée du 3 mai, la distribution du dividende statutaire de 125 fr. brut par action de capital et, en outre, d'un dividende complémentaire dont le montant net sera, comme l'an dernier, de 550 fr. par action de capital ou de jouissance, sans distinction.

Le conseil d'administration a examiné, d'autre part, les perspectives qui, à la suite de la cessation de son exploitation ferroviaire en Tunisie, paraissent s'ouvrir devant la Société à la faveur d'une reconversion de ses activités, notamment au Sahara.

---