

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGÉRIENS

INFORMATIONS

(Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie, 8 mars 1893)

M. [Adolphe] Dalaise ¹, le sympathique concessionnaire de la ligne des tramways du Plateau Saulière à Bab-el-Oued, a déposé à la mairie d'Alger un projet de tramways à rails qui remplacerait le service actuel et desservirait la même ligne.

INFORMATIONS

(Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie, 10 mars 1894)

M. Dalaise, directeur des omnibus d'Alger, nous a fait parvenir son avant-projet du tramway électrique d'intérêt local, allant du Plateau Saulière à l'Hôpital du Dey.

Nous aurons à revenir sur le mémoire qu'il nous a adressé, mais nous devons dire pour le moment que la traction électrique se fera au moyen d'un fil aérien, que l'écartement de la voie sera de 1 m. 055, le même écartement que la voie des chemins de fer Caze, et que la longueur de la ligne sera de 4 kilomètres 197 mètres.

Le rail employé sera du type spécial à gorge, dit rail Broca.

Le conseil municipal s'est occupé hier des propositions de M. Dalaise. La commune ayant nommé une commission d'étude de ce projet, M. Charpentier a demandé la nomination d'une commission intercommunale qui agira de concert avec celle de Mustapha pour l'obtention de la concession ; on étudiera ensuite la rétrocession.

Cette proposition a été acceptée et il est décidé que la commission sera composée de MM. Mercier, Iché et Charpentier.

En présence des difficultés que l'on rencontre toutes les fois qu'une opération est à traiter entre les communes d'Alger et de Mustapha, la réannexion de celle-ci s'impose.

Nous y reviendrons.

TRAMWAY À TRACTION ÉLECTRIQUE

(Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie, 13 mars 1894)

¹ Adolphe Dalaise (c. 1862-1930) : de Dalaise, Brèthe et Cie, société concessionnaire des messageries hippomobiles d'Alger à Belcourt. Il emporte en outre en 1891 le nettoyage de la ville d'Alger et possède un water-boat, l'*Electric*, au port de commerce. En 1897, il propose à la municipalité de Mustapha de lui construire un marché couvert, obtient la concession et passe commande à Paris de la charpente métallique. En 1897, il emporte la concession du tramway grim pant d'Alger à El Biar, rétrocédée en 1900 aux Tramways et messageries du Sahel. Cette même année, il est partie prenante dans l'Hydraulique algérienne qui obtient pour vingt ans la fourniture de l'eau à la ville d'Alger. Dans les années 1904-1913, il exploite une carrière de basalte à Sidi-Embareck. En 1919, il apporte ses vignobles à la Société des domaines Saint-Paul, 10, rue de la Liberté, Alger. En 1920, il fait partie des premiers conseils d'administration de l'Alliance africaine (assurances) et des Tonnelleries mécaniques de l'Afrique du Nord, affaire qui tournera rapidement à l'échec. Dès 1919, il paraît avoir concentré ses efforts sur la région de Bône, où il cultive la vigne et le tabac, obtient la concession de l'abattoir municipal contre la promesse de construire un frigorifique et une conserverie.

Comme nous l'avons dit dans notre dernier numéro, M. Dalaise soumet en ce moment un projet de tramway à traction électrique, destiné à faire le service d'omnibus, entre le Plateau-Saulieu et l'Hôpital du Dey.

Les avantages qui découleront de sa mise à exécution peuvent se résumer ainsi :

1° Aisance et sécurité accordées aux voyageurs par la stabilité du matériel roulant ; aisance que l'on ne peut obtenir actuellement sur les chaussées mal empierrées ou pavées et surtout mal entretenues ;

2° Économie à réaliser par l'autorité sur les entretiens des chaussées ;

3° Enfin véhiculation mise en rapport avec les progrès du jour et l'importance toujours grandissante que prend la capitale de l'Algérie.

L'exécution de ce projet est donc appelée à mettre Alger au rang de ses devanciers de la Métropole.

Les voitures mises en service seront d'un type identique à celles employées en France ; elles auront 2 mètres de largeur et seront suffisamment spacieuses pour y recevoir le nombre de voyageurs prévu.

La vitesse maxima des trains sera de 15 kilomètres à l'heure et l'ensemble du service comprendra dans chaque sens :

6 trains par heure, de 5 à 7 heures du matin ;

12 trains par heure, de 7 heures du matin à 7 heures du soir ;

8 trains par heure, de 7 heures à 9 heures du soir ;

Et 6 trains par heure, de 9 à 11 heures du soir.

Ce qui fait un total de 184 trains par jour, pouvant transporter 8.400 voyageurs.

Le prix des places sera, de l'Hôpital du Dey au Plateau-Saulière quelque soit le parcours effectué :

Intérieur, 0.15 la place.

Plate-forme, 0.10 la place.

Pour la traction à bon compte, il est absolument nécessaire de se procurer une force motrice aussi économique que possible.

Nous avons donné dans ces colonnes tout le projet Colomiès en ce qui concerne l'alimentation d'Alger et de Mustapha en eau potable : c'est dans ce projet que réside précisément le moteur indispensable qui pourra économiquement produire la traction du tramway électrique ; c'est-à-dire que l'un ne va pas sans l'autre.

Nos municipalités rivales d'Alger et de Mustapha se rallieront-elles à l'exécution d'une œuvre qui ne peut que contribuer à leur prospérité ? C'est à souhaiter, car il surgira encore assez de difficultés du côté des formalités interminables auxquelles notre Sainte Administration soumettra ce projet, destiné, hélas ! à effectuer son voyage au long cours, malgré son utilité d'intérêt général.

Il est temps que nous soyons débarrassés des rudimentaires moyens de transport que nous possédons actuellement.

Nous devons aussi dire que les propositions de la Compagnie du Gaz en ce qui concerne l'éclairage électrique dépend, de même que le projet Dalaise, de l'exécution du projet d'alimentation d'Alger.

Nous verrions avec plaisir les municipalités d'Alger et de Mustapha se solidariser pour se vouer aux intérêts communs de ces deux communes. Nous espérons que, mettant de côté tout esprit de clocher, elles sauront se pénétrer de l'utilité des projets qui leur sont soumis.

Pour le moment, nous sommes en retard, bien en retard ; il faut rattraper le temps perdu ; c'est ce qu'on tente de faire, pourvu, toutefois, que l'on n'en soit empêché par les lenteurs administratives.

Assez de routine ! Entrons donc dans la pratique et faisons place aux initiatives intelligentes et productives.

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

Hier soir, à 5 heures, la commission intercommunale s'est réunie à la mairie d'Alger pour statuer sur la demande Dalaise relative à la concession d'un chemin de fer (tramways) à traction électrique dont nous avons déjà entretenu nos lecteurs.

La commission susnommée a décidé que les communes d'Alger et Mustapha demanderaient conjointement la concession d'un tramway électrique par câble aérien, pour une durée de 50 ans. D'un commun accord et sur la demande de M. Dalaise, elles la lui rétrocéderaient pour la même durée avec obligation d'exploiter les lignes annexes pendant la même période ; ces lignes comprennent celles des Tournants Rovigo, des Casemates, Village d'Isly, etc.

Les communes se réservent le droit de racheter la concession au bout de 15 ans dans les conditions prévues par la loi.

D'après le contrat à intervenir, M. Dalaise est tenu de payer aux communes d'Alger et de Mustapha une redevance annuelle de 2.000 fr. avec augmentation de 15 p. % tous les cinq ans, jusqu'à concurrence de 30 p. %. Les communes intéressées participeront dans une proportion de 30 % des recettes brutes moins la redevance.

Quoique ce contrat ait été en partie approuvé par le demandeur, celui-ci fait des réserves sur certains points qui, espérons-le, seront très probablement aplanis bientôt.

Établissements Decauville
(*Paris-Capital*, 20 février 1895)

La liquidation est intéressée :

Dans l'affaire des Tramways algériens, pour 400 actions de 500 francs.

.....

La partie la plus importante de l'actif de la liquidation consiste en créances pour fournitures de matériel à divers clients. La plus grosse de ces créances, sur la Compagnie des Tramways algériens, est d'environ 450.000 francs. Elle est garantie par la retenue d'un dixième à faire sur la subvention du département d'Alger, laquelle est payable au fur et à mesure de la réception.

(*Le Monde du travail de l'Afrique française*, 10 mai 1896)
[déliés dtx, scan débordant, nb corr.]

Nous annonçons avec plaisir à nos lecteurs que la Compagnie Thomson-Houston vient de faire l'acquisition d'une partie des terrains Béranger, situés en face du Champ-de-manœuvres, entre la route de Constantine et le chemin de fer P.-L.-M.

C'est à cet emplacement que la Société du C. F. R. A. voulait installer son dépôt et ses remises à machines, qui doit servir maintenant à l'installation de l'usine électrique appelée à faire fonctionner la concession Thomson-Houston.

Nous devons ajouter que c'est grâce aux démarches et à l'initiative de notre ami Dalaise que l'on arrive enfin, piano, piano, à un résultat satisfaisant et sans bruit.

Bravo, Dalaise, continuez !

Dalaise se remue, et la preuve, la voici :

Hier, la demande relative à l'autorisation nécessaire pour commencer les travaux d'installation de l'usine électrique Thomson-Houston a été adressée à M. le préfet d'Alger.

Nous espérons que ce haut fonctionnaire activera l'examen de cette demande, et que les divers services sous ses ordres appelés à donner leur avis ne la retiendront pas trop longtemps.

Ce sont encore des travaux en perspective. Allons, entrepreneurs, faites vos propositions !

Nous apprenons, d'autre part, de notre correspondant de Paris, que la direction de la maison Thomson-Houston a adressé une demande à l'autorité supérieure pour qu'elle soit autorisée à commencer les travaux de pose de voie avant que le décret ministériel, déjà prêt, n'ait paru.

Voilà encore de quoi occuper du personnel. Allons, les cheminots : il y a des rails et des traverses à coltiner, des tire-fond à visser, du ballast à répandre et du pavage à damer.

Espérons que l'on se mettra bientôt à l'œuvre.

LES CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES (*Le Monde du travail de l'Afrique française*, 28 mai 1896)

[...] Les divers systèmes mis en usage ou à l'essai sont actuellement au nombre de cinq :

1° La prise du courant s'effectue sur des fils ou câbles disposés en l'air, le long de la voie ;

C'est ce système que la Compagnie Thomson — dont M. Dalaise est le sympathique représentant à Alger — emploiera pour sa ligne du Plateau-Saulière à l'hôpital du Dey. [...]

S.A., 16 juillet 1896. Tramway Alger-Mustapha.

THOMSON-HOUSTON (*Le Journal des chemins de fer*, 22 août 1896)

[...] La société, réalisant son programme de participations à toutes les bonnes affaires, vient de prendre un intérêt dans une entreprise de tramways algériens. [...]

LA COMPAGNIE THOMSON-HOUSTON (*Le Journal des chemins de fer*, 29 août 1896)

[...] C'est surtout la traction électrique suivant le système Thomson-Houston qu'elle s'est efforcée d'appliquer et qu'elle a déjà pu introduire dans plusieurs villes de l'étranger et de la France à Rome, Milan, Porto, Belgrade, Bordeaux, Lyon, Roubaix, Tourcoing et Le Havre.

En même temps, la Société s'intéressait à diverses entreprises de transports à moteurs électriques ou de distribution d'électricité telles que la Société Versaillaise des

tramways. Les tramways d'Alger et de Mustapha lui ont été concédés et elle a passé un contrat de traction avantageux avec la Société des chemins de fer sur routes d'Algérie. À Bruxelles, elle a coopéré à la fondation d'une Société d'entreprises électriques. Elle a traité enfin avec la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine pour la construction et la traction de deux lignes et est devenue un des actionnaires importants de la Compagnie des tramways de Rouen qui a transformé sa traction.

C'est au moyen d'une émission d'obligations souscrites en quelques jours, que la Compagnie Thomson Houston s'est procuré les dix millions que nécessitait ce grand développement d'affaires. Cette somme a suffi pour le passé. Elle ne saurait suffire pour l'avenir [...].

Les actionnaires de la Compagnie sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 14 septembre : à l'ordre du jour de cette assemblée figure, en première ligne, la proposition d'augmenter le capital social [...] de 5 à 15 millions [...].

La première affaire à laquelle elle emploiera une partie de ses nouvelles ressources est la Société des tramways algériens, qui vient de se fonder, avec son concours, au capital de 1.000.000 fr. Cette entreprise a pour objet l'établissement et l'exploitation de tramways électriques à Alger et dans toute l'Algérie ; les acquisitions d'immeubles ayant rapport à cet objet et la participation directe ou indirecte à toutes les affaires de même nature qui pourront se fonder dans le même pays Sur les 3.200 actions de la Société des tramways algériens, la Compagnie des Procédés Thomson-Houston en recevra 1.294 entièrement libérées comme représentation de ses apports. En outre, son directeur figurera dans le conseil d'administration de la nouvelle société. [...].

Tramway à traction mécanique de l'Hôpital du Dey à la Colonne Voirol. —
Déclaration d'utilité publique.

(Bulletin municipal de la ville d'Alger, 10 février 1897)

Le président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics ;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département d'Alger, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, destinée aux transports des voyageurs, entre l'Hôpital du Dey (commune d'Alger) et la Colonne Voirol (commune de Mustapha) ;

Vu, notamment, les plans d'ensemble de ladite ligne ;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique ouverte sur cet avant-projet, en exécution de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880 et dans les formes déterminées par le règlement d'administration publique du 18 mai 1881 ;

Vu, notamment, la délibération de la commission d'enquête, en date des 3 septembre, 10, 14 et 23 octobre 1895 ;

Vu l'avis de la Chambre de commerce d'Alger, en date du 17 août 1895 ;

Vu les délibérations du conseil municipal d'Alger, en date des 24 et 31 août 1894, 5 juillet et 2 septembre 1896, ainsi que les délibérations du conseil municipal de Mustapha, en date des 3 septembre 1894 et 1^{er} juillet et 2 septembre 1895 ;

Vu les délibérations de la commission départementale et du conseil général d'Alger, en date des 6 septembre et 8 novembre 1895 ;

Vu la délibération de la commission mixte des Travaux publics, en date du 27 avril 1896 ;

Vu l'adhésion donnée, le 21 mai 1896, par le ministre de la guerre, aux conclusions prises par la commission mixte des travaux publics ;

Vu le décret, en date du 17 septembre 1896, par lequel les communes d'Alger et de Mustapha sont constituées en syndicat à l'effet d'obtenir la concession du tramway de

l'Hôpital du Dey à la Colonne Voirol, avec faculté de rétrocession à la Société française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston ;

Vu la convention passée, le 15 décembre 1896, entre M. Mercier, agissant en qualité de président du syndicat des deux communes d'Alger et de Mustapha, d'une part, et M. Dalaise, représentant de la Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise du tramway, ainsi que le cahier des charges y annexé ;

Vu les lettres du gouverneur général de l'Algérie, en date des 2 avril, 25 juin, 7 juillet et 22 décembre 1896 ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 9 mai 1895 et 9 juillet 1896 ;

Vu la lettre du ministre de l'Intérieur, en date du 1^{er} août 1896 ;

Vu la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ;

Vu les règlements d'administration publique, en date des 18 mai et 6 août 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Alger, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs, entre l'Hôpital du Dey (commune d'Alger) et la Colonne Voirol (commune de Mustapha).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

ART. 2. — Le syndicat des communes d'Alger et de Mustapha est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

ART. 3. — Est approuvée la convention passée, le 15 décembre 1896, entre le syndicat des communes d'Alger et de Mustapha, d'une part, et la Société française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston, d'autre part, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

ART. 4. — Dans le délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra constituer une société anonyme qui lui sera substituée.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

ART. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 13 janvier 1897.

FÉLIX FAURE.

Par le président de la République :

Le ministre des travaux publics,

[Adolphe] TURREL.

CONVENTION

Entre M. Gustave Mercier, membre du conseil municipal de la Ville d'Alger, agissant aux présentes en qualité de président du syndicat des communes d'Alger et de

Mustapha, constituées par décret du 17 septembre 1896, et en outre comme spécialement autorisé à l'effet des présentes par délibération du comité du syndicat en date des 28 novembre dernier et 7 décembre courant.

D'une part ;

Et la Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston, dont le siège est à Paris, 27, rue de Londres, représentée par M. Adolphe Dalaise, propriétaire à Mustapha, villa Emma-Louise, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibérations du conseil d'administration de ladite compagnie, en date des 26 mars et 6 novembre 1896.

D'autre part,

il a été convenu et arrêté ce qui suit :

ART. 1^{er}. — Le syndicat des communes ci-dessus désigné s'engage à rétrocéder à la compagnie française pour l'exploitation des procédés de la Compagnie Thomson-Houston, pour une durée égale à la concession qui pourra être accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation d'une ligne intercommunale de tramways à traction électrique par fil aérien, destinée exclusivement au service des voyageurs.

Cette ligne partira de l'Hôpital du Dey (commune d'Alger) pour aboutir à la Colonne Voirol (commune de Mustapha).

Elle sera divisée en deux sections : la première, de l'Hôpital du Dey au point kilométrique 2 kilom. 800, route nationale d'Alger à Laghouat ; la deuxième section, de ce point à la Colonne Voirol, point kilométrique ; kilom. 680, route nationale d'Alger à Laghouat.

ART. 2. — La Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston, représentée par M. Dalaise, déclare accepter cette rétrocession ; elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de ladite loi, et aux conditions stipulées au cahier des charges de la concession aux communes syndiquées, auxquelles M. Dalaise ès noms déclare souscrire.

Le rétrocessionnaire sera, en conséquence, assujetti envers les communes d'Alger et de Mustapha à toutes les obligations imposées à ces communes elles-mêmes par ce cahier des charges.

ART. 3. — Aussitôt après la déclaration d'utilité publique et dans le délai de six mois, sous peine de déchéance, la Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston s'oblige à se substituer une société anonyme spéciale, constituée conformément aux lois des 24 juillet 1867 et 1^{er} août 1893, pour une durée au moins égale à la durée de la concession.

ART. 4. — La substitution d'accumulateurs ou de tout autre système au fil aérien admis comme système actuel de traction, en vue de l'exploitation de la ligne rétrocédée, aura lieu à la requête des communes syndiquées dès qu'il sera démontré, par une expérience acquise dans une ville de France ou de l'étranger, que ce nouveau système présente, par ses conditions de sécurité et d'économie comme dépense annuelle d'exploitation, des avantages égaux à ceux donnés par le fil aérien.

Pour la supputation de la dépense annuelle d'exploitation du système à substituer éventuellement, seront compris l'intérêt et l'amortissement du capital constitué pour la première exploitation.

ART. 5. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction du cahier des charges annexé au présent traité, ont été supprimés les articles 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 38 et 39 du cahier des charges-type, annexé au décret du 6 août 1881, et ont été modifiés les articles 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 13, 15, 23, 28, 29, 33, 34 et 36 du même cahier des charges-type.

ART. 6. — Le personnel employé sur la ligne sera composé, pour les deux tiers au moins, de nationaux français ou indigènes.

Les rapports du personnel avec le rétrocessionnaire feront l'objet d'une réglementation ultérieure appropriée au mode de traction et d'exploitation, conformément aux lois et décrets régissant la matière.

ART. 7. — Les communes concessionnaires ne pourront à toute époque exercer à l'égard du rétrocessionnaire la faculté de rachat de la concession à elles faite par l'État qu'aux conditions dans lesquelles l'État peut lui-même l'exercer à leur égard aux termes de l'article 10 du cahier des charges ci-annexé et en vertu d'un décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article iode la loi du 11 juin 1880.

ART. 8. — En représentation des avantages auxquels les communes d'Alger et de Mustapha peuvent prétendre, a titre de droits de stationnement ou autres, le rétrocessionnaire payera, à partir du jour de la mise en exploitation de la première section, une redevance annuelle fixée, pour la ville d'Alger à 10.091 fr. 25 cent, et, pour celle de Mustapha, à 3.650 fr. 10 cent.

À partir du 5 septembre 1900, le rétrocessionnaire versera chaque année par douzièmes, dans les caisses municipales d'Alger et de Mustapha, en leur garantissant le minimum de redevance ci-dessus fixé, une participation de 2 1/2 p. 100 dans les recettes brutes réalisées par la perception du prix des places des voyageurs sur la ligne concédée.

Cette participation sera répartie entre les communes dans les mêmes proportions que ci-dessus. La liquidation de ce pourcentage sera faite tous les mois contradictoirement par les soins du syndicat des communes et du rétrocessionnaire sur un état dressé d'après les feuilles de perception ou les carnets de tickets et suivant un mode de contrôle qui fera l'objet d'un règlement d'administration intérieure.

ART. 9. — Dans le mois qui suivra la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 15.000 fr. en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1892, ou en bons du Trésor avec transfert, au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise ; 10.000 fr. seront rendus au concessionnaire aussitôt après la réception définitive des travaux. Les deniers 5.000 fr. ne seront remboursés qu'après l'expiration de la concession.

ART. 10. — Le rétrocessionnaire fait dès à présent élection de domicile à Alger, 2, rue Savignac, ou en tout autre lieu de ladite ville qui pourra être ultérieurement fixé comme siège de son exploitation.

Toutes pièces, actes ou ordres lui seront signifiés ou adressés à ce domicile.

ART. 11 et dernier. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'impression, expéditions ou tous autres auxquels donneront lieu le cahier des charges général ainsi que les présentes conventions, seront supportés par le rétrocessionnaire.

Fait double à Alger, le 15 décembre 1896.

Le président du syndicat,

Signé : G. MERCIER.

Le représentant de la société rétrocessionnaire,

Signé : DALAISE.

CAHIER DES CHARGES

[...]

Société des Tramways algériens

Transformation d'une ligne d'omnibus desservant les quartiers Rovigo, Dupuch, Montpensier, Cité Bisch et Prison civile, en tramways électriques avec prolongement éventuel jusqu'à El-Biar et raccordement ultérieur avec la ligne de la Colonne Voirol.
(*Le Monde du travail de l'Afrique française*, 11 mars 1897)

EXPOSÉ DES MOTIFS (Suite et fin)

Conclusions

Les considérations qui précèdent démontrent suffisamment que notre projet, tel qu'il est présenté, remplit amplement toutes les conditions de sécurité, de stabilité et d'économie désirables, et que son application est des plus faciles.

C'est confiant dans l'avenir et en raison de l'élévation de nos vues, que nous espérons trouver, dans un trafic toujours croissant, résultant de l'accroissement de la population, le dédommagement de nos avances, ainsi que la juste rémunération du travail accompli par une entreprise d'utilité publique.

Nous avons donc la plus entière confiance dans la présentation de notre projet, certains qu'il apportera la plus grande régularité dans un service indispensable aux populations d'Alger à El-Biar, qu'il nous vaudra les encouragements des personnes que le bien-être et la commodité des voyageurs intéressent au plus haut point et qu'enfin il continuera l'ère des innovations utiles dans de localités dont l'importance mérite le plus grand intérêt. C'est pourquoi nous demandons l'approbation de notre projet aux épreuves d'une procédure tracée par la loi.

Itinéraire

La ligne partira de la place Bresson, empruntera une partie de la voie Hôpital du Dey-Colonne-Voirol jusqu'au refuge de la rue d'Isly ; elle suivra ensuite la rue Henri-Martin et tous les tournants Rovigo jusqu'à la hauteur de la cité Bisch, empruntera le boulevard de la Victoire jusqu'à la Prison Civile, obliquera à gauche pour traverser les Casemates et rejoindre la route départementale d'Alger-El-Biar ; elle suivra ensuite cette route pour arriver au village d'El-Biar ; elle sera poursuivie ultérieurement par un raccordement reliant El-Biar à la Colonne Voirol ; elle offrira ainsi une ceinture permettant de contourner les communes d'Alger, Mustapha et El-Biar.

La ligne sera à voie unique avec croisements.

Mode de Service

Le tramway s'arrêtera à la demande des voyageurs sur tous les points du parcours, indiqués au tableau ci-après, sauf sur les rampes dépassant 0,040 m/m par mètre.

La ligne sera divisée en trois sections : la première, de la place Bresson à la Prison civile ; la seconde, de ce dernier point au village d'El-Biar ; et la troisième, de ce village à la Colonne Voirol (commune de Mustapha).

Les arrêts seront fixés sur chaque section comme suit :

Sur la première section :

- 1° Refuge de la rue d'Isly ;
- 2° Marché de la Lyre ;
- 3° Entrée de la rue Mogador ;
- 4° Entrée de la rue Montpensier ;
- 5° Cité Bisch (maison Chaise) ;
- 6° Cité Bisch (Horloge) ;
- 7° Entrée du boulevard de la Victoire ;
- 8° Enfin en face la Prison civile.

Sur la deuxième et troisième section, les arrêts seront fixés ultérieurement, suivant un graphique-horaire à établir.

Système de traction

Ce tramway fonctionnera au moyen de la traction électrique par fil conducteur ; les voitures auront deux mètres de large, toutes saillies latérales comprises ; elles seront montées sur essieux rapprochés pour leur permettre de franchir les courbes de faible rayon ; elles seront munies du nouveau frein électromagnétique Thomson-Houston.

Vitesse

La vitesse maximum des trains sera de 15 kilomètres à l'heure dans la traversée des villes, sur les rampe de 0,040 m/m, et de 20 kilomètres et au delà sur les rampes inférieures.

Horaire

L'ensemble du service comprendra, dans chaque sens, un départ toutes les dix minutes entre la place Bresson et le boulevard de la Victoire et un départ toutes les demi-heures pour El-Biar.

Le service pourra être augmenté, si les besoins l'exigent, en cours d'exploitation.

Tarif

Le tarif sera de 0,05 par section dans chaque sens, avec minimum de perception de 0,10 centimes.

Place Bresson à l'entrée de la rue Dupuch	0,05
De la rue Dupuch à la Cité Bisch	0,05
Cité Bisch à la Prison civile	0,05
Prison civile aux Deux-Entêtés	0,05
Deux-Entêtés à la propriété Olivier	0,05
Propriété Olivier à El-Biar 0,05	
Du village d'El-Biar à St-Joseph	0,03
De St-Joseph à la Colonne-Voirol	0,05

Tramways électriques

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

Les travaux de construction d'usines, dont nous avons récemment entretenu nos lecteurs, pour les tramways électriques, sont activement menés. La deuxième partie, qui concerne le dépôt des voitures, va être incessamment entreprise.

Les socles des machines qui doivent produire l'électricité sont en route et ne tarderont pas à arriver.

Société des tramways algériens

(Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie, 13 janvier 1898)

Dimanche est arrivé, par le paquebot *Ville-d'Alger*, M. de Loménie, directeur général de la Compagnie française Thomson-Houston, administrateur de la Société des tramways algériens, accompagné de M. Daniel Bouvier, nouvellement nommé par le conseil d'administration de la société, pour la direction de l'exploitation des tramways électriques algériens.

L'administration de cette société se trouve donc définitivement composée comme suit : MM. [Étienne] Siry [Cie des compteurs, co-fdt Thomson-Houston], président du conseil, résidant au siège social, à Paris ; de Loménie, secrétaire du conseil, résidant au siège social, à Paris ; Chamon [adm.-dir. Cie des compteurs, co-fdt Thomson-Houston] et Chailley-Bert [gendre de Paul Bert. Dir. *Quinzaine coloniale*], administrateurs, résidant au siège social, à Paris ; Dalaise et de Brisis, administrateurs, résidant au siège d'exploitation, à Alger ; Daniel Bouvier, directeur de l'exploitation d'Alger.

TRAMWAYS ÉLECTRIQUES

(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 21 avril 1898)

Mardi a eu lieu l'inauguration officielle de la ligne de tramways électriques de l'Hôpital-du-Dey à la Colonne Voirol, dont l'exploitation a commencé depuis quelques jours déjà.

C'est avec un sentiment d'orgueil bien légitime que les Algérois contemplant ces véhicules électriques, dont l'élégance ne le cède en rien à la solidité et au confortable, car c'est aux villes d'Alger et de Mustapha qu'est échu l'honneur de posséder, les premières dans toute l'Afrique française, un genre de locomotion qui constitue le dernier cri du progrès.

Aussi, la Société des Tramways algériens a-t-elle tenu à fêter dignement cette inauguration.

À 9 heures du matin les invités, au nombre de 200 environ, prennent place dans les coquettes voitures — admirablement décorées de draperies et de fleurs — pour effectuer une promenade sur toute la ligne.

Aucun incident ne se produit en cours de route.

On arrive à l'usine à onze heures ; un apéritif est servi dans la vaste salle des machinés, dont nous avons déjà parlé dans un de nos précédents articles ; puis, à midi, chaque convive prend place autour de la table, dressée dans la grande remise des voitures, décorée avec un goût exquis.

Le repas est somptueusement servi par M. Fautrier, membre du Syndical commercial ; en voici d'ailleurs le menu :

Bouchées aux fruits de mer
Mérot sauce tartare
Filet de bœuf à la Richelieu
Galantine de pintades truffées Belle-View
Sorbet au marasquin
Chapons du Mans
Cailles sur cresson
Salade russe
Pièce montée
Glace Nelusko
Café
Vins : Médéa, Ehrompfort, Saint-Émilion
Champagne

M. [Étienne] Siry, président de la Société des Tramways algériens, ouvre la série des discours.

Prennent ensuite la parole MM. Guillemin, maire d'Alger ; Bouvier, directeur de la société ; Dalaise, administrateur ; Pradelle, maire de Mustapha ; Samary, député d'Alger ; Letellier, maire de St-Eugène ; Moussat, au nom de la presse ; Don Galiano, consul général d'Espagne ; Marchal, conseiller général ; d'Aurelles de Paladines, maire d'El-Biar ; et Piogez, conseiller municipal.

Tous les toasts portés par les différents orateurs sont vigoureusement applaudis.

À 3 h. 1/2, on quitte la table et, dix minutes après, la salle est transformée en un superbe temple de Terpsichore.

À ce moment, la musique commence à exécuter les danses les plus entraînantes ; mais la curiosité des invités les attire plutôt vers la salle des machines où chacun admire les deux groupes électrogènes de 200 kilowatts chacun ; le distingué autant que sympathique ingénieur, M. Sacco Albanèse, qui se multiplie pour répondre aux questions des nombreux visiteurs, nous montre l'emplacement qui a été réservé pour un troisième groupe, en cas de besoin.

Les invités reviennent ensuite dans la salle de bal, et la sauterie commence avec entrain.

Chacun fait honneur au buffet, où le champagne coule à flots.

À 8 heures 1/2 du soir, après une farandole des plus animées, le signal du départ est donné ; malgré l'heure tardive, invités et invitées quittent l'usine avec regret, non sans avoir chaleureusement remercié les membres du conseil d'administration, directeur, ingénieur, etc., de les avoir conviés à cette charmante fête du progrès et de l'industrie, qui comptera dans les annales algéroises.

B.

*
* *

La Société des Tramways algériens nous prie de remercier le public de sa complaisance dans les essais d'exploitation de sa ligne à traction électrique, de même que toutes les personnes qui sont venues assister à la fête donnée mardi à l'inauguration des tramways électriques.

Pour que les pauvres aient aussi leur part, la société a le plaisir de remettre pour eux 500 francs au maire d'Alger et 500 fr. au maire de Mustapha.

Au nom des malheureux, merci,

FIN DE LA GRÈVE DES TRAMWAYS D'ALGER
(*Le Temps*, 16 novembre 1898)

Notre correspondant d'Alger nous télégraphie :

La grève des employés des tramways électriques peut être considérée comme terminée. La conciliation est accomplie entre le directeur et les agents de la Compagnie des tramways algériens.

Quant à la Compagnie des chemins de fer sur routes, l'arbitrage, en ce qui la concerne, aura lieu aujourd'hui.

Nécrologie

(Journal général de l'Algérie et de la Tunisie, 17 novembre 1898)

Dimanche dernier, au milieu d'un grand concours d'amis et de connaissances, ont eu lieu les obsèques de Madame veuve Grima, décédée à Mustapha.

La défunte était la tante de M. Dalaise.

Tous les employés grévistes des Tramways algériens suivaient le convoi, montrant par là leur sympathie pour l'honorable administrateur de la société, à qui nous adressons nos sincères condoléances.

Syndicat commercial algérien
pour la défense et le développement du commerce et de l'industrie
(Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie, 1^{er} avril 1900)

QUATRIÈME GROUPE
TRANSPORTS

Dalaise, administrateur des Tramways de Mustapha [T.A.].

COMPAGNIE FRANÇAISE
POUR L'EXPLOITATION
DES PROCÉDÉS THOMSON-HOUSTON
Assemblée générale ordinaire du 1^{er} mai 1900.
(Le Journal des chemins de fer, 12 mai 1900)

[...] L'exploitation du réseau que nous avons installé pour le compte de la Société des tramways algériens continue à fonctionner d'une manière régulière. Les recettes de 1899, comparées à celles de l'exercice précédent, se présentent avec une augmentation de 47.000 fr. ; nous pensons bien que cet accroissement se maintiendra. L'usine a été dotée d'une nouvelle unité génératrice qui a porté sa puissance à 800 chevaux. [...]

Société des tramways algériens
(Le Journal des chemins de fer, 23 février 1901)

Le conseil d'administration de la Société des tramways algériens a décidé l'appel du deuxième quart sur les 2.000 actions, n^o 3.201 à 5.200, émises en vertu de la résolution votée par l'assemblée générale extraordinaire du 29 novembre 1900.

Le versement de 185 fr. par titre devra être effectué avant le 31 mars prochain.

Actes officiels
(Le Journal des finances, 11 mai 1901)

Par décret en date du 29 avril, est approuvée la substitution à la Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston de la Société anonyme dite des Tramways algériens comme rétrocessionnaire du tramway de l'hôpital du Dey à la colonne Voirol.

COMPAGNIE FRANÇAISE
POUR L'EXPLOITATION
DES PROCÉDÉS THOMSON-HOUSTON
Assemblée générale ordinaire du 22 mars 1901
(*Le Journal des chemins de fer*, 30 mars 1901)

Société des tramways algériens. — L'augmentation que nous avons signalée, l'année dernière, dans les recettes de la Société des tramways algériens s'est maintenue pendant l'année 1900 : ces recettes, en effet, ont atteint 659.180 fr., contre 611.196 fr. en 1899, soit un nouvel accroissement de 47.984 fr.

Cette société vient de porter son capital de 1.600.000 fr. à 2.600.000. Sa situation ne permet pas, pour le moment, de distribuer un dividende.

Tramways algériens
(*Le Journal des finances*, 27 juillet 1901)

Dans leur assemblée du 20 juillet, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1900-1901, clos le 31 mars dernier, et décidé le report à nouveau d'une somme de 1.992 fr., représentant le solde du compte de Profits et pertes dudit exercice.

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

Tramways algériens
Alger-Colonne Voirol, année 1903, recettes 893.780 francs contre 825.171 francs en 1902 ;
La ligne d'Alger à la Colonne Voirol est en augmentation de 68.609 francs.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Tramways algériens
(*Gil Blas*, 14 juin 1904)

.....
Troisième résolution. — L'assemblée générale réélit, en qualité d'administrateur, pour une durée de six ans, M. Parsons ², administrateur sortant.

² Frederic Jennings Parsons : citoyen américain, ingénieur en chef de la Cie française Thomson-Houston, son représentant dans diverses affaires de tramways : Nogentais (commissaire aux comptes suppléant), Versaillaise (administrateur délégué), Amiens, Tramways algériens, Comptoir central des voies ferrées. Administrateur de la Compagnie générale de distribution d'énergie électrique. Officier de la Légion d'honneur en 1927. Avis de décès : *Comœdia*, 8 avril 1929.

Quatrième résolution. — L'assemblée générale nomme M. Alfred de Watteville³, commissaire chargé de la vérification des comptes de l'exercice 1904-1905, et fixe à 1.000 fr. l'indemnité à lui attribuer en ces qualités.

En cas d'empêchement, M. de Watteville sera remplacé par M. J. Guérault.

.....

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Journal des chemins de fer*, 23 juillet 1904, p. 584)

Le dernier exercice de cette société a été favorable, puisque nous constatons que les recettes ont été supérieures à l'exercice précédent, tandis que les frais d'exploitations restent sensiblement les mêmes.

D'après le rapport du conseil, à l'assemblée générale du 13 juin, les recettes, qui étaient de 331.922 fr. 90 pour 1902-1903, s'élèvent à 394.256 fr. 37 pour l'exercice qui vient de se clore.

Le conseil d'administration, qui dirige les travaux de cette entreprise a, dans le courant de l'année dernière, payé le prix d'acquisition du marché du Plateau Saulière Et achevé l'aménagement de ce marché à usage de remise supplémentaire pour les voitures employées au service de la ligne d'El-Biar. L'augmentation de 153. 549 fr. 84, qui figure au compte Dépenses d'établissement relatives à la traction électrique, est principalement la conséquence de cette opération.

Une décision ministérielle, en date du 5 septembre 1903 a autorisé la société, pour parfaire la différence entre le total nominal et le produit de sa précédente émission de 3. 906 obligations de 500 fr. 4 %, à émettre encore 600 obligations du même type.

Ces 600 obligations, représentant une somme nominale de 300.000 fr., ont été émises à 266. 540 fr., soit une différence de 33.460 fr. qui a été portée à l'actif sous la rubrique « Primes de remboursement sur obligations ».

Déduction faite des frais généraux à Paris, de la redevance kilométrique, etc., il reste un solde disponible de 237.409 fr. 73 sur le total du crédit du compte de profits et pertes qui était de 437.272 fr. 37.

Il a été prélevé sur ce solde, conformément à l'article 47 des statuts de la société :

Réserve légale % sur 214.777 fr. 71, déduction faite du report de l'exercice 1902-1903, 10.738 fr. 88 intérêt à 5 %, soit 25 francs par action sur 5.200 actions, 130.000 francs, ce qui fait un total de 140.738 francs 88.

Il restait donc à répartir 96.670 fr. 80.

Le conseil d'administration a proposé d'affecter une part de cet excédent de bénéfices disponibles au remboursement du capital social, au moyen du tirage au sort entre les actions, une action de jouissance étant attribuée à raison de chaque action de capital ainsi remboursée. Le conseil a pensé qu'il y avait lieu de déterminer chaque année, la somme ainsi employée, en tenant compte de la réduction de capital résultant des remboursements déjà effectués, de manière à arriver au remboursement complet de ce capital avant la fin de la durée de la société. Il a proposé de fixer cette somme, pour l'exercice 1903-1904 à 15.500 fr.

La répartition de l'excédent de bénéfice, de 96.670 fr. 85 a été faite comme suit :

10 % au conseil d'administration	9.667 08
Remboursement du capital social	15.500 00

³ Alfred de Watteville (1853-1926) : associé de la Banque Périer, Mercet et Cie (1892-1901), fondatrice de la Française Thomson-Houston. Administrateur ou commissaire aux comptes de diverses filiales de ce groupe. Voir Qui êtes-Vous ? Algérie :

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

20 % aux actions complétant avec les 5 % d'intérêt, un dividende de 35 fr. par action 52.000 00
Repert à nouveau 19 503 77
Total égal 96.670 85

Un acompte de 15 fr, ayant déjà été payé, le restant, soit 20 fr., sous déduction des impôts, est payable depuis le 15 juin dernier.

Les numéros des 31 actions à rembourser, qui ont été désignées par le tirage au sort du 13 juin, sont également remboursables depuis le 15 juin, à raison de 500 fr. plus une action de jouissance.

L'assemblée générale, après avoir pris connaissance des opérations faites au cours de l'exercice avec des compagnies dans lesquelles des administrateurs de la Société des tramways Algériens ont des intérêts, a approuvé ces opérations et en a autorisé la continuation.

Toutes les résolutions présentées ensuite ont été votées à l'unanimité.

Compagnie des chemins de fer nogentais*
(*Le Temps*, 20 février 1905)

[...] On peut comparer la situation actuelle de cette compagnie à celle de la Compagnie des tramways algériens, au moment où les actions de cette dernière ont été admises à la cote (13 mars 1903). À cette époque, le dernier dividende détaché sur les actions des Tramways algériens était afférent à l'exercice 1901-1902 et s'élevait à 15 francs. Le cours des actions était de 490 francs.

Depuis cette époque, les dividendes n'ont pas cessé de s'accroître régulièrement et le cours des actions a suivi proportionnellement :

Pour 1902-03 le dividende fut porté à 25 francs

1903-04 35

1904-05, on s'attend à 40

Aussi, le cours des actions s'est-il élevé de 490 fr. à plus de 850 francs. [...]

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Tramways algériens
(*Gil Blas*, 7 juin 1905)

Les actionnaires de la Compagnie des tramways algériens se sont réunis, le 5 juin, en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. [Étienne] Siry, président du conseil, assisté de la Compagnie Thomson-Houston et de M. [Daniel] Bouvier.

À la suite de la lecture des rapports du conseil et des commissaires, et après délibération, l'assemblée générale des actionnaires a adopté les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir pris connaissance du rapport du conseil d'administration et de celui du commissaire, approuve les comptes de l'exercice tels qu'ils viennent d'être présentés et détaillés, et arrête en conséquence, le solde créditeur du compte de profits et pertes à 264.687 fr. 58.

2° L'assemblée générale décide d'employer le solde du compte de profits et pertes 264.687 58

de la manière suivante :

Réserve légale 5 % sur 245.183 fr. 81, déduction faite du report de l'exercice 1903-1901 12.259 19

25 francs par action aux 5.169 notions non amorties 129.225 00

Tantième de bénéfice du conseil d'administration, conformément à l'article 47 des statuts 10.369 96

Remboursement du capital social par voie de tirage au sort entre les actions, une action de jouissance étant attribuée à chaque action remboursée, soit 33 actions de 500 francs 16.500 00

15 francs par action aux 6.200 actions 78.000

246.354 15

et de reporter à nouveau le solde 18.333 43

Le paiement de 40 francs par action aura lieu sous déduction de l'acompte de 15 francs déjà payé et des impôts établis par la loi, en échange du coupon n° 6, à partir du 15 juin prochain.

Les numéros des 33 actions à rembourser, qui seront désignés par le sort, au tirage qui aura lieu en séance publique au Comptoir national d'escompte de Paris, le 8 juin, à trois heures, seront publiés dans les journaux, et le remboursement aura lieu également à la date du 15 juin prochain, à raison de 500 francs, plus une action de jouissance.

Ces paiements et remboursements seront effectués à Paris, au Comptoir national d'escompte de Paris, 14, rue Bergère, et à Alger, à la Compagnie algérienne, 1, rue Littré.

3° L'assemblée générale réélit, en qualité d'administrateurs, MM. Chamon et [Adolphe] Dalaise.

4° L'assemblée générale nomme M. Alfred de Watteville, commissaire chargé de la vérification des comptes de l'exercice 1905-1906, et fixe à 1.000 francs l'indemnité à lui attribuer en cette qualité.

En cas d'empêchement, M. de Watteville sera remplacé par M. J. Guérault.

[Traité passé avec la Compagnie générale de distribution d'énergie électrique]

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Gen._Distribution_energie_elec.pdf

5° L'assemblée générale, après avoir pris connaissance du traité en date du 1^{er} mars 1905 pour la fourniture, par la Compagnie générale de distribution d'énergie électrique, du courant électrique nécessaire à l'exploitation de la Société des tramways algériens, pendant la durée de sa concession, déclare, en tant que de besoin, approuver ledit traité.

6° L'assemblée générale, conformément aux termes de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, après avoir pris connaissance des opérations faites au cours de l'exercice, avec des Compagnies dans lesquelles des administrateurs de la Société des tramways algériens ont des intérêts, approuve ces opérations et en autorise la continuation.

Tramways algériens
(*Le Journal des finances*, 1^{er} juillet 1905)

L'assemblée générale tenue le 5 juin, a approuvé les comptes de 1904, se soldant par un bénéfice de fr. 264.687 et voté un dividende de fr. 40 par action, contre fr. 35 l'an dernier.

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Journal des chemins de fer*, 2 septembre 1905)

L'exercice 1904 a été favorable à cette Compagnie et les résultats qui en ont été communiqués aux actionnaires dans leur assemblée générale tenue le 5 juin dernier sont véritablement satisfaisants.

L'exploitation est en progrès, les recettes en augmentation, l'exécution des contrats intervenus avec la Compagnie des tramways et messageries du Sahel régulièrement menée, les projets de modification pour la fourniture de l'énergie électrique bien conçus, le dividende supérieur au précédent.

Pour l'exercice 1903, le dividende avait été de 35 francs par action ; il a été fixé à 40 francs pour l'exercice 1904.

Pendant que les recettes d'exploitation ont passé de 916.000 francs à 988.000 francs d'une année à l'autre, les dépenses ont été maintenues dans une limite modérée, en regard de l'accroissement du trafic. Elles n'ont progressé que de 522.000 francs à 565.000 francs en augmentation de 43.000 francs seulement, alors que les recettes enregistrent une plus-value de 72.000 francs.

Le compte des Profits et pertes ne reflète cependant pas complètement l'augmentation dont a bénéficié cet exercice par cette raison que la Compagnie des tramways et messageries du Sahel, usant d'un droit d'option que lui conféraient des accords antérieurs, a acquis les voitures qu'elle avait en location et, par conséquent, a cessé de payer le prix de cette location.

Le compte des Profits et pertes se présente dans son ensemble ainsi qu'il suit :

PRODUITS		
Recettes de l'exploitation		988.243 50
Travaux et produits divers		8.187 50
		996.431
CHARGES		
Dépenses d'exploitation :	565.540 30	
Frais généraux :	8.573 55	
Redevance kilométrique :	21.849 20	
Intérêts et divers :	2.020 02	
Service des obligations :	108.940 00	
Amortissement statutaire des frais de constitution :	3.304 12	
Total des charges		711.247 19
Bénéfices nets		285.183 81
À déduire		
Compte de dépréciation et d'amortissement		40.000 00
Bénéfices figurant au bilan		245.183 81
Report de l'exercice précédent		19.509 77
Solde disponible		264.687 58

Ont été répartis ainsi	
Réserve légale	12.259 11
Intérêt à 8 %, soit 25 francs par action sur les 5.169 actions non amorties	129.225 00
Au conseil d'administration	10.369 96
Remboursement à 500 francs de 33 actions	16.500 00
3 %, soit 15 francs par action sur 5.200 actions	78.000 00
Reporté à nouveau	18.333 43
Somme égale	264.687 50

Pour faire face à l'augmentation du trafic, et au remplacement du matériel définitivement acquis par la Compagnie du Sahel, la société a été obligée, au cours de cet exercice, d'augmenter son matériel électrique. Mais, comme d'autre part, la Société des tramways et messageries du Sahel a acheté au comptant le matériel qu'elle avait en location, il en résulte que, malgré l'augmentation du matériel, le compte figurant au bilan sous le titre de dépenses relatives à la traction électrique est en diminution sur celui de l'année précédente.

[Traité passé avec la Compagnie générale de distribution d'énergie électrique]
www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Gen._Distribution_energie_elec.pdf

Le conseil d'administration a soumis à l'approbation des actionnaires un traité passé avec la Compagnie générale de distribution d'énergie électrique. Cette société, qui crée en ce moment une usine à Hussein-Dey pour la distribution de l'énergie électrique à Alger et aux alentours, fournira pendant la durée de la concession tout le courant nécessaire à l'exploitation de la Compagnie des tramways algériens. Le prix du courant ainsi fourni est légèrement inférieur au prix de revient actuel.

Cette mesure évitera à la Compagnie les charges que comporterait la construction d'une nouvelle usine qui serait nécessaire.

D'autre part, la Compagnie n'aura plus à se préoccuper du renouvellement partiel ou total de ses installations d'usine, avant la fin de la concession.

De cette façon, il sera possible de réduire sensiblement la proportion du prélèvement fait jusqu'ici chaque année sur les bénéfices pour la formation d'un fonds de dépréciation et d'amortissement. Déjà, cette année, cette réduction s'est affirmée par l'inscription de 40.000 francs au lieu de 50.000 francs.

Ce traité a été approuvé par une résolution spéciale, par l'assemblée, qui, après avoir approuvé les comptes, bilan et les rapports, a fixé le chiffre du dividende, comme nous l'avons indiqué, et voté les diverses propositions qui lui étaient soumises.

Louis Abel Pierre RIBSTEIN,
ingénieur de l'exploitation (1905-1915)

Né à Tarbes le 7 juillet 1879.
Fils de François Antoine Ribstein et de Anassasie Lier, de Tarbes.

École nationale professionnelle de Vierzon.
École des Arts-et-Métiers d'Angers.
Dessinateur à Paris.
Ingénieur à Varsovie rue Jérozolimskie.
à la Cie du Havre au Havre
à Alger, rue de Constantine (maison Brocks ?)(14 oct. 1905).

Ingénieur du groupe Giros-Loucheur :
Directeur, puis administrateur délégué d'une fabrique de machines agricoles à Nanterre (3 nov. 1915)
Administrateur de la Combustion intégrale (mai 1917),
de la Lyonnaise de Construction de machines agricoles (Éts S. Plissonnier)(fin 1917),
de l'Achromine à Jarrie (Isère) : corindons.
de la Minière Industrielle et Immobilière de la Côte-d'Ivoire (déc. 1929),
de la S.A. Le Motoculteur Ruedin (sept. 1931),
de la Société nouvelle d'études et de gestion (octobre 1932),
commissaire aux comptes de l'Aéro-Combustion (jan. 1936)
et de la Société générale d'entreprises pour travaux publics (avril 1936)
Administrateur de la S.A. pour tous appareillages mécaniques (SATAM)
et de la Société d'applications du gaz et d'applications sanitaires (janvier 1938).
Membre du conseil de surveillance de Fèvre et Cie (Carrières et scieries de Bourgogne) :

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

Président-directeur général de la Société l'Électro-Verre (future Sediver) : usine d'isolateurs électriques à Saint-Yorre (Allier).

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 10 septembre 1926).
Avis de décès à Bois-Colombes (*Paris-Soir*, 11 juin 1943).

(Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie, 1^{er} mars 1906)

On nous prie d'annoncer qu'à partir du lundi 26 février 1906, les bureaux de la direction de la Société des Tramways algériens et de la Compagnie générale de distribution d'énergie électrique sont transférés 3, rue Littré (2^e étage).

Compagnie française des procédés Thomson-Houston*
(Le Temps, 14 juin 1906)

[...] Pour la Société des tramways algériens, les résultats de cet exercice seront encore supérieurs à ceux de l'année 1904-1905. [...]

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Tramways algériens
(*Gil Blas*, 15 juin 1906)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société des tramways algériens a eu lieu, le 13 juin, sous la présidence de M. [Étienne] Siry, président du conseil.

3.040 actions étaient présentes ou représentées.

Il résulte des comptes qui ont été soumis à cette réunion que les recettes de la Compagnie ont encore continué à progresser, portant le produit net de l'exploitation de 422.703 francs 20 pour 1904-1905 à 476.328 fr. 49 pour l'exercice qui vient de se terminer, soit une augmentation de 53.625 fr. 29.

Après avoir entendu la lecture des rapports, l'assemblée a adopté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir pris connaissance du rapport du conseil d'administration et de celui du commissaire, approuve les comptes de l'exercice tels qu'ils viennent d'être présentés et détaillés, et arrête en conséquence le solde créditeur du compte de profits et pertes à 362.908 fr. 16.

2° L'assemblée générale décide d'employer le solde du compte de profits et pertes, dans lequel

les bénéfices de l'exercice figurent pour	344.574 73
et le report de l'exercice 1904-1905 pour	18.333 43
Ensemble	362.908 43
de la façon suivante :	
Réserve légale 5 % sur 344.574 73	17.228 74
25 francs par action aux 5.136 actions mon amorties	128.400 00
5 fr. 28 aux 94 actions amorties	337 92
Tantième de bénéfice du conseil d'administration, conformément à l'article 47 des statuts	19.860 80
Remboursement du capital social par voie de tirage au sort entre les actions, une action de jouissance étant attribuée à chaque action remboursée, soit 31 actions à 500 fr.	17.000 00
25 fr. par action aux 5.200 actions	30.00 00
Fonds de prévoyance	30.000 00
	342.827 46
et de reporter le nouveau le solde	20.080 46

Le paiement de 50 francs par action aux actions de capital aura lieu, sous déduction de l'acompte de 20 francs déjà payé en échange du coupon numéro 8 ; le paiement de 25 francs par action aux actions de jouissance aura lieu en échange du coupon numéro 2, et le paiement de 5 fr. 28 d'intérêt aux actions de capital amorties en 1904 et 1905 aura lieu contre quittance de ceux auxquels l'action aura été remboursée.

Les numéros des 34 actions à rembourser, qui seront désignées par le sort au tirage qui aura lieu en séance publique au Comptoir national d'escompte de Paris, le 14 juin, à

3 heures, seront publiés dans les journaux, et le remboursement aura lieu à raison de 500 francs, plus une action de jouissance.

Ces paiements et remboursements seront effectués, sous déduction des impôts établis par la loi, à partir du 15 juin prochain. à Paris, au Comptoir national d'escompte de Paris, 14, rue Bergère, et à Alger. à la Compagnie Algérienne, 1, rue Littré.

3° L'assemblée générale réélit, en qualité d'administrateur M. de Loménie.

4° L'assemblée générale nomme M. Alfred de Watteville, commissaire chargé de la vérification des comptes de l'exercice 1906-1907, et fixe à 1.000 francs l'indemnité à lui attribuer en cette qualité.

En cas d'empêchement, M. de Watteville sera remplacé par M. Louis Guérout.

5° L'assemblée générale, conformément aux termes de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, après avoir pris connaissance des opérations faite au cours de l'exercice avec des compagnies dans lesquelles des administrateurs de la Société des tramways algériens ont des intérêts, approuve ces opérations et en autorise la continuation.

INFORMATIONS FINANCIÈRES

Compagnie française des procédés Thomson-Houston
(*Le Temps*, 7 janvier 1907)

Voici enfin les recettes réalisées sur divers réseaux de tramways installés ou transformés par cette compagnie, du 1^{er} janvier au 31 octobre :

Société des tramways algériens

1905	1906	Différence
773.164	823.979	+ 50.815

Compagnie française pour l'Exploitation
DES
PROCÉDÉS THOMSON-HOUSTON
Assemblée générale ordinaire du 15 avril 1907
(*Le Capitaliste*, 25 avril 1907)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

[...] Pour la Société des tramways algériens, les résultats de cet exercice seront encore supérieurs à ceux de l'exercice 1905-1906. [...]

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES

Tramways algériens
(*Gil Blas*, 7 juin 1907)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société des Tramways algériens a eu lieu, le 5 juin, sous la présidence de M. Étienne Siry, président du conseil.

2.159 actions étaient présentes ou représentées.

Il résulte des comptes qui ont été soumis à cette réunion, que les recettes ont encore continué à progresser, de sorte que, malgré la hausse persistante des charbons et malgré les sacrifices considérables imposés à la Société pour améliorer le sort de son

personnel, le produit net de l'exploitation est de : 485.582 fr. 85 pour l'exercice qui vient de se clore, au lieu de 476.328 fr. 49 pour 1905-1906, soit une augmentation de 9.254 fr. 36.

Après avoir entendu la lecture des rapports, l'assemblée a adopté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir pris connaissance du rapport du conseil d'administration et de celui du commissaire, approuve les comptes de l'exercice 1906-1907, tels qu'ils viennent d'être présentés et détaillés, et arrête en conséquence le solde créditeur du compte de profits et pertes à 368.537 fr. 20.

2° L'assemblée générale décide d'employer le solde du compte de profits et pertes, dans lequel les bénéficiaires de l'exercice figurent pour 348.456 50
et le report de l'exercice 1905-1906 pour 20.080 70
Ensemble 368.537 20

de la façon suivante :

Réserve légale, 5 % sur 348.456 fr. 50 17.422 83

25 francs par action aux 5.102 action non amorties 127.550 00

5 fr. 28 aux 34 actions amorties en 1906 179 52

Tantième de bénéfice du conseil d'administration, conformément à l'article 47 des statuts 20.330 40

Remboursement du capital social par voie de tirage au sort entre les actions, une action de jouissance action attribuée à chaque action remboursée, soit 36 actions à 500 fr. 18.000 00

27 fr. 50 par action aux 5.200 actions 143.000 00

Fonds de prévoyance 20.000 00

346.482 75

et de reporter à nouveau le solde 22.054 45

Le paiement de 52 fr. 50 par action aux actions de capital aura lieu, sous déduction de l'acompte de 25 francs déjà payé, en échange du coupon n° 10, et le paiement de 27 fr. 50 par action aux actions de jouissance aura lieu en échange du coupon n° 3.

Les numéros des 36 actions à rembourser, qui seront désignés par le sort au tirage qui aura lieu on séance publique au Comptoir national d'escompte de Paris, le 6 juin, à 2 heures et demie, seront publiés dans les journaux, et le remboursement aura lieu à raison de 500 francs, plus une action de jouissance et un bon d'intérêt pour le temps couru du 1^{er} avril au 15 juin.

Ces paiements et remboursements seront effectués, sous déduction des impôts établis par la loi, à partir du 15 juin prochain, à Paris, au Comptoir national d'escompte de Paris, 14, rue Bergère, et à Alger, à la Compagnie algérienne, 1, rue Littré.

3° L'assemblée générale réélit, en qualité d'administrateur, M. Chailley.

4° L'assemblée générale nomme M. Alfred de Watteville, commissaire chargé de la vérification des comptes de l'exercice 1907-1908, et fixe à 1.000 francs l'indemnité à lui attribuer en cette qualité.

En cas d'empêchement M. de Watteville sera remplacé par-M. Louis Guérault.

5° L'assemblée générale, conformément aux termes de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, après avoir pris connaissance des opérations faites au cours de l'exercice avec des Compagnies dans lesquelles des administrateurs de la Société des tramways algériens ont des intérêts, approuve ces opérations et en autorise la continuation.

Annuaire de la Cie des agents de change 1908, p. 1034-1037 :

Administrateurs : MM. Étienne Siry, président ; d'Ailhaud de Bris, G. Chamon, J. Chailley, Dalaise, de Loménie, Parsons.

Commissaire des comptes. — M. A. de Watteville.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Société des tramways algériens
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 juin 1908)
(*Gil Blas*, 12 juin 1908)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société des tramways algériens, qui a eu lieu le 10 juin courant, a approuvé les comptes de l'exercice 1907-1908 se soldant par un bénéfice de 383.151 fr. 08, et fixé le dividende à 52 fr. 50 par action de capital et 27 fr. 50 par action de jouissance.

M. Étienne Siry, administrateur sortant, a été réélu.

Tramways algériens
(*Le Journal des finances*, 12 juin 1909)

L'assemblée du 5 courant a fixé à 57,50 le dividende des actions de capital et à 32,50 le dividende des actions de jouissance. Les bénéfices de l'exercice se sont élevés à 432.996 francs.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Société des tramways algériens
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 juillet 1909)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société des Tramways Algériens a eu lieu le 5 juin courant.

Les comptes de l'exercice 1908-1909 clos le 31 mars dernier se soldent par un bénéfice net de 408.360 51 en nouvelle et sensible augmentation sur celui de 1907-1908 qui atteignait 361.096 63. En tenant compte du report antérieur, le solde disponible s'élève 432.996 51 contre 383.151 08.

Le dividende a été fixé à 57 50 pour chacune des 5.028 actions de capital non amorties et 32 50 pour chacune des 172 actions de jouissance, 52 50 et 27 50 répartis respectivement pour 1907-1908.

Le paiement de 57 50 par action aux actions de capital aura lieu, sous déduction de l'acompte de 25 fr. déjà payé, en échange du coupon n° 14, et le paiement de 32 50 par action aux actions de jouissance aura lieu en échange du coupon n° 5, à partir du 15 courant.

M. de Brisis, administrateur sortant, a été réélu.

Compagnie générale de distribution d'énergie électrique
(*Le Temps*, 11 octobre 1909)

[...] La société exploite à Alger une usine à vapeur pour assurer l'exécution de divers contrats passés notamment avec la Société des tramways algériens, avec l'administration militaire et celle des postes. Cette exploitation prend un vif essor. [...]

CAUSERIE FINANCIÈRE

(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 3 avril 1910)

Les actions ordinaires des Tramways algériens sont très demandées sur place à 1.235 francs, les actions de jouissance à 690 francs.

La Société des Tramways algériens est dans une bonne situation Elle distribue à ses actionnaires un dividende de 89 francs.

Les obligations à 480 francs constituent un bon placement à 4 %.

Société des tramways algériens

(*Gil Blas*, 19 juin 1910)

Les recettes d'exploitation réalisées par la Société des tramways algériens au cours de l'exercice 1909 s'élèvent à 1.303.063 fr. 66 ; les dépenses se sont élevées à 698 039 fr. 66, laissant un bénéfice d'exploitation de 605.024 fr. 29 contre 541.629 61 en 1908.

En tenant compte des produits divers, mais après déduction des charges financières, le bénéfice net de l'exercice ressort à 465.200 fr., supérieur à celui de 1908-1909, qui atteignait 408.360 fr. 51.

L'assemblée du 13 courant a décidé de porter le dividende de chacune des 4.988 actions de capital de 57 fr. 50 à 60 fr., les actions de jouissance reçoivent chacune 35 francs.

TRAMWAYS ALGÉRIENS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 juillet 1910)

Bien qu'elle soit concurrencée par la Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie, la Société des Tramways algériens est l'une des filiales les plus productives de la Thomson. Elle dessert, à Alger, la ligne de l'hôpital du Dey à la colonne Voirol, avec un petit embranchement boulevard Bru, en tout. 8 km. 870 dont la concession a été accordée en 1897 pour cinquante ans. C'est la Thomson qui a fait apport de cette concession à sa filiale. Outre cette ligne électrique, la société a une petite exploitation d'omnibus à chevaux, qui est une servitude ; les recettes n'en sont que de 3.000 fr. par an, avec 15.000 francs de dépenses. Mais la ligne électrique est très bonne.

Le capital primitif de 1.600.000 francs a été porté en 1900 à 2.600.000 francs en 5.200 actions de 500 fr., dont 212 sont amorties. Il restait à rembourser, au 31 mars 1909, pour 2.102.500 fr. d'obligations.

Le courant électrique est fourni à la société par une autre filiale de la Thomson, la Compagnie générale de distribution d'énergie électrique, qui possède une usine à Hussein-Dey. Le courant est envoyé à une autre sous-station au centre du réseau des tramways. La facilité de s'approvisionner ainsi de courant et l'importance des recettes kilométriques sont les deux principales causes de la réussite de l'entreprise. Le coefficient d'exploitation a rapidement diminué et n'était plus, pour le dernier exercice, que de 55 1/2 % en 1908 09, contre 58 % en 1907-08. C'est là un chiffre d'autant plus satisfaisant que les petites lignes à traction animale sont déficitaires. Les résultats de l'exploitation ont été les suivants dans les dernières années :

Ex.	Recettes totales	Dépenses d'expl.	Bénéf. bruts	Bénéf. nets	Divid.
1901-02	822.000	569.000	253.000	91.000	15 00
1902-03	818.000	516.000	332.000	144 000	25 00
1903-04	916.000	522.000	394 000	265 000	35 00
1904-05	988 000	565.000	423 000	245.000	40 00
1905-06	1.076 000	600.009	476 003	345.000	50 00
1906-07	1 135 000	619.000	486.000	318.000	52 50
1907-08	1.189 000	696.000	493.000	391.000	52 50
1908-09	1.224.000	682.000	512.000	408.000	57 50

Bien qu'il n'y ait pas eu de mise en service de ligne nouvelle, les recettes ont progressé d'une façon continue et assez rapide de 50 % environ depuis sept ans. Comme le coefficient d'exploitation a, en même temps, diminué, les bénéfices bruts ont doublé dans le même laps de temps, passant de 253.000 fr. à 542.000 fr. par une augmentation continue. Tout permet de croire que cette progression continuera encore.

Le débit du compte profits et pertes comprend, outre les intérêts des obligations, frais généraux et redevance à la Thomson, l'amortissement des obligations pour une trentaine de mille francs, et un prélèvement pour dépréciation et amortissement qui paraît suffisant pour parer aux réfections des voies. Il en résulte que les bénéfices nets inscrits ci-dessus sont disponibles pour le dividende, en tenant compte toutefois de l'amortissement des actions. La société procéda régulièrement à cet amortissement, mais, en outre, elle affecte une partie importante de ses bénéfices nets aux réserves : 20.418 fr. à la réserve légale, et 54.127 fr. au fonds de prévoyance pour 1908-09.

La gestion financière est donc excellente ; c'est à peu près la seule filiale de la Thomson de qui l'on peut faire cet éloge. Comme la répartition du dividende de 57 50 n'absorbe que 294.700 fr., il est probable que ce dividende pourra être encore augmenté dans l'avenir.

[950 obligations CFRA]

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch._fer_routes_Algerie.pdf

La situation financière est satisfaisante : les disponibilités immédiates sont égales aux exigibilités, et l'actif du bilan comporte 950 obligations Chemins de fer sur routes d'Algérie, portées pour mémoire et valant 425.000 fr. Le revenu et le remboursement résultant des ces titres constituent un bénéfice net pour la société qui se répartira à peu près sur toute la durée de sa concession.

En résumé, les actions Tramways algériens qui se négocient vers 1.150 fr. à la deuxième partie de la cote officielle, semblent être des titres parfaitement recommandables.

ÉCHOS
TRAMWAYS ALGÉRIENS
(Le Sémaphore algérien, 15 février 1911)

Les résultats obtenus au cours de l'exercice 1909-1910 sont en nouvelle progression par rapport à ceux de l'exercice précédent. Alors que le produit net de l'exploitation atteignait 541.629 francs pour 1908-1909, il s'est élevé à 605.024 francs pour le

dernier exercice. La société eut même obtenu un résultat légèrement supérieur si elle pouvait se borner à l'exploitation de ses lignes à traction électrique car celles à traction animale lui causent quelques pertes.

Le bénéfice net ressort à 465.200 francs, ce qui a permis la distribution d'un dividende de 60 francs contre 57,50 précédemment aux actions de capital et de 35 francs contre 32,50 aux actions de jouissance.

La société ne fait pas figurer, dans ses comptes, d'amortissement pour ses immobilisations ; mais en amortissant graduellement son capital et sa dette obligataire, elle arrive, par une autre voie, au même résultat et la situation financière doit donc être considérée comme satisfaisante.

TRAMWAYS ALGÉRIENS (Cote de la Bourse et de la banque, 31 mai 1911)

Ce matin s'est tenue l'assemblée générale des actionnaires de la Société des Tramways algériens. Les comptes, arrêtés au 31 mars dernier, qui leur ont été soumis, font ressortir une augmentation de 81.294 fr. 92 des bénéfices d'exploitation due à la progression constante du trafic sur le réseau.

En tenant compte des produits divers, mais après défalcation des charges financières, le bénéfice net de l'exercice ressort à 556.853 fr. 90, supérieur de 91.652 fr. 95 à celui de 1909-1910, qui atteignait 465.200 fr. 95. En y comprenant le report antérieur, le solde disponible s'établit à 576.526 fr. 95 contre 482.547 fr. 27.

Étant donné ces résultats, l'assemblée générale a décidé d'élever le dividende de 60 à 75 fr., tout en portant 5 fr. par titre, soit 26.000 fr. à un compte spécial dont la dénomination « Provision pour régularisation de dividendes » indique suffisamment la destination, et en reportant à nouveau 22.112 fr. 33. soit en chiffres ronds, 2.500 fr. de plus que l'an passé.

Un acompte de 25 francs sur le dividende ayant été distribué le 15 décembre dernier, les 50 francs revenant aux actions de capital et aux actions de jouissance seront mis en paiement le 15 juin prochain.

Après avoir approuvé les comptes, l'assemblée générale a procédé à la réélection de MM. G. Chamon et A. Falaise, administrateurs sortants.

Annuaire Desfossés 1912 p. 423 :

Administrateurs : MM. Étienne Siry, d'Ailhaud de Brisis, G. Chamon, J. Chailley, Dalaise, Longère, Parsons.

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

La Société des Tramways algériens avec la ligne Alger-Colonne-Voirol de 7 kilomètres et 5 kilomètres communs, donne les résultats suivants : Recettes : 769.872 fr. ; dépenses : 379.962 fr. ; produit net : 389.910 francs.

Tramways algériens
(*Les Annales coloniales*, 4 juin 1912)

L'assemblée générale du 30 mai a approuvé à l'unanimité les rapports et les comptes de l'exercice 1911 se soldant par un bénéfice de 661.025 fr. 77 ; en ajoutant les 22.112 fr. 33 reportés de l'an dernier, le total distribuable s'établit à 683.138 fr. 16 centimes.

Un dividende de 90 francs par action aux actions de capital sera réparti sous déduction de l'acompte de 25 francs déjà payé, en échange du coupon n° 20, et de 65 fr. par action aux actions de jouissance.

THOMSON-HOUSTON
Exercice 1911
(*Le Capitaliste*, 6 juin 1912)

[...] Nous vous signalons, comme d'habitude, les faits les plus saillants concernant les principales sociétés dans lesquelles nous avons des intérêts. [...]

La Société des tramways algériens a, de même, réalisé une nouvelle augmentation de ses bénéfices, qui permettra d'augmenter le dividende, qui a été de 75 francs pour l'année 1910. [...]

Tramways algériens
(*Les Annales coloniales*, 20 février 1913)

Les recettes des Tramways algériens atteignent pour 1912 1.534.580 francs, en augmentation de 133.602 francs sur celles de 1911.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 18 juin 1913)

Pendant l'exercice 1912-1913, clos le 31 mars dernier, les résultats obtenus par la Société des Tramways Algériens se sont ressentis de la prospérité constante dont bénéficie l'Algérie, depuis quelques années.

Ainsi qu'il résulte des comptes qui étaient soumis à l'assemblée générale des actionnaires du 28 mai 1913, dont nous avons rendu compte succinctement le lendemain, les recettes d'exploitation de l'exercice 1912-1913 se sont élevées à 1.707.836 25 contre 1.592.598 20 en 1911-1912. Défalcation faite des dépenses, qui atteignent 846.217 04, le bénéfice brut d'exploitation ressort à 861.619 21, contre 795.850 fr. en 1911-1912 et 686.319 fr. en 1910-1911.

En tenant compte des produits divers, mais après déduction des charges, le bénéfice net de l'exercice ressort à 711.334 65 en nouvelle augmentation de plus de 50.000 fr. sur celui de l'exercice précédent. Le solde disponible, y compris le reliquat antérieur, s'élève à 733.632 75 contre 683.138 09 en 1911-1912.

Les résultats de l'exploitation, qui sont encore en progression sur ceux de l'exercice précédent, ont permis à l'assemblée, après avoir prélevé sur le fonds de prévoyance le montant des travaux de renouvellement exécutés au cours de cet exercice : 40.322 43, de doter ce compte d'une somme de 80.322 43 pour en porter le montant à 190.000 fr., et aussi d'augmenter le dividende de 10 fr. par action, le portant ainsi de

90 fr. à 100 fr. par titre, tout en réservant un report à nouveau de 26.883 86 contre 22.468 10 l'an passé.

Les comptes d'exploitation des deux derniers exercices se comparent de la manière suivante :

	1911-1912	1912-1913
CHARGES		
Dépenses d'exploitation :		
Traction électrique	781.073	832.049
Traction animale	15.675	14.168
Total	<u>796.748</u>	<u>846.217</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation :		
Traction électrique	1.589.012	1.704.366
Traction animale	3.586	3.470
Total des produits	1.592.598	1.707.836
Rappel des charges	796.748	846.217
Bénéfices bruts d'exploitation	<u>795.850</u>	<u>861.619</u>

La Société des Tramways Algériens a été constituée en 1896 par la Thomson-Houston, qui acheta la concession à une entreprise privée.

Cette concession a eu une durée de 50 ans. Elle se compose d'une ligne principale d'une longueur de 7 km. 500 et d'un embranchement de 1 km. 570. En outre, depuis une dizaine d'années, la société exploite à bail une ligne de 5 km., d'Alger à El Biar. Il s'agit, en somme, d'un réseau de banlieue.

Les lignes sont presque exclusivement exploitées électriquement ; le courant, qui était produit autrefois dans une usine appartenant à l'entreprise, est maintenant fourni par la Cie générale de distribution d'énergie électrique. La traction animale — d'ailleurs déficitaire — ne constitue qu'une exploitation tout à fait accessoire.

Voici comment se comparent les deux derniers comptes de profils et pertes :

	1911-12	1912-13
CHARGES		
Frais généraux	8.939	10.636
Redevance kilométrique	34.000	34.033
Service des obligations	112.800	113.000
Compte de dépréc. et amortissent	20.000	20.000
Total des charges	<u>175.799</u>	<u>177.669</u>
PRODUITS		
Bénéfice d'exploitation	795.851	861.619

Travaux et produits divers	4.412	1.308
Intérêts et divers	36.563	26 107
Total	<u>836.826</u>	<u>889.034</u>
Rappel des charges	175.799	177.669
Bénéfices nets	661.027	711.365
Reliquat précédent	22.112	22.468
Solde disponible	<u>683.139</u>	<u>733.833</u>

Le dividende de 100 fr. a absorbé 511.400 fr. Les bénéfices de l'exercice écoulé ont permis en outre d'affecter 35.568 23 à la réserve légale, 24.000 fr. à l'amortissement du capital, 55.415 35 aux tantièmes du conseil et 80.322 43 au fonds de prévoyance. Ce dernier compte, qui s'élevait l'an dernier à 150.000 fr., s'est trouvé réduit à 100.677 57 par suite du prélèvement effectué pour les travaux de renouvellement exécutés au cours de l'exercice 1912-1913 et dont le montant a été de 40.322 43 ; la dotation fixée par la dernière assemblée générale en porte le montant à 190.000 fr.

Les deux derniers bilans se comparent ainsi (au 31 mars) :

	1912	1913
ACTIF		
Frais de constitution	25.662 59	25.662 59
Traction animale	600 576 23	600.134 23
Traction électrique	4.558.896 24	4.619.974 75
Cautionnement de la Cie	5.000 00	5.000 00
Caisse et banquiers	349.914 14	313.371 23
Débiteurs divers	10.848 90	31.620 05
Portefeuille	87.001 00	87.001 00
Comptes d'ordre	15.552 46	22.508 82
Approvisionnements	386.685 18	379.219 55
Primes de remb. sur oblig.	301.902 00	301.902 00
Acompte sur dividende	122.782 32	147.642 88
	<u>6.464.821 06</u>	<u>6 534.037 10</u>
PASSIF		
Capital non amor.	2.451.000 00	2.428.000 00
Oblig. non amorties	2.009.000 00	1.975.000 00
Réserve statutaire	162.042 80	195.094 09
Amortissement des obligations	211.304 00	240.748 00
Amort, prime des oblig.	32.696 00	37.252 00
Amortiss. du capital	149.000 00	172.000 00

Amortissement frais de constit.	25.662 59	25.662 59
Compte de dépréc. et amort.	415.000 00	435.000 00
Fonds de prévoyance	56.682 82	109.677 57
Prov. pour régular. dividende	26.000 00	26.000 00
Dépôts divers	28.334 55	24 504 25
Créditeurs divers	214.960 20	131.265 85
Profits et pertes	683.138 10	733 832 75
	<u>6.464.821 06</u>	<u>6.534.037 10</u>

Le bilan au 31 mars 1913 ne présente pas, comparé au précédent, de notables différences. La situation de trésorerie est aisée et les réserves s'accroissent régulièrement.

Après avoir approuvé les comptes et fixé au 15 juin 1913 la date de mise en paiement du solde du dividende, sur lequel un acompte avait été payé le 15 décembre dernier, l'assemblée générale a réélu M. Chailley, administrateur sortant.

Annuaire Desfossés 1914 p. 463 :
Administrateurs : *idem* 1912.

(*Le Journal des chemins de fer*, 30 mai 1914, p. 526)

Les recettes totales de l'exercice à fin mars se sont élevées à 1.807.788 fr., contre 1 million 707.836 fr, pour l'année précédente. Les dépenses ayant atteint 922.837 fr., le bénéfice brut d'exploitation ressort à 884.950 francs contre 861.619 fr. en 1912-13. L'exercice se solde par un bénéfice net de 780.172 fr., supérieur de 88.808 fr. à celui de l'exercice précédent, qui s'élevait à 711.364 fr. Le dividende aux actions de capital pourra être porté de 100 à 115 fr., en sorte que celui des actions de jouissance s'élèvera à 90 fr. contre 75 fr. précédemment. L'assemblée du 12 juin aura aussi à se prononcer sur la division des actions.

Société des tramways algériens
Société anonyme au capital de 2.600.000 fr.
(*Le Sémaphore algérien*, 6 février 1915)

À titre d'essai, depuis le 1^{er} février, des tickets sont vendus au public par carnet de vingt tickets de fr. : 0,05 - 0.10 ou 0,15 et aux prix respectifs de fr. : 1,00 - 2,00 ou 3,00 le carnet.

Ces tickets, valables jusqu'au 31 mars 1915, sont acceptés indifféremment comme monnaie sur les lignes des Sociétés des tramways algériens et des Tramways et messageries du Sahel.

Ils sont vendus :

1° À la caisse de chacune des deux sociétés : boulevard Bauprêtre et rue Dupuch n° 1.

2- Aux stations de la Société des tramways algériens, savoir :

- a) Place du Gouvernement ;
- b) Station sanitaire ;
- c) Hôpital du Dey.

3° Aux Stations de la Société des tramways algériens et des Tramways et messageries du Sahel, savoir :

- a) Place du Gouvernement ;
- b) El-Biar.

Ils seront remboursables intégralement du 1^{er} au 10 avril prochain, s'ils n'ont pas été utilisés à la date du 31 mars 1915, à la condition d'être présentés à la Caisse de l'une ou l'autre des deux sociétés sans déchirures, attendant à la souche et avec leurs numéros d'ordre.

TRAMWAYS ALGÉRIENS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 mai 1916)

Le compte d'exploitation de la Société des Tramways algériens, pour l'exercice qui a pris fin le 31 mars dernier, fait ressortir un bénéfice brut de 674.120 fr. contre 700.491 fr. 39 en 1914-1915. Adjonction faite des produits divers et après défalcation des frais généraux et des charges, le bénéfice net s'établit à 541.466 fr. contre 524.921 fr. Finalement, en y comprenant le report antérieur, le solde disponible s'élève à 567.095 fr.

Le conseil proposera, à la prochaine assemblée, la distribution d'un dividende de 18 fr. par action contre 16 fr. précédemment. Il sera, en outre, affecté 18 000 fr. au fonds de prévoyance.

Annuaire Desfossés 1917, p. 411 :
Administrateurs : MM. Étienne Siry, d'Ailhaud de Brisis, G. Chamon, J. Chailley, Dalaise, Longère, Parsons, Cox, Tiné.

Tramways algériens (*Le Sémaphore algérien*, 4 juin 1920)

Les recettes ont atteint 2.992.948 fr. pendant l'exercice clos le 31 mars 1920 contre 1.940.168 fr. en 1918-19. Mais, en raison de l'augmentation constante des salaires et matières et surtout de l'élévation des prix du courant, résultant de la hausse du charbon, les dépenses se sont accrues davantage ; elles se sont élevées à 2.839.391 francs contre 1.577.797 fr. Les bénéfices bruts d'exploitation ont été ainsi ramenés de 362.371 fr. à 153.557 fr.

Addition faite des produits divers, les produits totaux se sont montés à 184.649 francs. Les frais généraux, redevances et charges financières s'élevant à 164.945 fr. ; le bénéfice ne ressort qu'à 19.704 fr. contre 289.086 fr. précédemment. Le conseil proposera à l'assemblée du 14 juin de le reporter à nouveau.

La provision de 125.000 fr. pour l'exercice 1919-20, qui avait été prélevée sur le montant disponible de 1918-19, a été réduite à 20.922 fr. par le paiement de primes de démobilisation et le rappel d'indemnités de cherté de vie se rapportant à la période du 1^{er} juillet 1918 au 31 janvier 1919. Ce solde sera reporté à l'exercice 1920-21.

Annuaire Desfossés 1920, p. 421 :
Administrateurs : MM. Étienne Siry, G. Chamon, J. Chailley, Dalaise, Longère,
Parsons, Cox, Tiné, D. Bouvier.

Tramways algériens
(*Le Journal des finances*, 25 juin 1920)

235 : les bénéfices nets de 1919 s'élèvent au chiffre insignifiant de 19.703 fr.

Chronique de la semaine
La surcharge sur des tramways
par CLARMONT
(*Le Sémaphore algérien*, 3 novembre 1920)

Il est rare qu'un tramway effectue son trajet de bout en bout sans qu'en cours de route, il ne subisse un ou plusieurs arrêts prolongés, du fait d'un voyageur qui, malgré le fatidique « Complet » au receveur, s'obstine à vouloir monter en surcharge. Beaucoup, la généralité pourrait-on même dire, ne voient dans cette interdiction, dans cette limitation du nombre des places, qu'une mesure vexatoire de la part des compagnies, que rien ne les autorise à vouloir appliquer et que, par suite, ils taxent d'illégal.

Ce qui les fortifie dans cette idée, ce qui les encourage à résister aux injonctions des employés des Cies de tramways, persuadés qu'ils ont légalement le droit de monter en surcharge, c'est que certains journaux ont, il y a quelque temps, cité un arrêt de la Cour de cassation en vertu du décret du 1^{er} mars 1903, acquittant un voyageur qui avait refusé de descendre d'un wagon surchargé.

Mais ce que ces journaux ont négligé de dire, c'est que cet arrêt de la Cour de cassation date de 1913, [et] que, depuis, le Parlement a voté l'article 78 de la loi du 11 novembre 1917 sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, rendu applicable à l'Algérie par décret du 4 septembre 1919, article ainsi conçu :

« Il est interdit aux voyageurs de monter dans les voitures en surnombre des places indiquées, en conformité de l'article 23 du règlement. »

Les compagnies de tramways, en interdisant un voyageur de monter en surcharge dans les voitures, ne font que se conformer à la loi.

L'interdiction de surcharge est donc non seulement parfaitement légale mais même obligatoire.

La loi est la loi et n'y a qu'à s'incliner devant elle.

Chronique de la semaine
La Société des T.A. va-t-elle cesser son service ?
par CLARMONT
(*Le Sémaphore algérien*, 3 novembre 1920)

La Société des tramways algériens, les T.A., va-t-elle remiser ses voitures et être dans l'obligation de cesser son exploitation ?

Comme toutes les compagnies de chemins de fer et de tramway, malgré le relèvement des tarifs, en raison du coût élevé du charbon et des matières premières, son exploitation est déficitaire. Les neuf premiers mois de l'exercice en cours se soldent par un déficit de plus de 500.000 francs, exactement 518.516 francs.

Dette

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

Elle doit 350.000 francs à la Société centrale d'énergie électrique*, qui l'a mise en demeure de solder sans aucun délai cet arriéré sous peine de cesser la fourniture du courant électrique.

Sa caisse étant vide, son crédit auprès de ses banquiers épuisé, la Société des T.A. a sollicité du conseil municipal un prêt remboursable de 500.000 francs, laissant entrevoir que si sa demande n'était pas accueillie d'une façon favorable, elle serait dans l'obligation de cesser son exploitation.

Malgré cette fâcheuse [perspective, les conseillers municipaux ont] engagé la Société des tramways algériens à s'adresser soit à l'Administration générale, soit au gouvernement général. La solution est-elle là, ou bien la Société des T.A. trouvera-t-elle une autre combinaison qui lui permettra de continuer son exploitation dont la cessation serait à déplorer à tous points de vue ? On ne saurait encore faire aucun pronostic à cet égard. Il n'y a qu'un seul remède à la crise que subissent les entreprises de transport, c'est que l'Algérie soit considérée comme terre française et que, comme telle, elle bénéficie de la péréquation des charbons.

Chronique de la semaine

Les tramways chers

par CLARMONT

(*Le Sémaphore algérien*, 8 décembre 1920)

Quelques esprits chagrins, des pessimistes, à propos de la nouvelle augmentation du prix des places sur les T.A., s'en vont proclamant que c'est là une mesure illusoire qui ne permettra [pas] à la société d'équilibrer recettes et dépenses. La nouvelle augmentation doit produire, disent-ils, une plus-value mensuelle de recettes de 35.000 francs environ d'après les estimations de la société elle-même. Or, le déficit mensuel d'exploitation est de plus de 40.000 francs ; de plus, il faudrait éteindre les dettes s'élevant à près d'un million. Donc, dans quelques semaines, la Société des T.A. sera forcément et fatalement dans l'obligation de solliciter sous une forme ou sous une autre un nouveau concours financier, et s'il doit se traduire encore par une nouvelle augmentation du prix des places, les tarifs pourront être considérés comme prohibitifs.

Qu'ils se rassurent et qu'ils envisagent l'avenir sous un aspect moins sombre.

Le principal facteur, on pourrait presque dire le seul, cause de la crise que subissent toutes les entreprises de transport à l'heure actuelle est le coût élevé du charbon. Que ce prix vienne à baisser, il ne saurait être question d'augmentation nouvelle, mais bien d'un retour aux anciens prix. Or cette heureuse éventualité, nous pouvons non seulement l'espérer mais même l'entrevoir puisque la péréquation des charbons, déjà obtenue pour la houille gazière, va être étendue aux autres industries de la colonie.

De plus, on peut être certain que la direction de la Société des T.A., consciente de ce qu'elle doit au public algérois, saura réaliser toutes les économies d'exploitation compatibles avec les exigences du service, pour faire cesser aussitôt que possible une situation qu'elle est la première à regretter et à déplorer.

Chronique de la semaine
Un moyen de mettre plus de places à la disposition du public
dans les tramways
par CLARMONT
(*Le Sémaphore algérien*, 8 décembre 1920)

Afin de mettre à la disposition du public un plus grand nombre de places dans les voitures des compagnies de tramways, on a mis en avant, ces temps derniers, diverses propositions : autorisation de la surcharge, diminution du nombre des banquettes dans les jardinières devant permettre de recevoir un plus grand nombre de voyageurs debout.

Soit pour une cause, soit pour une autre, aucune d'entre elles n'est d'une réalisation possible.

Mais il en est. une autre à laquelle personne n'a songé, parfaitement réalisable, il me semble. Il y a toute une catégorie de voyageurs, non payants et non munis de cartes de circulation, qui circulent gratuitement, lorsqu'ils sont revêtus de leur uniforme et qu'ils sont censés voyager pour le service. Je veux parler des facteurs, dès petits télégraphistes et des agents de police.

Ni à Paris, ni à Marseille, Lyon ou Bordeaux, dans aucune ville de France, les agents des postes et télégraphes et de la police, sur la seule vue de leur tenue, ne sont admis à circuler gratuitement dans les tramways.

Si l'administration des Postes veut épargner à ses facteurs et à ses porteurs de dépêches de trop longs parcours à pied, qu'elle transporte les premiers comme à Paris dans des omnibus spéciaux et uniquement réservés à cet usage et qu'aux autres, elle fournisse des bicyclettes. Quant aux agents de police, en service ils n'ont jamais l'occasion d'user des tramways et c'est uniquement en dehors du service qu'ils s'y installent.

Si on faisait le compte des places ainsi indûment occupées journalièrement au détriment et du public qui reste en panne aux divers arrêts et des compagnies de tramways auxquelles échappe un élément important de recettes, on serait surpris du chiffre auquel il s'élève.

À qui le droit de remédier à cet état de choses ?

Chronique de la semaine
Les tarifs des T.A. devraient diminuer
par CLARMONT
(*Le Sémaphore algérien*, 30 mars 1921)

La cause disparaissant, les effets doivent logiquement disparaître en même temps. Il y a quelques mois, la Société des T.A., invoquant le prix élevé des charbons, avait sollicité du conseil municipal l'autorisation de faire subir à ses tarifs une nouvelle majoration, autorisation qui lui fut accordée.

Aujourd'hui, le prix des charbons a baissé dans des proportions considérables, il semblerait donc tout naturel que les tarifs actuels soient révisés et ramenés au taux d'autrefois.

C'est au conseil municipal qu'il appartient de provoquer cette mesure qui est réclamée par le public algérois qui trouve qu'il paie vraiment un prix trop cher ses transports en tramways.

Je sais bien que, s'il est. toujours facile d'augmenter, il est, par contre, beaucoup plus difficile de diminuer, mais j'espère bien que, malgré tout, nos édiles sauront concilier en la circonstance les intérêts et des transporteurs et des transportés.

[Alger : présentation de la presse à béton VBM par l'Omnium de la construction]
Pour combattre la crise du bâtiment

UN MATÉRIAU NOUVEAU
(*Le Journal général de l'Algérie*, 17 mars 1921)

.....
L'intérêt que présente ce matériau avait attiré à cette expérience les personnes les plus autorisées dans les questions du bâtiment, parmi lesquelles nous citerons : ... M. Almaric, agent-voyer en chef du département d'Alger en retraite, directeur des T. A. [Tramways algériens], ardent promoteur de ce genre de construction...

(*Le Sémaphore algérien*, 15 juin 1921)

Dans quelques jours, le point terminus des tramways de la Société des T.A. desservant le boulevard Bru et la Colonne Voirol sera apporté de la place du Gouvernement à la place de la République.

Les travaux d'installation des voies de garage sont en cours d'exécution.

Cette modification va permettre une circulation plus intense dans la rue Bab-Azoun et évitera des arrêts prolongés aussi bien place du Gouvernement que place de la République. Elle sera donc très appréciée du public

Mais puisque la Société des T.A. songe à améliorer ses services, elle devrait bien aussi songer à améliorer ses tarifs. Autorisée à les augmenter en raison du coût du charbon, celui-ci ayant baissé dans de notables proportions, il serait logique, pour ne pas dire de toute justice, qu'elle remette en vigueur son ancien barème ! Mais y songe-t-elle ? Il serait bon de le lui rappeler.

Conseil supérieur de l'Algérie
(*Les Annales coloniales*, 15 juin 1921)

Sont approuvés : 1° l'avenant intervenu entre le préfet d'Alger et la Société des chemins de fer sur routes d'Algérie, en vue de modifier jusqu'au 31 décembre 1925, les conditions d'exploitation, notamment de majorer les tarifs en vigueur ; 2° l'avenant intervenu entre le maire d'Alger et la Société des tramways algériens, en vue de modifier jusqu'au 31 décembre 1927, les conditions d'exploitation, notamment de majorer les tarifs en vigueur sur le réseau de cette société.

Les tramways d'Alger
(*Le Sémaphore algérien*, 17 juin 1921)

En raison de l'abaissement du prix du charbon, qui se répercute sur le prix de l'énergie électrique, la municipalité d'Alger a invité la société des T.A. à mettre à l'étude la révision de ses tarifs.

La Commission qui a été instituée à cet effet fera connaître bientôt l'importance de la réduction qu'elle croira devoir réclamer.

ÉCHOS
Habitations à bon marché
(*Le Journal général de l'Algérie*, 19 juin 1921)

Par arrêté de M. le préfet d'Alger, en date du 15 juin 1921, le conseil d'administration de l'Office public d'habitations à bon marché de la ville d'Alger a été constitué ainsi qu'il suit :

.....
c) Membres à la nomination du préfet : M. Almaric Jean, directeur de la Société des Tramways algériens

.....

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 août 1921)

Les recettes d'exploitation de l'exercice 1920-21 de la Société des Tramways Algériens s'élèvent à 5.157.180 fr. contre 2.992.948 fr. précédemment et les dépenses à 4.911.750 fr. contre 2.839.291 fr. Le bénéfice ressort à 245.430 fr. alors qu'il était de 153.557 fr. l'an dernier.

En tenant compte des produits de sources diverses, le bénéfice net ressort après déduction des charges à 69.574 formant après addition du report antérieur un solde disponible de 89.278 fr.

Les propositions du conseil à l'assemblée du 8 septembre comportent l'affectation d'une somme de 65.000 fr. au fonds de réserve disponible ; le solde 24.278 fr. serait reporté à nouveau.

L'ALGÉRIE INDUSTRIELLE
Société des Tramways algériens
(*Le Sémaphore algérien*, 31 août 1921)

L'assemblée ordinaire de cette société, au capital de 2.600.000 francs, dont le siège est à Paris, 10, rue de Londres, aura lieu le 8 septembre. Malgré le récent relèvement des tarifs, l'exercice 1920 reste déficitaire et aucun dividende ne pourra être réparti. L'exploitation a particulièrement souffert du prix élevé des combustibles et de la main-d'œuvre.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Les Annales coloniales*, 2 septembre 1921)

Les recettes totales de l'exercice 1920-21 se sont élevées à 5.157.180 fr. et les dépenses d'exploitation à 4.911.750 francs, contre respectivement 2.992.948 et 2.839.291 francs en 1919-20. Le bénéfice brut d'exploitation ressort ainsi à 245.430 francs au lieu de 153.557 francs. Déduction faite des frais généraux, redevances, charges obligatoires et divers, le solde bénéficiaire s'élève à 69.576 francs qui, ajoutés au report antérieur, donnent un disponible total de 89.278 francs. Le conseil d'administration proposera à l'assemblée du 8 septembre de prélever sur cette somme 65.000 francs pour être portés à un nouveau compte « Fonds de réserve disponible » et de reporter le solde.

Tramways algériens
(*Le Journal des finances*, 10 septembre 1921)

Les Tramways algériens restent, inertes à 182 après l'assemblée qui a approuvé les comptes de l'exercice 1920-1921, clos le 31 mars dernier, se traduisant par un bénéfice de 245.430 fr. Le solde disponible ressort à 89.278 fr. sur lesquels 65.000 seront affectés à un fonds de réserve et 24.278 reportés à nouveau. Il n'y aura donc aucune distribution de dividende. Le rapport du conseil fait ressortir que les relèvements de tarifs ont été faits trop tardivement pour produire leur plein effet dès l'exercice 1920-1921.

Tramways algériens
(*Le Sémaphore algérien*, 11 septembre 1921)

Les actionnaires de cette société, dont le siège est à Paris, 12, rue de Londres, se sont réunis, en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. [Étienne] Siry. Les comptes de l'exercice 1920-1921 ont été approuvés à l'unanimité. Le compte de profits et pertes présente, un solde créditeur de 89.277 fr., en y comprenant le report de l'exercice précédent, soit 19.703 francs.

Du rapport présenté par le conseil, il résulte que les relèvements de tarifs ont été faits trop tardivement pour produire leur plein effet dès l'exercice 1920-1921. Ces relèvements ont démontré qu'il est possible d'exploiter ce réseau de tramways avec des tarifs qui ne soient pas trop onéreux pour le public, tout en sauvegardant cependant les intérêts légitimes des actionnaires de la société.

Ainsi que pour l'exercice précédent, les résultats de l'exercice 1920-1921 ont été influencés par les cours, toujours en hausse, pratiqués sur les salaires et matières, spécialement quant au prix du charbon.

M. D[aniel] Bouvier a été réélu comme administrateur, M. Alfred de Watteville a été désigné en qualité de commissaire des comptes pour l'exercice. 1921-1922, avec, comme suppléant, M. Louis Guérout.

Tramways algériens
(*Le Journal des finances*, 11 août 1922)

Les résultats de l'exercice 1920-21 permettraient la répartition d'un dividende de 15 fr. L'assemblée est convoquée pour le 7 septembre. La dernière répartition (5 francs par action de capital) remonte à l'exercice 1918-19.

Tramways algériens
(*Le Journal des finances*, 1^{er} septembre 1922)

Les recettes totales de l'exercice au 31 mars 1922 se sont élevées à 5.007.109 francs et les dépenses à 4.065.491 francs, laissant ainsi un bénéfice brut de 1.001.618 francs au lieu de 245.429 francs pour l'exercice précédent. L'amélioration des résultats provient d'une forte diminution des dépenses, les recettes ayant peu varié. En tenant compte des produits divers et du report antérieur, les bénéfices ressortent à 1 million 20.407 francs. Déduction faite des frais généraux et charges financières, le solde disponible s'établit à 717.436 francs. Le Conseil proposera à l'assemblée du 7 septembre la distribution d'un dividende de 15 fr. par action et le remboursement de 1.395 actions. Rappelons que la dernière répartition remonte à 1918-1919, exercice pour lequel il fut distribué 5 francs par action.

Tramways algériens
(*Le Journal des finances*, 13 septembre 1922)

Réunis le 7 courant en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes du dernier exercice. Le conseil a proposé la reprise des répartitions interrompues par la guerre. En conséquence, il sera distribué à partir du 15 octobre 15 fr. par action de capital et 10 fr. par action de jouissance.

Société des tramways algériens
(*Le Sémaphore algérien*, 14 septembre 1922)

L'assemblée ordinaire a eu lieu au siège social, 12, rue de Londres, à Paris. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1921-1922, tels qu'il lui étaient présentés et arrêtés en conséquence à la somme de 717.436 fr. 20. Le solde créditeur du compte de profits et pertes. Les recettes totales ont atteint 5.067.109 fr. 50 et les dépenses 4.065.491 fr. 46, ce qui laisse un excédent de recettes de 1.001.618 fr. 04. Ces dernières marquent cependant un léger abaissement sur celles de l'exercice précédent par suite de l'abaissement de tarif consenti en juillet dernier.

Le dividende a été fixé à 15 francs pour les actions de capital et 10 fr. pour les actions de jouissance.

La nomination de M. Georges Longère [d'Algérie] comme administrateur, a été ratifiée. M. [Frederic] Parsons [Thomson-Houston] a été élu aux mêmes fonctions.

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGÉRIENS
S.A. frse au capital de 2 MF.
Siège social : Paris, 12, rue de Londres
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 173)

Conseil d'administration

composé de 5 à 10 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 250 actions.
SIRY (Étienne), 31, rue Claude-Vellefaux, Paris ; président ;
CHAILLEY (Joseph), 3, rue de la Terrasse, Paris ;
CHAMON (Gabriel), 4, av. Van-Dyck, Paris ;
BOUVIER (Daniel), 31, bd Baudin, Alger ;
DALAISE (Adolphe), domaine de Tallél, Bône ;
LONGÈRE (Étienne), à Aïn-Taya ;
PARSONS (Frédéric), 10, rue de Londres, Paris ;
COX (J.-R.), bordj-el-Arban Marengo ;
TINÉ (Édouard), 12, rue Bab-Azoun, Alger.

Commissaires aux comptes
WATTEVILLE (Alfred de), 73, rue de Courcelles, Paris.

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGÉRIENS (*Les Annales coloniales*, 17 mai 1923)

Depuis le 3 mai, les actions de jouissance de cette société sont admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

En 1922, ses bénéfices ont été de 200.000 francs, qui seront reportés à nouveau.

L'année s'est encore écoulée en pleine crise.

Les chiffres d'affaires des quatre premiers mois de 1923 dépassent de plus de 2 millions ceux de 1922, pendant la même période. Il semble donc que 1923, à moins d'imprévu, donne des bénéfices normaux.

Les Tramways algériens (*Le Sémaphore algérien*, 7 septembre 1923, p. 1, col. 6)

Les comptes de l'ex. 1922-1923 soumis à l'ass. ord., le 7 sept., se soldent par un bénéfice disponible de 633.182 fr. 27. L'amortissement du capital comportant cette année 478 act. et la dotation au fonds de prévoyance étant prévue p. 145.000 fr., le surplus des disponibilités permettra au conseil de proposer la distribution d'un dividende égal à celui de l'an dernier, soit 15 fr. par act. de capital.

Société des tramways algériens (*Le Sémaphore algérien*, 23 décembre 1923)

La Société des tramways algériens a l'honneur d'informer le public que dans le but de faciliter à ses abonnés la délivrance des cartes d'abonnement mensuelles, toute demande d'abonnement ou de renouvellement d'abonnement pourra être adressée à la Direction de la Société (boulevard Beauvilliers, Alger), sous forme de mandat-lettre.

Ce mandat, indiquant le nom et l'adresse de l'abonné ainsi que le genre de l'abonnement demandé, devra être égal au prix de ce dernier plus la somme nécessaire pour l'affranchissement — 0 fr. 15 actuellement — de l'envoi de sa carte à l'abonné par les soins de la Direction.

Et pour permettre la réception de cette carte en dû temps, ce mandat devra parvenir à la Direction au moins quatre jours avant la fin de chaque mois.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(Cote de la Bourse et de la banque, 25 janvier 1924)

Les résultats obtenus pendant l'exercice 1922-23, par la Société des Tramways Algériens, et dont il a été rendu compte à l'assemblée tenue le 7 septembre dernier, s'écartent peu de ceux de l'exercice 1921-22 puisque le bénéfice net est ressorti à 611.540 fr. 12 au lieu de (193.158 fr. 37 ; compte tenu du report antérieur, les soldes disponibles ont été respectivement de 633.182 fr. 27 et de 717.430 fr. 20. Voici d'ailleurs la comparaison des comptes d'exploitation et de profits et pertes afférents à ces deux exercices :

	1921-22	1922-23
Exploitation		
Dépenses d'exploitation	4.065.491 16	4.161.368 96
Balance à compte de profits et pertes	1.001 618 04	915.355 19
Recettes d'exploitation	5.067.109 50	5.379.734 15
Charges		
Frais généraux	31.306 42	34.458 94
Redevance kilométrique	34.984 21	41 478 93
Service des obligations	112.080 00	112.560 00
Solde du compte intérêts et divers	130.600 39	116.308 65
Total des charges	<u>308.971 02</u>	<u>304.806 52</u>
Produits		
Solde du compte d'exploitation	1.001.618 64	915.355 19
Travaux et produits divers	511 35	997 45
Total des produits	1.002.129 39	916.352 64
Rappel des charges	<u>308 971 02</u>	<u>304.806 52</u>
Bénéfice net	693.158 37	611.546 12
Report antérieur	24.277 85	21.636 15
Solde disponible	<u>717.436 20</u>	<u>633.182 27</u>

Ces soldes disponibles ont reçu chacun l'affectation suivante :

	1921-22	1922-28
Dividende	373.175 00	369.687 50
Tantièmes	53.125 05	50.185 85
Remboursement d'actions	139.500 00	47.860 00
Fonds de prévoyance	125.000 00	145.000 00
Report à nouveau	21.636 15	20.508 92
	<u>717.436 20</u>	<u>633.182 27</u>

Le dividende de 1922-28 a été maintenu à 15 fr. brut par action de capital et à 10 fr. par action de jouissance ; les bons d'intérêt ont reçu 2 fr. 85.

Les bénéfices d'exploitation pour l'exercice écoulé ne sont — malgré l'augmentation des recettes — que de 915.355 fr. 10 contre 1.001.618 fr. 04 l'année dernière, soit une diminution de 86.262 fr. 85. Le solde du compte de Profits et pertes est en diminution de 84.253 fr. 93. Par contre, cette année, la société n'a prévu le remboursement que de 178 actions contre 1.305 l'année dernière, ce qui lui a permis de maintenir le dividende au même chiffre que pour l'exercice précédent.

Au passif, le compte titres à libérer est en diminution de 916.150 fr. par suite de divers versements qui trouvent leur contrepartie à l'actif. Par contre, le poste Créanciers divers est en augmentation de 580.663 fr. 08, par suite de l'élévation des disponibilités des filiales et de diverses sociétés en compte avec l'Omnium lyonnais.

En ce qui concerne le poste portefeuille, l'évaluation des titres a été faite pour les titres cotés en Bourse comme pour les exercices précédents, au cours du 30 juin dernier, ou à des cours inférieurs et pour les autres aux prix d'émission.

MM. Pétrus Bernard ⁴, comte Benedetti ⁵ et Pierre de Magnin ⁶, administrateurs sortants, ont été réélus pour une période de 6 années.

Les deux derniers bilans au 31 mars s'établissent et se comparent comme suit :

	1922	1923
ACTIF		
Frais de constitution	25.662 59	25.662 59
Dépenses d'établissement relatives à la traction animale	606.752 83	610.797 83
Dépenses d'établissement relatives à la traction électrique	4 737.816 50	4.790.562 12

⁴ Pétrus Bernard (1854-1926) : président de la Société lyonnaise de dépôts, son représentant à l'Omnium lyonnais et dans plusieurs de ses filiales et participations :

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

⁵ Comte Fernand Benedetti (1847-1929) : fils de Vincent Benedetti, ambassadeur à Berlin (1864-1870). Marié à Marie Salles, fille d'Isidore Salles, préfet de Strasbourg en 1870, puis administrateur de sociétés (Bône-Guelma, Ouest-Algérien, etc.). Attaché puis secrétaire d'ambassade (1866-1882). Administrateur de la Cie nouvelle d'électricité (1896) et de ses différentes filiales apportées en 1898 à l'Omnium lyonnais. Administrateur de l'Omnium lyonnais (1903) et de diverses autres sociétés, dont les Tramways algériens. Voir Qui êtes-vous ? Algérie :

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

⁶ Tous trois de l'Omnium lyonnais, gérant des Chemins de fer sur routes d'Algérie :

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

Disponibilités	361.026 30	319.310 20
Portefeuille	82.442 00	54.985 00
Comptes litigieux	482.314 65	406.781 80
Comptes d ordre	117.585 40	42.858 57
Approvisionnements	902.477 85	1 117.717 73
Prime de remboursement sur obligations	301.902 00	301.902 00
	<u>7.617.980 12</u>	<u>7.730 576 84</u>
PASSIF		
Capital	2.263.500 00	2.124.000 00
Obligations	1.602.000 00	1.551.500 00
Réserves et amortissements	2.174.085 09	2.489.085 09
Comptes divers	860.958 83	932.809 48
Profits et pertes	717.436 20	633.182 27
	<u>7.617.980 12</u>	<u>7.730 576 84</u>

L'assemblée a renouvelé pour six années le mandat de MM. Chamon et Dalaise, administrateurs sortants.

(Le Journal des finances, 29 août 1924)

Les comptes de cette société pour l'exercice 1923-24 font état d'un montant de recettes d'exploitation de 5.962.195 fr. Après déduction des dépenses, s'élevant à 5 millions 047.041 francs, le bénéfice d'exploitation ressort à 9151154 francs. Il y a lieu d'ajouter à ce chiffre le montant des produits, divers soit 854 francs, ce qui donné un bénéfice total de 916.008 francs. Compte tenu des frais généraux et du service des obligations, le solde disponible, report antérieur compris, s'établit à 669.435 fr.

Le conseil proposera à la prochaine assemblée de maintenir le dividende à 15 francs et d'affecter au fonds de prévoyance une somme de 180.000 francs.

Tramways algériens
(Le Journal des finances, 19 septembre 1924)

Réunis le 5 septembre, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 mars 1924, faisant apparaître un bénéfice net d'exploitation de 915.154 francs et, après déduction des charges financières, un solde créditeur de 669.435 fr. Il est amorti 500 actions et affecté 180.000 fr. au fonds de prévoyance. Le dividende de 15 fr. sera payé le 1^{er} octobre par 13,20 net aux actions de jouissance nominatives, 11,74 au porteur, 8,80 aux actions de jouissance nominatives, 8,10 au porteur et 2,20 aux bons d'intérêt.

Annuaire industriel, 1925 :

TRAMWAYS ALGÉRIENS (Soc. des), 173, bd Haussmann, Paris, 8^e. Soc. an. au cap. de 2.600.000 fr. Conseil d'adm. : Prés. : M. Étienne Siry [adm.-dir. *Cie des compteurs, co-fdt Thomson-Houston*][† mars 1924], 31, r Claude-Vellefaux, Paris, Adm. : MM. Daniel Bouvier, 31, bd Baudin, Alger ; Gabriel Chamon [adm.-dir. *Cie des compteurs, co-fdt Thomson-Houston*], 11, av. Van-Dyck, Paris ; Joseph Chailley [gendre de Paul Bert. Dir. *Quinzaine coloniale*], 3, r de la Terrasse, Paris ; J.-R. Cox, Villa Daréna à Birmandreïs ; Adolphe Dalaise, Domaine de Tallel et de Darhoussa, près Bône (Algérie) ; Étienne Longère à Aïn Taya (Algérie) ; Frédéric Parsons [*Thomson-Houston > adm. Tramways d'Amiens et Versaillaise de tramways, Comptoir central des voies ferrées...*], 10, r. de Londres à Paris ; Édouard Tiné, 12, r. Bab-Azoun, Alger. Commissaire : M. Alfred de Watteville [adm. des Cies d'assurances *L'Aigle et Le Soleil et des Tramways d'Amiens, commissaire des Tramways électriques et omnibus de Bordeaux et des Tramways de Tunis (filiales Thomson)*], 73, r. de Courcelles, Paris. (42-18848).

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 août 1925)

Le *Journal officiel* vient de publier un décret suivant lequel est approuvé l'avenant intervenu, le 23 mars 1925, entre le maire d'Alger, au nom de la ville, et la Société des Tramways algériens, en vue de majorer jusqu'au 31 décembre 1925 les tarifs en vigueur sur le réseau de cette société.

(*Le Journal des finances*, 29 mai 1926)

Les Tramways algériens restent sur leur cours antérieur de 200 ; l'ex. 1925, d'une durée exceptionnelle de neuf mois seulement, s'est traduit par un bénéfice de 554.738 fr. contre 673.329 fr. p. l'ex. précédent d'une durée normale ; on ne connaît pas encore le montant du divid. que proposera le conseil ; en 1924-25, il avait été réparti 15 fr. par act. de cap. et 10 fr. par act. de jouissance.

NÉCROLOGIE
Alfred de Watteville
(*Le Figaro*, 21 octobre 1926)

Nous apprenons la mort du baron Alfred de Watteville, décédé à Paris, le 19 octobre 1926. Il était le père et beau-père du baron et de la baronne Robert de Watteville. Ses obsèques auront lieu demain vendredi 22 courant, à dix heures, en l'église du Saint-Esprit (5, rue Roquépine), où l'on se réunira. Cet avis tient lieu d'invitation. Ni fleurs, ni couronnes.

Tramways algériens
(*Le Mercure africain*, 29 décembre 1926)

L'assemblée extraordinaire du 25 novembre a. ratifié la convention passée par la société le 22 décembre 1925 avec la municipalité d'Alger.

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGÉRIENS
S.A. frse au capital de 2,9 MF.
Siège social : Paris, 173, bd Haussmann
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 166-169)

Conseil d'administration
composé de 5 à 10 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 250 actions.
CHAMON (Gabriel), 4, av. Van-Dyck, Paris ; pdt ;
ALMARIC (Jean), bd Beauprêtre, Alger ;
CHAILLEY (Joseph), 3, rue de la Terrasse, Paris ;
BOUVIER (Daniel), 31, bd Baudin, Alger ;
DALAISE (Adolphe), domaine de Tallel, Bône ;
GUÉROULT (Louis), 35, bd de La République, Chaville (Seine-et-Oise) ;
LONGÈRE (Georges), 2, r. du Donjon, Rouen ;
PARSONS (Frédéric), 173, bd Haussmann, Paris ;
COX (J.-R.), bordj-el-Arban Marengo ;
TINÉ (Édouard), 12, rue Bab-Azoun, Alger.

Commissaires aux comptes
WATTEVILLE (Alfred de), 73, rue de Courcelles, Paris.

Résultats des derniers exercices

Ex.	Bénéf. nets	Rés.	Rembour- sement	Divid. act. ord.	Divid. act. jouissance
1916-1917	715.313	20.000	29.500	23 00	18 00
1917-1918	692.407	52.000	31.000	21 00	16 00
1918-1919	262.096	125.000	—	5	—
1919-1920	19.703	—	—	—	—
1920-1921	89.277	65.000	—	—	—
1921-1922	717.436	125.000	139.500	15 00	10 00
1922-1923	633.182	145.000	47.800	15 00	10 00
1923-1924	648.926	180.000	50.000	15 00	10 00
1924-1925	653.281	180.000	52.000	15 00	10 00
1925*	531.050	160.000	56.200	11 25 5 00**	7 50 5 00**

* 9 mois.

** Bonus suppl. distribué p. l'ex. 1925, pris sur les réserves.

Bilan au 31 décembre 1925

ACTIF		
Frais de constitution		25.662 59
Dépense d'étab. relative à la traction animale		621.027 48
Dépenses d'étab. relatives à la traction électrique		5.676.211 95
Disponibilités		
Cautionnement de la Cie		5.000 00
Caisse et banquiers		78.246 56
Débiteurs divers		879.793 43
Portefeuille		
740 oblig. de 500 fr. 4 % des CFRA		1 00
Autres oblig.		31.380 00
Cpte litigieux : Tram. et messageries du Sahel		474.281 80
Cptes d'ordre		65.081 54
Approvisionnements		1.428.592 10
Prime de remboursement des obligations		301.902 00
		<u>9.587.180 45</u>
PASSIF		
Capital : 2.600.000 00		
26.000 act. de 100 fr. :	2.600.000 00	
À déduire :		
6.258 act. amorties :	625.800 00	1.974.200 00
Obligations		
4.506 oblig de 500 fr. :	2.253.000 00	
À déduite :		
1.729 oblig. amorties :	864.500 00	1.388.500 00
Rés. et amortiss. :		
Rés. statutaire		260.000 00
Amortissement du cap.		625.800 00
Amort. du cpte Frais de constit.		25.662 59
Amort. des oblig.		748.657 00
Amort. de la prime des oblig.		115.843
Cptes de dépréciation et d'amort.		435.000
Fds de prévoyance		880.000 00

Provision p. régularisation de divid.	130.000 00
Fds de rés. disponible	85.922 50
Cptes divers :	
Dépôts divers	62.234 15
Créditeurs divers	2.300.623 20
Profits et pertes	554.738 01
	<u>9.587.180 45</u>

Tramways algériens
(*Le Journal des débats*, 11 juin 1927)

L'assemblée ordinaire, qui s'est tenue le 9 courant, sous la présidence de M. Gabriel Chamon, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice 1926, faisant ressortir un solde bénéficiaire de 755.413 fr. 68.

Sur la proposition du conseil, le dividende a été fixé à 20 francs brut aux actions de capital et aux actions de jouissance. 537 actions seront remboursées.

COURRIER DE L'ALGÉRIE
Accident
(*Les Annales coloniales*, 4 juillet 1927)

Un tramway bondé de voyageurs arrivait à hauteur de la villa des Oliviers, non loin d'El Biar. Le receveur de la jardinière, nommé Bérail, circulait sur le marchepied pour assurer sa perception. Peut-être trop penché en arrière, ou à la suite d'un faux mouvement, le malheureux vint heurter de la tête contre un faux poivrier qui déborde sur la voie. Relevé sans connaissance, il fut transporté à la station où le docteur Dana, venu lui prodiguer des soins, le fit hospitaliser d'urgence. Son état est très grave.

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Journal des débats*, 24 mai 1928)

Les bénéfices nets de l'exercice 1927 s'élèvent à 846.979 francs contre 732.195 francs. Il sera proposé à l'assemblée du 6 juin de porter le dividende de 25 à 28 fr. 50 par action de capital, les actions de jouissance recevant 23 fr. 50 contre 20 francs.

Tramways algériens
(*Le Journal des finances*, 15 juin 1928)

L'action de jouissance des Tramways algériens gagne une vingtaine de francs à 860 [?].

L'assemblée du 6 juin a approuvé les comptes de 1927 présentant un solde disponible de 869.168 fr. Le dividende a été fixé à 23 fr. 50 par action de capital et de jouissance, plus 5 fr. aux 18.643 actions non amorties.

Société des Tramways algériens

Vente par adjudication du matériel de l'usine génératrice
(*L'Écho d'Alger*, 5 octobre 1928)

La Société des « Tramways algériens » a l'honneur de porter à la connaissance des industriels intéressés qu'elle mettra en adjudication le 30 octobre 1928 à 15 heures, en ses bureaux, boulevard Beauprêtre, à Alger, la vente en un seul lot. de 3 groupes électrogènes de 200 kW de puissance chacun, à l'usine des Tramways algériens, bd Beauprêtre, comprenant :

Les dynamos avec un induit de rechange (les câbles de connexion reliant les dynamos entre elles et avec les tableaux et le petit groupe survolteur sont exclus de la vente).

Les machines à vapeur, y compris les condenseurs, pompes de circulation et autres accessoires, ainsi que toute la tuyauterie depuis la chaufferie jusqu'au bassin de réfrigération.

Les chaudières avec 49 tubes de rechange, les pompes d'alimentation injecteurs et autres accessoires, ainsi que toute la tuyauterie de la chaufferie.

Un épurateur d'eau et toute la tuyauterie existant dans le bassin de réfrigération.

Pour plus amples renseignements et la visite du matériel mis en vente, s'adresser à la direction des Tramways Algériens, boulevard Beauprêtre, à Alger, où le cahier des charges est à la disposition des intéressés.

Annuaire Desfossés 1929, p. 419 :

Administrateurs : MM. G. Chamon, J. Chailley, Dalaise, J. Amalric, G. Longère, Parsons, Cox, Tiné, D. Bouvier, L. Guérault.

NÉCROLOGIE

Frédéric Parsons

(*Comœdia*, 8 avril 1929)

Nous apprenons la mort de M. Frédéric Parsons, dont les obsèques seront célébrées, demain à deux heures, en la cathédrale américaine Sainte-Trinité

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGÉRIENS

(*Le Journal des débats*, 22 juin 1929)

L'assemblée ordinaire réunie le 20 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1928, faisant apparaître un solde créditeur de 1.027.009 francs.

Des dividendes de 30 francs par action de capital et 25 francs par action de jouissance ont été votés et seront payables le 15 juillet.

AVIS DE DÉCÈS
Adolphe Dalaise
(*L'Écho d'Alger*, 2 mars 1930)

Madame Vve Adolphe Dalaise ;
Madame Vve Adrien Lapierre ;
Monsieur Laurent Dalaise et Madame ;
Le docteur et Madame Jean Fenouillet et leurs enfants ;
Monsieur et Madame Jacques Dalaise et leur fille ;
Les familles Bevia, d'Alger et de Bône ; Siacci, Grégori, Darmanin, Mamou, Crauby, di
Méglio, Zamith, Pilato, Delpezzo, Maresca, Grech, Deligny, d'Alger ;
Madame Vve Hippolyte Saignes ;
Monsieur Félix Saignes et sa famille, de Montpellier ;
Madame et Monsieur Xavier Saignes, de Pézenas ;
Madame Vve Vialfond, née Saignes, de Montpellier ;
Les familles Solari et Martin, d'Alger ; Fenouillet, Bernard, Labau, Tascher, Groslières,
d'Alger ; Armand, Brunet et Maurice Germain, de Morris,
ont la douleur de faire part à leurs amis et connaissances de la perte cruelle qu'ils
viennent d'éprouver en la personne de leur regretté

Monsieur DALAISE,
chevalier de la Légion d'honneur,
vice-président de la Société des Tramways algériens,
président de l'Harmonie bônoise,
propriétaire agriculteur

décédé à Bône à l'âge de 68 ans, le 26 février 1930.
L'inhumation se fera au cimetière de Saint-Eugène à une date qui sera
ultérieurement fixée.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*L'Africain*, 30 mai 1930)

Les comptes de l'exercice 1929 se soldent par un bénéfice net de 1.176.480 francs
contre 1.027.909 francs pour l'exercice précédent. Le conseil proposera à l'assemblée
du 4 juin de porter le dividende des actions de capital de 30 à 32 francs et celui des
actions de jouissance de 25 à 27 francs. Il sera amorti 1.680 actions, affecté au fonds
de prévoyance 74.077 francs et reporté à nouveau 39.847 francs.

Le bilan se totalise par 22.175.507 francs contre 10 millions 865.185 francs. Cette
augmentation provient de l'achat de la propriété Yusuf, pour construction d'un
nouveau dépôt, des travaux déjà exécutés sur les terrains, d'achats d'autobus ; toutes
dépenses effectuées pour le compte de la ville d'Alger.

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*L'Africain*, 5 septembre 1930)

Le dividende de l'exercice 1929 a été fixé comme suit, déduction faite des impôts : 26 fr. 88 pour les actions de capital nominatives, 24 fr. 86 pour les actions de capital au porteur, en échange du coupon n° 44.

22 fr. 68 pour les actions de jouissance nominatives et 21 fr 13 pour les actions de jouissance au porteur, en échange du coupon n° 27.

Société des tramways algériens
(*Les Annales coloniales*, 23 septembre 1930)

Un projet de fusion entre la Sté et la Cie des chemins de fer sur routes d'Algérie et la Cie des Tramways et Messageries du Sahel est à l'examen de l'administration départementale et municip. Cette fusion a pour objet l'exploitat. d'une nouv. concession et la réorganis. des transports d'Alger et communes environnantes ; elle serait réalisée par la constitution d'une Nouv. Société qui absorberait les trois Cies fusionnantes.

(*Le Journal des finances*, 24 octobre 1930)

Les Chemins de fer sur routes d'Algérie cotent 332,50, pour un dernier dividende net de 14 fr. 14. Un projet de réorganisation des transports en commun de la région d'Alger, qui doit ultérieurement donner lieu à une fusion entre la compagnie, les Tramways algériens et les Messageries du Sahel, a été établi par l'Omnium lyonnais. Le conseil général d'Alger examinera le projet de fusion de ces trois affaires.

Annuaire Desfossés 1931, p. 424 :

Administrateurs : MM. A. Detœuf, J. Amalric, G. Longère, Cox, Tiné, D. Bouvier, L. Guérout, A. Gallois, [Gaston] Boulogne, P. Chailley-Bert.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Journal des débats*, 13 février 1931)

Une assemblée extraordinaire convoquée pour le 25 février aura à statuer sur l'autorisation à donner au conseil en vue de faire apport à titre de fusion, à une Société nouvelle à constituer, de l'ensemble de l'actif des Tramways algériens, moyennant une rémunération en actions et la prise en charge du passif.

Tramways algériens (Sté des)
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1931)

Extraord., 16 mars 1931, 173, boulevard Haussmann, 11 h. Fusion ou dissolution.

Société des tramways algériens

(*Le Temps*, 18 mars 1931)

L'assemblée extraordinaire du 16 mars a autorisé le conseil à faire apport de l'actif à une société à constituer, la Société de transports publics algérois. Celle-ci doit absorber simultanément les Chemins de fer sur routes d'Algérie et les Tramways et Messageries du Sahel : son capital sera de 17.500.000 francs en 175.000 actions de 100 francs dont 174.000 serviront à rémunérer les apports des trois sociétés absorbées. La réalisation de ces opérations est subordonnée aux autorisations de mutation de concessions.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Journal des débats*, 1^{er} juillet 1931)

L'ass. du 29 juin a appr. les comptes de l'exercice 1930 faisant ressortir un solde crédit. de 1 million 475.604 fr. 47. Le div. a. été fixé à 32 fr. par act. de cap. et à 47 fr. par act. de jouissance.

TRAMWAYS ALGERIENS
(*L'Africain*, 1^{er} septembre 1931)

Constituée en 1896, avec un capital de 1 million 600.000 francs, porté en 1900, à 2.600.000 fr., en 26.000 actions de 100 francs, dont 8.512 amorties fin 1929, cette société a pour objet l'exploitation d'une ligne de tramways électriques entre l'hôpital du Dey (commune d'Alger) et la colonne Voirol (commune de Mustapha) avec embranchement dit boulevard Bru. La ligne principale est d'une longueur de 7 km. 300 et l'embranchements de 1 km. 570.

La société a émis deux emprunts obligataires du type 4 p. 100 : le premier, en 1901, de 1.953.000 fr., amortissable avant 1943 : le second, en 1903, de 300.000 francs, amortissable dans le même délai que le précédent.

Les bénéfices des cinq derniers exercices ont successivement atteint 732.195 fr. en 1926 ; 846.983 fr., 994.633 fr., 1.138.594 fr., et 1.435,757 fr. pour les quatre exercices suivants..

Pendant cette période, les actions de capital ont reçu : 25 fr., 28 fr. 50, 30 fr. et deux fois 32 fr. ; les actions de jouissance ont reçu deux fois 20 fr. 25 et 27 francs.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Temps*, 1^{er} juin 1932)

Les comptes de l'exercice au 31 décembre 1931, se soldent par un bénéfice de 1.930.255 francs contre 1.435.757 francs pour 1930. Avec le report antérieur, le solde disponible ressort à 2.008.347 francs contre 1.475.605 francs. Le conseil proposera à l'assemblée du 15 juin la répartition d'un dividende de 35 francs contre 32 francs par action de capital et de 30 francs contre 27 francs par action de jouissance. Il sera remboursé 2.000 actions, contre 1.808, et porté 700.000 francs contre 300.000 au fonds de prévoyance.

Annuaire Desfossés 1933, p. 466 :

Administrateurs : MM. A. Detœuf, J. Amalric, G. Longère, Tiné, D. Bouvier, L. Guérault, A. Gallois, [Gaston] Boulogne, P. Chailley-Bert.

Distribution des prix de l'Ecole de préapprentissage d'Alger
(*L'Écho d'Alger*, 27 mars 1933)

En présence de... M. Delavergne, directeur des T.A....

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Journal des débats*, 25 mai 1933)

Le maintien du dividende à 35 fr. par action de capital et à 30 fr. par action de jouissance sera proposé à l'assemblée du 7 juin. Bénéfice net : 1.948.255 fr. contre 1.930.255 fr. Il sera remboursé 2.000 actions et porté 700.000 fr. au fonds de prévoyance.

DÉCISIONS ET AVIS DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES AGENTS DE CHANGE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 10 mai 1934)

La Société des Tramways algériens procède à partir du 14 mai :

1° À la mise en paiement à titre d'amortissement du capital d'une somme de 100 francs net, sur chacune des 10.000 actions de capital restant en circulation.

2° À l'émission de 52.000 actions nouvelles de 100 francs, dont la souscription, ouverte jusqu'au 9 juin est réservée aux actionnaires.

En conséquence, dès le 14 mai, les 26.000 actions de ladite société, désormais toutes actions de jouissance, se négocieront sous une seule rubrique et en titres ex-droit à la souscription, n° 34 attaché.

En vue de faciliter l'exercice du droit de souscription, les opérations pourront se traiter, du 14 mai au 4 juin inclus, sous une seule rubrique à des cours représentant uniquement la valeur du droit de souscription à une action nouvelle (coupon n° 49 ou n° 30 des actions de capital amorties ou n° 49 ou n° 50 des actions de capital amorties Ou n° 32 ou n° 33 des actions de jouissance).

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGÉRIENS

APPEL D'OFFRES

(*L'Écho d'Alger*, 11 avril 1934)

La SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGÉRIENS fait appel à des offres pour la fourniture en un seul lot de six autobus, dont deux châssis carrossés et quatre châssis non carrossés.

Sont admis à concourir les sociétés françaises construisant en France.

Ces véhicules devront répondre aux conditions générales imposées par le cahier des charges.

Le fournisseur devra se soumettre aux conditions de paiement imposées par la Société des Tramways Algériens.

Toutes les pièces du dossier sont tenues à la disposition des concurrents qui pourront les examiner au bureau du directeur de l'exploitation de la Société des Tramways algériens, chemin Yusuf, à Alger.

Les propositions établies sur timbre seront reçues, sous plis cachetés, au bureau de la Société des Tramways algériens, chemin Yusuf, jusqu'au 27 avril 1934, à 17 heures.

Les plis seront ouverts le lendemain 28 avril 1934, en séance publique, à 10 heures, dans une des salles de l'hôtel de ville.

Alger, le 5 avril 1934.

Le directeur de l'exploitation,
DE LAVERGNE.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Temps*, 21 avril 1934)

Les comptes de l'exercice 1933 font apparaître un bénéfice net de 2.129.338 francs contre 1.948.254 francs l'an dernier. Le solde disponible au bilan ressort à 2.221.089 francs contre 2.020.577 francs. Le conseil d'administration proposera à l'assemblée ordinaire du 4 mai le maintien du dividende à 35 francs par action. Il proposera également le remboursement du solde de 10.000 actions de capital restant en circulation.

Rappelons qu'à l'issue de l'assemblée ordinaire se tiendra une assemblée extraordinaire en vue de l'augmentation de capital et pour donner pouvoir conseil d'émettre des obligations.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Journal des débats*, 11 juillet 1934)

Les actionnaires, réunis hier en assemblée extraordinaire, ont approuvé les conclusions du rapport des commissaires chargés d'apprécier les apports faits par la Société des Procédés Thomson-Houston, d'une partie de sa créance sur la Société des tramways algériens, soit 1.050.000 francs. À cet effet, il sera remis à la Société des Procédés Thomson-Houston 7.000 actions à créer de 100 francs de nominal, évalués à 150 francs.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Les Annales coloniales*, 21 avril 1934)

Les comptes de l'exercice 1933 font apparaître un bénéfice net de 2.129.338 francs contre 1.948.254 francs l'an dernier. Le conseil d'administration proposera à l'assemblée ordinaire du 4 mai le maintien du dividende à 35 francs par action. Il proposera également le remboursement du solde de 10.000 actions de capital restant en circulation.

Rappelons qu'à l'issue de l'assemblée ordinaire se tiendra une assemblée extraordinaire en vue de l'augmentation de capital et pour donner pouvoir au conseil d'émettre des obligations.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Temps*, 5 mai 1934)

Les comptes de 1933 ont été approuvés par l'assemblée du 4 mai qui a voté le dividende prévu de 35 francs par action de capital et 30 francs par action de jouissance.

L'assemblée extraordinaire a voté diverses modifications aux statuts et autorisé le conseil à augmenter le capital de 2.600.000 à 8.500.000 francs.

Cette augmentation de 5.900.000 francs sera réalisée 1° à concurrence de 700.000 francs par l'émission de 7.000 actions de 100 francs à remettre à la Compagnie française Thomson-Houston en représentation d'apports d'une créance ; 2° à concurrence de 5.200.000 francs, par l'émission au pair de 52.000 actions de 100 francs.

Enfin, l'assemblée a autorisé le conseil à émettre des obligations jusqu'à 15 millions de francs.

Remboursements
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 17 mai 1934)

Tramways algériens. — Remboursement de 100 francs par action de capital. Comptoir national d'escompte.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Temps*, 11 juillet 1934)

L'assemblée extraordinaire du 9 juillet a approuvé le rapport du commissaire aux apports, concernant les apports faits à la société par la Thomson-Houston, moyennant attribution de 7.000 actions de 100 francs.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Journal des débats*, 28 août 1934)

Pour le premier semestre de l'exercice 1934, les recettes se chiffrent à 11.458.886 francs contre 11.401.823 francs pour la période correspondante de l'an dernier.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Temps*, 1^{er} mai 1935)

Le bénéfice de 1934 est de 2.329.975 francs contre 2.129.338 francs. Le conseil proposera un dividende de 11 francs aux actions de jouissance, les actions de capital recevant en outre l'intérêt de 5 % des sommes dont elles sont libérées.

TRAMWAYS ALGÉRIENS

(Les Annales coloniales, 18 mai 1935)

L'assemblée du 15 mai a approuvé les comptes de 1934 qui se soldent par un bénéfice de 2.329.975 francs auquel s'ajoute le report antérieur de 83.150 francs.

Le dividende a été fixé à 12 fr. 25 par action de capital et 11 francs par action de jouissance, payable à partir du 15 juin.

Médaille d'honneur des chemins de fer
(L'Écho d'Alger, 15 janvier 1936)

TRAMWAYS ALGERIENS
Sabounji Braham ben Mohamed, Alger ; Ruidavets José, Alger.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(Le Temps, 22 février 1936)

Pendant l'exercice 1935, les recettes ont atteint 22.455.169 francs contre 22 millions 808.520 francs en 1934.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(Le Temps, 2 mai 1936)

Le bénéfice net de l'exercice 1933 est de 2.348.827 francs contre 2.329.975 francs en 1934. Le dividende sera maintenu à 11 francs par action de jouissance.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(Le Journal des débats, 8 octobre 1936)

Les recettes du premier semestre 1936 se chiffrent à 11.286.378 francs contre 11.552.136 francs pour la période correspondante de 1935.

Annuaire Desfossés 1937, p. 474 :
Administrateurs : MM. A. Detœuf, pdt ; [Gaston] Boulogne, v.-pdt ; A. Gallois, adm. dél. ; G. Longère, J. Le Duc, E. Tiné, G. Mercier, P. Chailley-Bert, J. Autin ⁷.
Commissaires aux comptes : A. Foucher, R. Huet.

Conseil municipal d'Alger

Séance du 29 janvier 1937

⁷ Jean Autin : X-Génie maritime, licencié en droit. Directeur à Marseille (1926), directeur à Paris (1930), administrateur (1945), vice-président (1946), pdg (1947-1952) de la Cie générale française de tramways.

(*La Dépêche algérienne*, 30 janvier 1937)

Tramways algériens

Sous ce titre, quatre questions d'importance sont inscrites à l'ordre du jour. Elles sont rapportées par M. Peisson, adjoint.

La première concerne l'attribution d'indemnités de résidence au personnel ; relèvement du prix des abonnements des réseaux électriques et autobus ainsi que celui des tarifs des ascenseurs.

Ce sont de nouvelles indemnités de résidence, dues conformément à un arrêté de M. le gouverneur général du 10 décembre 1936. Elles seraient payées avec rappel du 20 juin 1936. De ce fait, la dépense à prévoir est d'environ 360.000 francs par an et le rappel à effectuer de 180.000 francs.

En vue de compenser le supplément de dépenses, qui va résulter de l'application de ces mesures, les T.A. ont prévu une majoration de cinq francs par mois et par carte d'abonnement et un relèvement des tarifs des ascenseurs de la rue Tancrede (respectivement de 0 fr. 20 à 0 fr. 25 pour la montée, et de 0 fr. 10 à 0 fr. 15 pour la descente). Ces nouveaux tarifs entreraient en vigueur à partir du 1^{er} février.

M. Oulid Aïssa voudrait qu'on fasse une exception en faveur des abonnements scolaires.

La réponse de M. Peisson est brève : par suite de la convention qui lie les T.A. à la ville, les actionnaires du réseau, au dessous d'un certain chiffre auquel ils ont droit, s'adresseraient non pas à la Société mais bien à la ville pour être remboursés des sommes déficitaires !

Relèvement général des tarifs.— Comme on s'en doute, cette question est intimement liée à la première. Mêmes causes, mêmes effets. Pour légitimer ce relèvement, les T.A. mettent en avant les nouvelles charges d'exploitation, qui portent sur les postes suivants : Personnel, matières et énergie électrique, apurement du compte des travaux neufs et intérêts des objets mobiliers. Au total, un déficit de 2.625.000 francs.

Le rapporteur, après être entré dans le détail des nouvelles charges et dit ce qui a été fait pour y parer, arrive à cette conclusion : c'est une somme de 2.625.000 francs qu'il convient de récupérer par une augmentation de tarif.

Ceux-ci seraient établis sur les bases suivantes :

1 section tramway (avec modification du stationnement de la Grande Poste), 0,60 au lieu de 0,50.

Réseau électrique entier, 0,90 au lieu de 0,75

1 section autobus, 0,60 au lieu de 0,50.

Réseau autobus entier, 1,20 au lieu de 1 franc.

Ascenseurs Tancrede : montée, 0,25, au lieu de 0,20 ; descente, 0,15 au lieu de 0,10.

Abonnements. — Réseau électrique : majoration de 5 francs par mois.

Réseau autobus : majoration de 5 francs par mois, sauf sur les lignes E (Grande Poste-El-Blar) et J.K. (Redoute et Clos-Salembier).

Ascenseurs : majoration de 3 francs par mois (abonnement porté de 12 à 15 fr. par mois).

M. Peisson souligne que, faute par le conseil de voter cette augmentation de tarifs, la ville, en vertu de la convention qui la lie aux T.A., serait appelée en garantie et que le déficit devrait être comblé en majeure partie avec des fonds communaux, c'est-à-dire au moyen d'une contribution levée sur l'ensemble de la population.

Le rapport est adopté.

Création d'un service de trolleybus sur les lignes du Clos Salembier et de La Redoute. — Il s'agit du choix du constructeur pour l'établissement des lignes ci-dessus. Conformément aux instructions préfectorales, il a été procédé à un appel d'offres en

vue de la mise au concours de la construction de la ligne de contact. Cinq concurrents s'étaient présentés. Mais deux seulement ont déposé un projet : la Société Lyonnaise d'Entreprises Tissot, Curis, Pras et Lombard, et les Établissements Bompard, d'Alger.

Sur la proposition de la Société des Tramways Algériens, la municipalité a retenu comme étant la plus avantageuse, l'offre des Établissements Bompard, qui se sont engagés à établir la ligne pour le prix de 833.694 fr. 95 centimes.

Adopté.

Enfin, nous arrivons à la quatrième et dernière affaire. Elle a trait au report de l'arrêt de la Grande Poste, à la construction d'un refuge central entre les voies de tramways, et la centralisation des lignes d'autobus et de trolleybus d'El-Biar et du Télémy. Il s'agit de supprimer l'arrêt actuel de la Grande Poste et ses refuges, pour les reporter, dans l'axe du boulevard Laferrière et d'y créer un nœud de circulation destiné à faciliter la liaison entre trams, autobus et trolleybus, par la centralisation des têtes de ligne des autobus, Grande Poste, El-Biar et des trolleybus du Télémy.

Le projet prévoit le stationnement des autobus contre le trottoir Nord-Est du boulevard Laferrière et le stationnement des trolleybus contre le trottoir Sud-Est, ainsi que l'installation de deux refuges provisoires au centre du boulevard Laferrière pour les usagers des trams, de manière que les voyageurs venant de ces derniers et désirant prendre l'autobus ou le trolleybus, ou vice-versa, n'aient que la chaussée à traverser dans sa moitié.

Le projet est adopté avec vote d'une somme de 5.000 fr., représentant la participation de la ville pour moitié dans la construction des refuges, l'autre moitié demeurant à la charge de la Société des T.A.

La ville d'Alger est autorisée à emprunter 13 millions de francs

Cette somme est destinée aux travaux de la société des Tramways algériens
(*L'Écho d'Alger*, 29 avril 1937)

Paris, 28 avril. — Aux termes d'un décret que l' « Officiel » publie ce matin, la ville d'Alger est autorisée à emprunter la somme de 13 millions de francs amortissable en trente ans au maximum et devant permettre le paiement des dépenses prévues par la délibération du conseil municipal en date du 16 octobre 1936 se rapportant à la convention intervenue entre la ville d'Alger et la Société des tramways algériens le 28 décembre 1925, approuvée par le décret du 9 octobre 1926.

Les sommes qui seront réalisées devront être strictement limitées au montant du prix des travaux diminué, le cas échéant, des rabais d'adjudication.

Dans le cas où l'emprunt aura été réalisé avant l'adjudication, le montant des rabais devra être affecté à la réduction du montant de l'emprunt et le chiffre des annuités d'amortissement sera révisé en conséquence.

Les conditions de réalisation et notamment le taux d'intérêt de l'emprunt et le chiffre de l'emprunt seront préalablement soumis à l'approbation du gouverneur général de l'Algérie.

Le service de l'emprunt sera assuré au moyen d'un prélèvement sur le compte d'exploitation de la Société des tramways algériens, conformément aux dispositions de l'article de la convention du 28 décembre 1925.

En cas d'insuffisance de cette ressource et dans la mesure de cette insuffisance, soit au moyen d'un prélèvement sur le produit des droits de stationnement dus à la ville par la Société, soit au moyen d'une imposition de centimes additionnels dont la perception est autorisée en tant que de besoin pendant toute la durée de l'emprunt.

Annuaire industriel, 1938 : 0.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Temps*, 4 mai 1938)

Le bénéfice de 1937 s'élève à 2.452.576 fr., contre 2.332.131 fr. en 1936. Le montant du dividende sera probablement équivalent à celui de l'an dernier.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Temps*, 13 août 1938)

Le *Journal officiel* publie un décret autorisant la ville d'Alger à emprunter une somme de 6.655.000 francs, amortissable en quinze ans au maximum, et une somme de 8.345.000 francs, amortissable en vingt-cinq ans au maximum, devant permettre le paiement des dépenses prévues par la délibération du conseil municipal en date du 18 février 1938, au profit de la Compagnie des tramways algériens dont le compte d'exploitation assurera, conformément aux dispositions de l'article 4 de la convention du 28 décembre 1925, le service de cet emprunt.

Alger et sa banlieue

Promenade en trolleybus sur le chemin fleuri des crêtes

Inauguration de la ligne Alger-Grande Poste-Clos Salembier
(*La Dépêche algérienne*, 26 juillet 1938)



À l'arrêt du Clos Salembier, enfants et grandes personnes, se mêlant aux officiels, entourent les nouvelles et confortables voitures où soixante voyageurs, assis ou debout, tiennent à l'aise. (Photo S. Rolando fils.)

Hier matin, a eu lieu l'inauguration de la ligne de trolleybus Alger-Grande Poste-Clos Salembier. C'est une nouvelle et importante étape dans le programme de l'amélioration des moyens de transport en commun, tant en ville que dans la périphérie, programme exécuté, on sait avec quelle ténacité, par la municipalité en accord avec les T.A. et les C.F.R.A. Hier, c'étaient les T.A. qui étaient à l'honneur, la nouvelle ligne étant leur bien.

Étaient entre autres présents à cette promenade matinale sur le chemin des Crêtes par ces belles et spacieuses voitures, luxueuses, silencieuses et presque aussi rapides que des autos... raisonnables, MM. G. Mercier, président du conseil supérieur des Chemins de fer ; le maire, M. Rozis ; l'intendant Leclerc, Dumord et Salles, adjoints ; Gaspard, Calleja, Triboulet, Grandin, Amara Sefi, Hamouda, Sfaxi, conseillers municipaux, ainsi

que plusieurs autres de leurs collègues tant européens que musulmans ; Pomier, chef de division à la préfecture, représentant M. le préfet Bourrat ; Fourastier, maire de Birmandreïs ; Varcollier, directeur des C.F.R.A. ; Jourdain, administrateur des T.M.S. ; Simian, vice-président de la chambre de commerce ; J. Carbonel, secrétaire général de l'Automobile-Club ; Beaufrère, ingénieur au gouvernement général, représentant M. Poupet, directeur des Travaux publics ; Tiné, administrateur ; de Lavergne, directeur ; M^e Savoyant, avocat ; MM. Lafarre, ingénieur en chef ; Passani, inspecteur ; Robillet, chef des services administratifs, et Eberlé, chef du service des travaux des T.A.

Citons encore : MM. les ingénieurs Lemoine et Franchi ; Pullicino, président de la Fédération des comités de quartiers, auxquels s'étaient joints MM. Saurel et Bouila, présidents des comités des quartiers intéressés ; Bompard, directeur, et Lachaud, ingénieur de l'entreprise Bompard, adjudicataire de la nouvelle ligne ; Maury, commissaire central, et Préa, commissaire central adjoint ; les représentants de la Presse.

N'ayons garde d'oublier, enfin, dans cette énumération, MM. Suberville, chef chauffeur ; Papa et Durdos, chauffeurs des T.A. qui eurent l'honneur de conduire les voitures (de 60 places) — elles étaient au nombre de trois — dans leur première sortie officielle.

Cette sortie, disons-le dès maintenant, fut un véritable triomphe, car elle recueillit sur son passage de nombreux applaudissements de la part des habitants des Crêtes, cependant que, de l'intérieur, les voyageurs assis sur des banquettes aussi confortables que des fauteuils, pouvaient, par les fenêtres, contempler un des plus beaux paysages qui soient au monde.

La nouvelle ligne a sept kilomètres de long, sept kilomètres avalés en un clin d'œil pour ainsi dire. Bien mieux, au retour les voitures, afin d'agrémenter encore cette promenade déjà si belle, bouclèrent la boucle chemin Yusuf-chemin Margueritte-rue de Lyon-chemin Yusuf pour reprendre ensuite la rue Michelet où elles s'arrêtèrent à la Grande Poste.

Un apéritif eut lieu, après cette dernière halte, à la brasserie Laferrière. Au cours de cette réunion, M. de Lavergne remercia le maire et les autres personnalités qui avaient bien voulu assister à cette inauguration ; puis il fit un exposé de la question des trolleybus dans notre ville. Son exposé peut ainsi se résumer : première étape, installation de la ligne de Notre-Dame d'Afrique ; deuxième étape, création de celle du Télémy, et troisième étape, la présente ligne. Cela pour le passé et le présent. Quant à l'avenir, le programme des T.A., d'accord avec la municipalité, prévoit les lignes Alger-El-Biar, boulevard Bru et Colonne-Voirol-parc d'Hydra.

M. Pullicino, au nom de la Fédération des comités de quartiers, remercia le maire et les membres du conseil municipal ainsi que les T.A., pour leurs efforts conjugués dans l'installation de ces lignes si pratiques sous tous les rapports.

M. Rozis se plut à mettre en relief la belle initiative des T.A. dans l'amélioration des moyens de transport en commun (dont les trolleybus représentent la meilleure formule) entre la périphérie et le centre de la ville, améliorations d'autant plus urgentes que certains hauts quartiers deviennent de plus en plus peuplés ; La Redoute seule compte plus de 20.000 âmes. Il rappela combien ses collègues et lui, au conseil municipal, avaient à cœur de mener à bonne fin et le plus rapidement possible l'installation des lignes encore inscrites au programme, aidés qu'ils sont dans leur tâche de la manière la plus intelligente par les T.A., dont il fit un vif éloge.

À leur tour, M. Fourastier, puis M. Gaspard, celui-ci en sa qualité de conseiller municipal de La Redoute où son grand dévouement et son activité sans borne à la chose publique le font considérer comme une sorte de maire « in partibus » aussi estimé qu'écouté, s'associèrent chaleureusement aux paroles du premier magistrat de la cité.

Cependant, parmi les éloges distribués par les différents orateurs aux artisans de la nouvelle ligne, il convient de souligner en premier lieu ceux qui allèrent aux

établissements G. Bompard, d'Alger, auxquels, comme dit plus haut, on doit les travaux de construction de la ligne, travaux conduits par M. Lachaud, ingénieur de cette société. C'est la première fois qu'une société algérienne effectue des travaux de cette importance et de cette nature. Malgré les difficultés techniques rencontrées, ces travaux ont été réalisés dans d'excellentes conditions avec une main-d'œuvre purement locale et font honneur à l'industrie algérienne.

De même, la construction des véhicules a été confiée également à l'industrie algérienne, aux établissements Lacroix et Arnold (56, rue Denfert-Rochereau, Alger). Ces carrosseries sont entièrement métalliques et donnent toute garantie aux usagers.

Enfin, le matériel de la ligne aérienne a été fourni par les Aciéries de Gennevilliers, 119, avenue Louis-Roche, Gennevilliers (Seine), et dont l'agent à Alger est M. Lemoine.

J'ai parlé plus haut des usagers.

Mais ce sont tous les Algérois qui, désormais, grâce aux trolleybus, pourront jouir, pour des sommes modiques, de paysages merveilleux dont beaucoup certainement ignorent encore jusqu'ici l'existence.

Michel RAINEAU.

TRAMWAYS ALGÉRIENS (*Le Temps*, 2 septembre 1938)

Les recettes des six premiers mois de 1938 se sont élevées à 13.008.450 francs contre 11.727.657 durant la même période de 1937.

LA VIE DANS LA CITÉ

L'inauguration de la ligne du trolleybus Alger–El-Biar (*Journal général*, 13 avril 1939)

Hier matin, eut lieu l'inauguration officielle du premier service de la ligne du trolleybus Alger-Grande Poste-El-Biar. M. le Gouverneur général Le Beau s'était fait représenter par M. Chapouton, chef adjoint de son cabinet, et le préfet, M. Chevalier, par M. Pomier, chef de bureau à la préfecture. Parmi les autres personnalités présentes, remarqué ; MM. Rozis, maire d'Alger, et Michaud, maire d'El-Biar ; Bialès, délégué financier ; Broussais, conseiller général ; Godin, procureur général ; Renaud, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ; Bastellica, représentant le Syndicat commercial ; Varcolier, directeur-administrateur des C.F.R.A. ; Aubry, administrateur du conseil d'administration, et Jourdain, directeur des T.M.S. ; Richier, premier adjoint ; l'intendant Leclerc, adjoint ; Peisson, adjoint et président de la commission municipale des T.A. ; Bernard, adjoint ; Calleja, Grandin et Sfaxi, conseillers municipaux ; Tiné, administrateur ; de Lavergne, directeur ; Laparre, ingénieur en chef ; Rebillet, chef du service administratif ; Passani, inspecteur de l'exploitation ; Colerat, chef des ateliers ; Dondina, chef contrôleur du personnel, et le chef chauffeur Subreville, des T.A. ; Me Savoyant, avocat, et Chappuis, agent de la société ; Pullicino, président de la Fédération des Syndicats de quartiers de la ville ; Bompard, constructeur de la ligne, et son collaborateur, M. l'ingénieur Lachaux, etc.

Les invités ayant pris place dans deux des nouveaux trolleybus, le départ fut donné à 9 h. 30. Voyage sans histoire, donc parfait. Les voitures eurent vite fait d'atteindre par la rue Michelet et le boulevard Gallieni, la place d'El-Biar, d'où après un court arrêt, elles descendirent vers leur dépôt du chemin Yusuf.

Là, au cours d'un apéritif d'honneur, servi par Michel Baroli, M. de Lavergne, après avoir remercié M. le gouverneur général et M. le préfet d'avoir bien voulu se faire représenter, rappela les aménagements du réseau des T.A., commencé il y a huit ans par son prédécesseur, M. Almaric, aménagements entrepris en commun avec la ville d'Alger et qui viennent d'aboutir à tout ce réseau de trolleybus luxueux et pratiques que l'on sait.

Parlant plus particulièrement des efforts de la présente municipalité, il se plut à rendre hommage à M. l'adjoint Peisson, qui fait tant pour l'amélioration de nos moyens de transports en commun.

M. Michaud, au nom de la ville d'El-Biar, remercia les T.A. et la municipalité d'Alger, montrant tous les avantages que va retirer la coquette cité qu'il administre, du nouveau mode de locomotion.

M. Rozis, à son tour remercia les hautes personnalités qui avaient bien voulu assister à cette inauguration ; il félicita M. de Lavergne de son activité puis, après avoir fait un retour sur le passé d'Alger, il adressa ses remerciements à la Société des T.A. pour avoir doté notre ville de lignes de trams et de trolleybus dignes de la capitale de l'Afrique du Nord.

Et pendant ce temps, les vieux autobus ayant été relégués au cimetière des choses révolues, les trolleybus de la nouvelle ligne entraient en service régulier.

Michel RAINEAU.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Temps*, 11 mai 1939)

Le bénéfice net de l'exercice 1938 est de 2.671.583 francs contre 2.452.576 francs pour 1937.

Annuaire Desfossés 1940, p. 543 :

Administrateurs : *idem* 1937

Commissaires aux comptes : Chappey, A. Foucher, R. Huet.

Un bel acte de générosité du personnel des T.A.

(*L'Écho d'Alger*, 13 mai 1942)

La Société des tramways algériens a remis à M. le gouverneur général Y.-C. Châtel, la somme de 30.450 francs pour être versée par moitié à l'œuvre en création du « Repas populaire » et au « Secours aux familles des victimes des bombardements de la région parisienne ». Félicitations chaleureuses à tous les généreux donateurs.

TRAMWAYS ALGÉRIENS
(*Le Journal*, 21 décembre 1942)

Un acompte de dividende de 10 fr. 46 net par action de capital, et de 9 fr. 59 par action de jouissance, est payable actuellement.

Annuaire Desfossés 1945, p. 561 :
Administrateurs : MM. A. Detœuf, pdt ; J. Autin, P. Chailley-Bert, A. Gallois, J. Le Duc, G. Longère, G. Mercier, Carlo Toché.
Commissaires aux comptes : Chappey, A. Foucher, R. Huet.

Annuaire Desfossés 1948, p. 595 :
Administrateurs : MM. A. Gallois, pdg ; J. Autin [vice-pdt], P. Chailley-Bert, J. Le Duc, G. Longère, G. Mercier, A. Prévot, Carlo Toché.
Commissaires aux comptes : Chappey, R. Huet, Dronsart.

Annuaire Desfossés 1953, p. 435 :
Administrateurs : MM. A. Gallois, pdg ; J. Le Duc, v.-pdt ; P. Chailley-Bert, J. Devezeau de Lavergne, L. Jamet, Y. Le Duc, G. Longère, G. Mercier, Carlo Toché.
Commissaires aux comptes : Chappey, A. Foucher, R. Huet.

TRAMWAYS ALGÉRIENS [Desfossés 1956/412]

Siège social : Paris, 173, bd Haussmann [= Thomson-Houston].
Gallois (A.)^[0/00], 399 (Transports d'Amiens), 412 (pdg Tramways algériens), 1623 (secr. gal Fourre & Rhodes), 2233 (Gaumont).
Le Duc (Jean)^[? /x o][ing. Ép. Lucienne Masselin], 412 (v.-pdt Tramways algériens), 543 (Disticoke), 1223 (CSF), 1346 (v.-pdt Cie des compteurs), 2233 (pdt SN Éts Gaumont), 2238/1 (Fermière d'exploit.).
Chailley-Bert (P.)^{[= ? Paul [x/xo]]}, 412 (Tramways alg), 591 (Mines de Douaria, Tunisie).
Devezeaux de Lavergne (J.), 412 (Tramways algériens).
Lassus Saint-Geniès (Gaston)[frère d'Étienne (pdg Thomson). Off., PG 1940], 412 (Tramways algériens).
Le Duc (Yves)(fils de Jean), 412 (Tramways algériens).
Longère (G.)^[0/00], 412 (Tramways algériens).
Prevot (A.)^[x/xo](ingénieur en chef des Manuf. de l'État)(ép. Dlle Gallois), 412 (Tramways algériens).
Toché (Carlo ou Charles)[1886-1968. Fils de Charles Toché, artiste peintre, et de Marie Trastour. Marié à Alice Collette, fille d'Henri Collette, ingénieur des poudres. Polytechnicien. Capitaine du génie, proche du général Ferrié, pionnier des télécommunications. Dir. (1923), puis adm. (1932) de la SFFC. Son repr. dans diverses affaires. Démonstrateur en 1934. Adm. de sociétés d'électricité et de tramways, à commencer par ceux du Tonkin...], 355 (Ch de fer sur routes d'Algérie), 397 (v.-pdt Cie générale française de transp. et d'entrep.), 410 (ex-Tramways de Tunis), 412 (Tramways algériens), 527 (dg SOCAPI), 540 (pdt Centrale p. l'industrie), 1181 (liquid. Cie centrale d'énergie élect.), 1209 (pdt Omnium lyonnais), 1319 (Indochinoise d'élect.), 1323 (v.-pdt Eaux et élec. de l'Ouest africain), 1811 (Indoch. de cult. tropicales).
Chappey (M.), 412 (comm. cptes Tramways algériens), 732 (comm. cptes Mines de La Lucette).
Huet (R.), 412 (comm. cptes Tramways algériens).
Dronsart (M.), 399 (comm. cptes Transp. d'Amiens), 412 (comm. cptes Tramways algériens), 1242 (comm. cptes suppl. Alsthom).

OBJET : l'exploitation du tramway à traction électrique entre Alger et Mustapha.

CAPITAL SOCIAL : 53.675.000 fr., divisé en 21.470 actions de 2.500 fr. dont 17.892 actions de capital et 3.578 actions de jouissance.

À l'origine, 1.600.000 fr., en actions de 500 fr., porté à 2.600.000 fr. en 1900. En 1914, chaque action de 500 fr., tant de capital que de jouissance, a été échangée contre 5 actions de 100 fr. En mai 1934, les actions ont été amorties et transformées en actions de jouissance. En même temps, le capital a été porté à 8.500.000 fr. par la création de 59.000 actions de 100 fr. dont 52.000 émises au pair et 7.000 remises à la Cie Thomson. Porté en 1945 à 17 millions par création de 85.000 actions nouvelles de 100 fr. attribuées aux actionnaires titre pour titre. Porté en 1946 à 17.994.200 fr. pour règlement de

l'impôt de solidarité. Titres regroupés en 1.000 fr. ; en 1949, capital ramené à 17.993.000 fr. (annulation d'actions) et porté simultanément à 53.679.000 fr. par création de 35.780 actions nouvelles de 1.000 fr. réparties gratuitement. Ramené en 1951 à 53.675.000 fr. par rachat et annulation de 3 actions, puis titres regroupés en 2.500 fr. à partir du 16 juillet 1951.

en milliers de fr.	Bénéfice nets	Dividende total
1951	15.582	13.905
1952	19.240	14.254
1953	20.189	16.782
1954	22.824	17.976

Société des Tramways algériens
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 mai 1958)

L'assemblée générale ordinaire réunie le 7 mai sous la présidence de M. Jean Le Duc, président-directeur général, a approuvé les comptes de l'exercice 1957. Elle a décidé la répartition, à partir du 14 mai 1958, d'un dividende net de 800 fr. aux actions de capital et de 720 fr. aux actions de jouissance contre 732 fr. et 652 fr. respectivement pour l'exercice précédent.

À l'issue de l'assemblée, le président a déclaré que les recettes des trois premiers mois de 1958 sont en augmentation de plus de 25 % par rapport à la même période de 1957, due principalement à l'amélioration générale de la situation à Alger.

Suite :

Union de transport et de participation (filiale de l'Union financière de Paris, puis, en 1967, de Jimmy Goldsmith) > Tramways algériens.