

## SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ET MESSAGERIES DU SAHEL (d'Alger aux hauteurs d'El-Biar)

ADOLPHE DALAISE (c. 1862-1930)

Cette ligne est une création d'Adolphe Dalaise. À l'origine concessionnaire des messageries hippomobiles d'Alger à Belcourt, il emporte en 1891 le nettoyage de la ville d'Alger et possède un water-boat, l'*Electric*, au port de commerce. En 1896, il obtient, pour le compte de la Thomson-Houston, la concession du chemin de fer d'Alger à Mustapha, reprise par les Tramways algériens, dont il finira vice-président. 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 Tonnellerie s 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.

### ANTÉCÉDENTS

#### TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ALGER À EL-BIAR (*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 13 juillet 1897)

M. Dalaise ayant obtenu de MM. Mollard et Dulac la cession du projet de tramway électrique d'Alger à El-Biar, il était intéressant de savoir si le directeur de la Société française Thomson-Houston avait l'intention de donner suite au projet Mollard et Dulac, qui, comme on le sait, dessert El-Biar par le boulevard Gambetta, ou bien s'il allait simplement poursuivre les études de son premier projet, reliant El-Biar à Alger par les Tournants Rovigo.

Nous nous sommes donc rendu chez M. Dalaise, qui nous a fait le meilleur accueil et a bien voulu se mettre à notre disposition, ce dont nous tenons à le remercier.

Sur notre demande, M. Dalaise nous déclare que son intention est de desservir El-Biar par les Tournants Rovigo d'abord, puis par le boulevard Gambetta, de manière à donner satisfaction aux légitimes desiderata de la population de ces quartiers.

Voici l'ordre dans lequel on procédera :

- 1° Tramways Alger a El-Biar par les Tournants Rovigo (voyageurs et messageries).
- 2° Prolongement jusqu'au Petit-Lycée.
- 3° Prolongement jusqu'à Chéragas.

4° Embranchement au port par le boulevard Gambetta.

L'ensemble du réseau sera construit, au moyen des ressources que produira l'exploitation de chaque section.

Nous demandons alors à M. Dalaise s'il peut nous indiquer l'époque à laquelle les travaux pourront être commencés, en supposant, bien entendu, qu'aucune difficulté ne vienne causer de retard.

— Si les communes d'Alger et d'El-Biar se mettent d'accord, nous répond M. Dalaise, cette ligne n'empruntant qu'une route départementale, nous pourrions être en mesure de commencer les travaux dans un an.

Au sujet du raccordement de cette ligne à celle de la Colonne-Voirol, dont il avait été question, nous demandons si les concessionnaires sont toujours dans les pleines dispositions,

À cette question, notre interlocuteur répond que ce raccordement avec la Colonne-Voirol est réservé jusqu'au moment où les communes d'Alger, de Mustapha et d'El-Biar se seront mises d'accord à ce sujet. Ce n'est que lorsque cette entente aura été faite qu'il sera possible de poursuivre l'exécution de cette ligne.

Pour terminer, nous prions M. Dalaise de nous permettre de lui poser une question, peut-être un peu indiscreète.

— Le bruit court, disons-nous, que sur votre demande, MM. Mollard et Dulac seraient décidés à vous céder leur projet de tramway électrique d'Alger à la Bouzaréa. Ce bruit a-t-il quelque fondement ?

Cette question paraît embarrasser d'abord M. Dalaise, qui hésite un moment avant de nous répondre, puis avec un fin sourire, il nous dit :

— Il est probable que ce sera notre usine qui fournira le courant à l'exploitation de MM. Mollard et Dulac pour cette ligne, et que, par suite, nous serons forcément intéressés dans l'affaire.

Sur ces mots, nous prenons congé de M. Dalaise, que nous remercions de nouveau de l'accueil aimable qu'il a bien voulu nous faire.

---

[Alger-El-Biar]

(*Bulletin municipal de la ville d'Alger*, 20 août 1897)

À la date du 7 juillet, M. Dalaise confirmait la réalisation de la fusion des deux projets d'Alger à El-Biar par le boulevard Gambetta et par les Tournants Rovigo et exposait les bases d'un nouveau projet d'Alger à El-Biar

---

Échos et informations

[Alger-El-Biar]

(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 2 septembre 1897)

La Commission intercommunale d'Alger-El-Biar, réunie hier, s'est ralliée aux propositions de M. Dalaise, tendant à l'adoption du tracé par les tournants Rovigo.

Un rapport sera présenté en ce sens.

---

# TRAMWAYS ET MESSAGERIES DU SAHEL

S.A., 30 mai 1900.



Coll. Peter Seidel

[www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll.\\_Peter\\_Seidel.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Peter_Seidel.pdf)

S.A. constituée suivant acte reçu par M<sup>e</sup> Mathis, notaire, à Alger, le 30 mai 1900

Capital social : neuf cent vingt mille francs

divisé en 7.200 actions ordinaires et 2.000 actions de priorité de 100 fr. chacune

Siège à Alger : 1, rue Dupuch

Autrefois à Mustapha, 2, rue Ampère

ACTION DE CENT FRANCS

AU PORTEUR

Alger, le 25 janvier 1905

Un administrateur (à gauche) : Revelin <sup>1</sup>

Un administrateur (à droite) : Alfred Guerlet

Tampon : S.A. (en liquidation)

Première répartition de 100 fr. à titre de remboursement du capital effectuée

Imp. G. Richard, 7, rue Cadet, Paris

<sup>1</sup> G. Revelin et Cie, 2 rue Rovigo à Alger, avec tuilerie-briqueterie au Gué-de-Constantine (banlieue d'Alger). En 1923, la tuilerie-briqueterie Scala-Révelin-Léchandel frères du Gué-de-Constantine est reprise par Jean-Marie Galéa.



**ACTION DE PRIORITÉ DE CENT FRANCS  
AU PORTEUR**

Jouissance du 1<sup>er</sup> juillet 1904

Un administrateur (à gauche) : Gaëtan Delphin <sup>2</sup>

Un administrateur (à droite) : Alfred Guerlet

Tramways et messageries du Sahel  
(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 12 mai 1904)

La souscription publique à 2.000 actions privilégiées de 100 francs qui était ouverte ces jours-ci par la Société des Tramways et messageries du Sahel dans les principaux établissements de crédit de notre ville a été clôturée hier soir après avoir été largement couverte.

Nous sommes heureux d'enregistrer le succès d'une affaire essentiellement algérienne car nous espérons que ce sera pour la Société un encouragement à pousser le développement de son réseau dans le Sahel.

Résultats de l'exploitation (recettes) des chemins de fer d'intérêt local et tramways d'Algérie

<sup>2</sup> Gaëtan Delphin (1857-1919) : directeur de la Medersa d'Alger, historien amateur, censeur (1903), puis administrateur (1906) du Crédit foncier et agricole d'Algérie et de son avatar, la Société agricole algérienne, délégué financier colon d'Alger-Sud (1904-1919). Attaché au ministère des affaires étrangères durant la Grande Guerre comme interprète auprès des blessés nord-africains dans les hôpitaux parisiens (voir discours du gouverneur général Lutaud à l'ouverture de la session des délégations financières, *L'Écho d'Alger*, 9 juin 1915, p. 3, col. 2). Nécrologie in *Le Journal des débats*, 19 mars 1919.

ANNÉE 1902 ET 1903  
(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 10 juillet 1904)

Société des tramways et Messageries du Sahel  
Ligne d'Alger à El-Biar, année 1903, recettes 160.357 francs contre 166.172 francs en 1902.

---

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

[...] 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 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. [...]

---

Enquêtes d'utilité publique  
ALGER  
(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 8 octobre 1905)

Par arrêté du préfet d'Alger, du 23 septembre 1905, une enquête d'un mois, du 5 octobre au 3 novembre prochain, est ouverte pour l'avant-projet présenté par la Société des Tramways et messageries du Sahel, pour l'établissement du prolongement de la ligne d'Alger à El-Biar, de son terminus actuel au petit Lycée de Ben-Aknoun.

Un registre destiné à recevoir les observations, est déposé aux mairies d'Alger et d'El-Biar.

---

## Alfred Pierre Joseph GUERLET, président

Né le 4 juillet 1861 à Lathus (Vienne).

Fils de Louis Charles Guerlet et de Marie Angéline Plat.

Marié à Alger, le 2 janvier 1907, avec Marguerite Layé, fille de Jean Layé, entrepreneur, et de M<sup>me</sup>, née Marie Adèle Plat.

Dont Geneviève (Alger), 3 février 1908.

Ingénieur E.C.P., docteur en droit

Directeur des Chemins de fer sur routes d'Algérie.

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch.\\_fer\\_route\\_Algerie.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch._fer_route_Algerie.pdf)

Membre du conseil de surveillance du Crédit agricole et commercial algérien (1905) et de Blachette frères et Cie (1905).

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Blachette\\_scierie-Alger.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Blachette_scierie-Alger.pdf)

Administrateur de la Manufacture de tapis algériens (1906),

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Manuf.\\_tapis\\_algeriens.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Manuf._tapis_algeriens.pdf)

Fondateur de la Société des mines de mercure de Tarhit (1907).

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Mines\\_mercure\\_Tarhit.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Mines_mercure_Tarhit.pdf)

Concessionnaire, avec Jules Dinner, d'une petite mine de fer à Sidi-Madani (1908)

administrateur de la Compagnie foncière et immobilière de la Ville d'Alger (1909),

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Fonciere+Immobiliere-Alger.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Fonciere+Immobiliere-Alger.pdf)

Fondateur de la Société algérienne d'études et d'entreprises agricoles, commerciales et industrielles (avril 1911), et de sa suite, le Crédit industriel algérien (1918),

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/SAEEACI.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/SAEEACI.pdf).

Concessionnaire des Ascenseurs du port d'Alger (1911),

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ascenseurs\\_port\\_d'Alger.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ascenseurs_port_d'Alger.pdf)

et son représentant ou associé dans diverses affaires :

S.A. d'exploitation et d'exportation de Kieselguhr,

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Kieselguhr\\_Exploit.+export.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Kieselguhr_Exploit.+export.pdf)

Distillerie de liqueur de mandarine de Bougie.

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Distillerie\\_liqueur\\_mandarine.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Distillerie_liqueur_mandarine.pdf)

Président de la S.A. El-Djezaïr Immeubles (1924).

[entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/El-Djezaïr\\_Immeubles.pdf](http://entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/El-Djezaïr_Immeubles.pdf)

• Actes de naissance et mariage d'Alfred Guerlet et acte de naissance de Geneviève transmis par Gérard O'Connell.

## Les Transports automobiles en Algérie (*La Dépêche algérienne*, 10 février 1906)

.....  
Par suite d'une entente entre la Société Bônoise de Transports automobiles et la maison de Dion-Bouton, le premier omnibus destiné à Bône, en attendant les autres, est venu par Oran, il a parcouru les routes défoncées par des pluies persistantes, visité Mers-el-Kébir, El-Ançor, Bel-Abbès, Tlemcen et Aïn-Temouchent où les neiges l'ont retenu prisonnier, puis Arzew, Mostaganem, Orléansville et Alger.

Sa première sortie a eu lieu avant-hier, à la demande de M. Guerlet, président du conseil d'administration du T. M. S., qui avait invité quelques personnes à l'expérience ; citons notamment : MM. Gauckler, ingénieur en chef des ponts et chaussées ; Marié et Prudon, ingénieurs : Delphin et Drandade, administrateurs du T. M. S. ; Thibaud, du

Crédit Agricole ; Bouillé, avocat ; Isnard, Outin, Nibelle, Jacquart, négociants et propriétaires ; Forbel, chef de service au T. M. S., accompagnés de M. Guédon, ingénieur des usines Dion-Bouton et de son représentant à Alger, M. Laronde.

Les invités sont partis de la place de la République, en face le Théâtre, et après un court arrêt à la taverne Grüber, où ils ont pris le directeur gérant, M. Bégué, l'omnibus a bravement escaladé la montée d'El-Biar, par la rampe Vallée, la plus mauvaise des environs d'Alger, on pourrait même dire la terreur des automobiles. Pour ses débuts à Alger, l'omnibus a dû lutter, non seulement contre une rampe continue de 5 kilomètres, mais ce qui est bien plus grave, contre un sol défoncé, détrempé, boueux et gras. Le plus intéressant, c'est qu'il a été construit à la demande de la Société Bônoise en vue d'un service en terrain plat et solide, comme celui qui relie les gares aux plages de Bône, ce qui n'était pas précisément le cas de la tournée d'avant-hier.

Hier, l'omnibus a continué ses tournées, en ville, cette fois, le matin pour balader des curieux et aussi des entrepreneurs de transports par chevaux qui voulaient se rendre compte de la conduite et de la tenue du véhicule sur pavé gras.

L'après-midi, deux sorties ont eu lieu en l'honneur de MM. les membres du Comité d'hivernage, convoqués par le docteur Verhaeren, son secrétaire général. Aujourd'hui et jours suivants, tournées de démonstration dans Alger et environs.

Notons l'impression générale qui est unanimement flatteuse ; l'omnibus roule sans bruit ni secousses, grâce aux bandages caoutchoutés Torrillon dont la durée atteint 20.000 kilomètres. La dépense en essence moto-naphta est de un litre environ pour 3 kilomètres. Avec des omnibus plus légers, de 12 places, du type qui triomphe à peu près partout en France et qui font de 20 à 25 kilomètres de moyenne à l'heure, les bandages caoutchoutés Torrillon durent jusqu'à 30.000 kilomètres sur bonnes routes ; la dépense en moto-naphta serait d'environ un litre pour 4 kilomètres.

C'est le type dont nous préconisons l'emploi pour l'Algérie.

---

Décret. — Tramways sur routes. — Décret approuvant la substitution du concessionnaire du tramway d'Alger à El-Biar.

(*Bulletin municipal de la ville d'Alger*, 25 décembre 1906)

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes,

Vu, avec la convention et le cahier des charges y annexés, le décret en date du 2 décembre 1899, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Alger, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et des messageries entre Alger et El-Biar, et concédée par le département d'Alger à M. Dalaise ;

Vu, notamment, l'article 3 de la convention susmentionnée aux termes duquel, « dans les six mois qui suivront la déclaration d'utilité publique, M. Dalaise, sous peine de déchéance, s'engage à se substituer une société anonyme » ;

Vu les demandes présentées, le 19 septembre 1901, d'une part, par la Société anonyme des tramways et messageries du Sahel, et, d'autre part, par M. Dalaise, à l'effet d'obtenir l'approbation de la substitution de la première au second comme concessionnaire du tramway d'Alger à El-Biar, M. Dalaise s'engageant d'ailleurs à rester solidairement responsable avec la Société des engagements contractés envers le département et ce, pendant un délai de dix ans à dater du décret qui approuverait la substitution ;

Vu la délibération en date du 31 mai 1901 de la commission départementale d'Alger, agissant en vertu d'une délégation spéciale reçue du conseil général ;

Vu les lettres du gouverneur général de l'Algérie en date des 11 mars 1901, 13 juin 1902, 27 juin et 12 septembre 1903, 4 juin 1904, 5 mai 1905, 26 juin et 29 septembre 1906 ;

Vu la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, et notamment l'article 10 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Est approuvée la substitution à M. Dalaise de la Société anonyme des tramways et messageries du Sahel comme concessionnaire du tramway d'Alger à El-Biar dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret du 2 décembre 1899.

Conformément à sa lettre susvisée du 19 septembre 1901, M. Dalaise restera solidairement responsable, avec la Société anonyme des tramways et messageries du Sahel, pendant un délai de dix ans à partir du présent décret, de tous les engagements contractés par lui envers le département.

Art. 2. — Il est interdit à la Société anonyme des tramways et messageries du Sahel sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway susmentionnée à l'article 1<sup>er</sup>, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 17 novembre 1906.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République,  
Le ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes,  
LOUIS BARTHOU.

---

#### CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS D'ALGÉRIE (*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 21 mai 1908)

Résultats comparés des recettes 1<sup>er</sup> semestre 1907 et 1906  
Tramways Alger-El-Biar. — 93.425 francs en 1907, contre 88.418 francs. en 1906.

---

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

Les Tramways et messageries du Sahel ont tenu leur assemblée générale le 12 mars.  
Les résultats obtenus par cette société s'améliorent de plus en plus ; elle augmenté ses réserves et maintient son dividende de l'année précédente, soit 3 francs pour les actions ordinaires.

Les actions ordinaires sont demandées sur place entre 77 et 80 francs.

Les actions de priorité à 95 francs.

---

Tramways et messageries du Sahel  
(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 23 avril 1911)

La Société des Tramways et messageries du Sahel a fixé son dividende à 3 fr. 50 en augmentation de 0 fr. 50 sur celui de l'année dernière ; ses titres se négocient, sur place, à 107 francs pour les actions de priorité et 89 francs pour les ordinaires.

---

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 et messageries du Sahel  
(*Le Sémaphore algérien*, 17 mai 1914)

La Société anonyme des Tramways et messageries du Sahel a l'honneur d'informer le public qu'à partir de ce jour et jusqu'au 31 octobre prochain inclus, le départ du matin d'Alger, à destination des diverses localités du Sahel, desservies par le service de correspondances de M. Jaudon, aura lieu aux heures suivantes:

d'Alger (place du Gouvernement) à 5h. 45  
de Châteauneuf 6 h. 15

---

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<sup>er</sup> 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° A 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<sup>er</sup> 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, attenant à la souche et avec leurs numéros d'ordre.

---

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

---

AVENANT

A LA CONVENTION DU 1<sup>er</sup> OCTOBRE 1899, APPROUVÉ PAR DÉCRET DU 2  
DÉCEMBRE 1899 ET AU CAHIER DES CHARGES Y ANNEXÉ  
(*JORF*, 6 juin 1918)

Entre M. Albert Lefébure, chevalier de la Légion d'honneur, préfet du département d'Alger, agissant au nom et pour le compte dudit département en vertu des lois des 11 juin 1880 et 17 juillet 1883, des décrets des 20 mars 1882 et 16 juillet 1907, de la délibération du conseil général en date du 1<sup>er</sup> février 1918 et des délibérations de la commission départementale des 8 et 21 février 1918,

D'une part ;

Et la Société des tramways et messageries du Sahel (T. M. S.), société anonyme au capital de 1.200.000 fr., ayant son siège social à Alger, 1, rue Dupuch, dûment représentée, aux fins des présentes, par M. Guerlet, président du conseil d'administration, suivant délibération en date du 12 janvier 1918,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. — À raison de la situation économique créée par l'état de guerre actuel, des allocations pour cherté de vie déjà faites au personnel et de l'augmentation anormale des prix des matériaux et des matières d'entretien et de consommation, la société est autorisée, à partir de la date d'approbation du présent avenant et jusqu'à une date postérieure de douze mois à celle de la cessation des hostilités, à percevoir dans les conditions définies à l'article 2 ci-après les taxes prévues dans les barèmes consignés dans les deux tableaux qui suivent, en remplacement de celles prévues au barème de l'article 23 du cahier des charges et aux tarifs spéciaux actuellement en vigueur :

Art. 2. — Pendant la période définie à l'article précédent, dans le mois qui suivra chaque trimestre, c'est-à-dire au cours des mois d'avril, de juillet, d'octobre et de janvier, le préfet arrêtera, après avis du service du contrôle et le concessionnaire entendu, le prix moyen en nombre rond de francs, de la tonne de charbon à Alger, pendant ce trimestre.

Le prix qui sera ainsi fixé servira à déterminer le barème à appliquer par la société à partir de l'expiration du second mois du trimestre suivant :

Lorsqu'il n'excédera pas 175 fr., la société percevra les prix du barème A ;

Lorsqu'il sera compris entre 176 fr. et 225 fr., la société percevra les prix du barème B ;

Lorsqu'il sera compris entre 226 fr. et 275 fr.,

la société percevra les prix du barème C ;

Lorsqu'il sera compris entre 276 fr. et 325 fr.,

la société percevra les prix du barème D

Lorsqu'il sera compris entre 325 fr. et 375 fr., la société percevra les prix du barème E ;

Lorsqu'il excédera 375 fr., la société percevra les prix du barème F ;

il est entendu, dès à présent, que les prix du barème D, qui correspondent au prix actuel du charbon, seront perçus dès l'approbation du présent avenant et qu'ils resteront en vigueur jusqu'à l'expiration du second mois qui suivra le trimestre durant lequel interviendra le décret probatif de cet avenant.

Il est également entendu qu'à l'expiration de la période de douze mois qui suivra la cessation des hostilités, les prix actuellement perçus par application de l'article 23 du cahier des charges et des tarifs spéciaux seront remis en vigueur.

Art. 3. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent avenant seront supportés par la Société des tramways et messageries du Sahel.

Fait en double à Alger, le 15 mars 1918.

Pour le département :

Le préfet,  
A. LEFÉBURE.

Pour la société des tramways et messageries  
du Sahel :

la président du conseil d'administration,  
A. GUERLET.

---

Tramway Alger-El-Biar.  
(*Bulletin municipal de la ville d'Alger*, 5 avril 1919)

Décret portant établissement de trois lignes de tramways d'El-Biar à Douera, Bouzaréa et Chéragas et création d'un service de marchandises sur la section du tramway d'Alger à El-Biar comprise entre la prison civile d'Alger et El-Biar (Petit-Château-neuf)

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports.

Vu la proposition du gouverneur général de l'Algérie ;

Vu le décret du 2 décembre 1899, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Alger, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et des messageries entre Alger et El-Biar, et approuvé la convention passée, le 1<sup>er</sup> octobre 1899, entre le préfet d'Alger, au nom du département, et M. Dalaise, pour la concession de l'entreprise ; ensemble cette convention et le cahier des charges y annexé ;

Vu le décret du 17 novembre 1906, qui a approuvé la substitution, à M. Dalaise, de la Société anonyme des tramways et messageries du Sahel, comme concessionnaire du tramway d'Alger à El-Biar ;

Vu les avant-projets présentés pour :

1<sup>o</sup> L'établissement, dans le département d'Alger, en prolongement du tramway susmentionné d'Alger à El-Biar, des lignes de tramways à traction mécanique destinées au transport des voyageurs et des marchandises entre :

El-Biar (Petit-Château-neuf) et Douéra ;

El-Biar (Petit-Château-neuf) et Bouzaréa ;

El-Biar (Petit-Château-neuf) et Chéragas ;

2<sup>o</sup> La création d'un service de marchandises sur la section du tramway susmentionné d'Alger à El-Biar comprise entre la prison civile d'Alger et El-Biar (Petit-Château-neuf) ;

Vu, notamment, les plans d'ensemble des trois lignes ;

Vu les pièces des enquêtes d'utilité publique ouvertes sur ces avant-projets, 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, les délibérations des commissions d'enquête en date des 17-18 juin 1911 ;

Vu les avis de la chambre de commerce d'Alger en date du 1<sup>er</sup> mars 1914 ;

Vu les délibérations du conseil général du département d'Alger, en date des 24 octobre 1912, 17 avril 1913, 1<sup>er</sup> mai et 23 octobre 1915, 3 novembre 1917 et 8 novembre 1918 ; et la délibération de la commission départementale du 28 septembre 1918 ;

Vu l'adhésion directe à l'exécution des travaux délivrée, le 13 août 1915, par le directeur du génie d'Alger, en vertu de l'article 18 du décret du 16 août 1853 ;

Vu, avec le cahier des charges et la série de prix y annexée, la convention passée, le 2 décembre 1915, entre le préfet d'Alger, au nom du département, et la Société anonyme des tramways et messageries du Sahel, pour la concession des trois nouvelles lignes susmentionnées ;

Vu l'avérant à la convention et au cahier des charges du 1<sup>er</sup> octobre 1899 passé, le 2 décembre 1915, entre le préfet d'Alger, au nom du département, et la Société anonyme des tramways et messageries du Sahel pour :

1° La concession d'une gare de marchandises près de la prison civile d'Alger et d'un service de marchandises entre cette gare et El-Biar (Petit-Château-neuf) ;

2° La substitution éventuelle de voies en rails Broca à des voies en rails Vignole ;

3° L'application au personnel de la dite société de conditions relatives au travail et aux retraites ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 8 juin 1916 ;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur en date du 3 octobre 1910 ;

Vu la lettre du ministre du travail et de la prévoyance sociale en date du 21 octobre 1916 ;

Vu la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, rendue exécutoire en Algérie par la loi du 17 juillet 1883 ;

Vu la loi du 23 juillet 1901 déterminant les participations de l'État et de l'Algérie dans la charge annuelle des chemins de fer de la colonie, et notamment l'article 8 ;

Vu la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique, rendue exécutoire en Algérie par décret du 11 (ou 14 ?) octobre 1909 ;

Vu les règlements d'administration publique en date des 18 mai 1881 et 10 juillet 1907 ;

Le conseil d'État entendu,

Décète :

.....  
Fait à Paris, le 20 février 1919.

H. POINCARÉ

Par le président de la République :

Le ministre des travaux publics et des transports,

A. CLAVEILLE.

---

Reportage sur le port d'Alger  
Société algérienne d'éclairage et de force  
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 26 février et 2 avril 1921)

[...] Par suite de l'importance de la station centrale et de l'étendue du réseau, la société fournit l'énergie électrique aux services publics, usines élévatoires des eaux d'Alger et des communes environnantes, Tramways algériens, [Tramways du Sahel](#), Chemins de fer sur routes d'Algérie, à de nombreuses industries, aux irrigations pour la culture maraîchère, à l'éclairage des voies publiques et des particuliers et à nombre d'autres applications. [...]

---

TRIBUNAUX  
Tribunal correctionnel d'Alger  
LES SUITES D'UN ACCIDENT SUR LE T.M.S.  
(*L'Écho d'Alger*, 4 mai 1921)

On se souvient encore de l'accident grave qui se produisit le 19 décembre dernier sur la ligne des tramways d'Alger à El-Biar.

Une remorque dételée de sa motrice à l'arrêt Scala, on ne sait exactement à la suite de quelle circonstance, descendait la pente très rapide, et après avoir déraillé près des portes du Sahel, à proximité de la Poudrière, elle oscillait et déversait brusquement ses voyageurs sur le côté gauche de la voie.

Il y eut plusieurs blessés. Trois personnes étaient sérieusement atteintes ; une d'elles, Mme Picot, ménagère à Alger, décédait quelques jours après des suites de ses blessures ; deux autres personnes étaient également sérieusement blessées ; neuf autres beaucoup plus légèrement.

L'instruction ouverte à la suite de cet accident porta principalement sur l'état des freins, au moment de l'accident. Un témoin avait déclaré notamment qu'il avait aperçu, au moment où la remorque descendait la rampe à une vitesse vertigineuse, deux employés de la Compagnie qui s'efforçaient de serrer les freins, sans pouvoir parvenir à arrêter le véhicule.

M. Guerlet, président du conseil d'administration de la Compagnie, poursuivi pour homicide et blessures involontaires, était traduit à la barre du tribunal correctionnel, et cette affaire était appelée à une des dernières audiences.

Le jugement a été rendu samedi. Le tribunal a acquitté M. Guerlet. Le jugement indique que, de l'expertise qui a eu lieu après l'accident et des constatations faites, il résulte que les freins fonctionnaient parfaitement et que les causes de l'accident ne sauraient être imputées à un matériel défectueux.

---

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ET MESSAGERIES DU SAHEL  
S.A. frse au capital de 1,2 MF.  
Siège social : Alger, 1, rue Dupuch  
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,  
*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord*, 1922-1923, p. 177)

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
composé de 3 à 7 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 50 actions.  
GUERLET (Alfred), 11 bis, bd Laferrière, Alger, pdt ;  
DANDRADE (Joseph), 39, rue d'Isly, Alger ;  
AUBRY (Jules), 98, rue Michelet, Alger.

COMMISSAIRES AUX COMPTES  
CHAPPUIS (Louis-Bernard), 18, rue Dupuch, Alger.

Capital social. — 1,2 MF en 12.000 act. de 100 fr. dt 2.000 de priorité.  
À l'origine, 0,1 MF en 200 act. de 500 fr. ; porté en 1901 à 0,9 MF, en 1905 à 1,1, ramené en 1906 au chiffre de 0,92, et reporté en déc. 1913 à 1,2 MF.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale ; 5 % d'intérêt aux act. de priorité. Somme p. l'amortissement du capital ; 5 % d'intérêt aux act. ord. Le solde : 5 % au conseil ; 95 % à la disposition de l'ass.

---

Société de géographie d'Alger et de l'Afrique du Nord  
Séance du 17 mars  
Conférence d'Alfred Guerlet, président des Tramways et messageries du Sahel  
(*Le Sémaphore algérien*, 28 mars 1923)

La section économique de la Société s'est réunie sous la présidence de M. Trabut, remplaçant M. Maire, en mission au Maroc, assisté de M. Ducellier, secrétaire.

Pour amortir 100 milliards de la dette publique

Le conférencier attire d'abord l'attention de l'auditoire sur l'équivoque résultant de la désignation par le même mot « franc » du franc-or et du franc-papier, la valeur de ce dernier n'étant actuellement que le tiers environ du premier. Il en résulte que les biens dont la valeur est estimée à l'aide d'une unité devenue trois fois plus petite paraissent avoir acquis une plus-value considérable. Pour éviter cette erreur, commise par beaucoup trop de gens, il préconise d'établir les comptabilités en franc-or comme le font (en dollar ou en livre sterling) les grands industriels allemands. Ce repère fixe présente, entre autres avantages, celui de permettre de pouvoir apprécier, en le rendant indépendant des variations du change, le rendement véritable d'une usine, d'une maison de commerce, par exemple.

M Guerlet expose ensuite que si chacun sacrifiait le huitième de sa fortune personnelle, ce qui paraît possible, on pourrait amortir aussitôt 100 milliards de la dette publique valant, en moyenne, eu bourse 75 milliards qui représentent le huitième de la fortune de la France ; cette dernière peut être évaluée, en raison de la dépréciation du franc, à 605 milliards. La combinaison proposée, ne demande même pas le sacrifice définitif du huitième de la fortune de chacun ; il suffirait de confier à une caisse privée d'amortissement, pour une durée de 25 ans en abandonnant, les arrérages, les primes et les plus-values, de titres de rente représentant le huitième de la fortune de chacun.

Cette contribution volontaire, cette remise de titres et cet abandon du huitième de ses revenus par chacun permettrait d'alléger immédiatement et définitivement, dès le début de l'opération, le budget de l'État d'une charge annuelle de trois milliards et, 25 ans plus tard, d'une autre charge annuelle de un milliard et demi ; d'amortir en un mot tout de suite 65 milliards 5, au nominal, et 25 ans après, 34 milliards 5, soit, en tout, 100 milliards de la dette publique. Enfin, de restituer au bout de 25 ans à chaque participant le huitième immobilisé par lui, soit, ensemble à tous : 75 milliards en rente sur l'État. Cette restitution étant assurée par la capitalisation d'un milliard et demi de rente conservé par la caisse d'amortissement jusqu'au bout de sa 25<sup>e</sup> année.

L'État n'ayant pas terminé ses emprunts, l'amortissement de la dette publique ne peut être effectif que s'il est réalisé par une caisse privée en dehors de toute action politique et, surtout, financière de l'État et, de la haute finance internationale.

Les actionnaires de la caisse d'amortissement, c'est-à-dire ceux qui ont engagé le huitième de leur fortune, se réuniront en assemblées partielles régionales qui désigneront leurs représentants à l'assemblée générale annuelle. Les représentants s'assureront que trois milliards d'impôts judicieusement choisis auront été effectivement supprimés et qu'aucune dépense inutile ne viendra absorber ce dégrèvement : certains droits destinés à faciliter cette surveillance de la réalisation de l'amortissement, seront accordés aux représentants de la caisse privée, droits qui seront à la fois la contrepartie du sacrifice consenti et la garantie de son efficacité.

M. Guerlet termine sa conférence en rappelant aux possédants qu'ils sont toujours sous la menace d'une contribution forcée, d'un impôt sur le capital et qu'il serait sans doute préférable qu'ils fassent eux-mêmes la part, du feu.

---

ANNEXE F<sup>1</sup>  
TRAMWAYS ET MESSAGERIES DU SAHEL  
RÉGIME DÉFINITIF DE LA CONCESSION  
PROPOSITIONS DE LA SOCIÉTÉ DES T. M. S.  
Rapport de l'Ingénieur des T. P. E. chargé du Contrôle  
Conseil général d'Alger, novembre 1925

Par lettre du 15 octobre 1925, M. le président du conseil d'administration de la Société des Tramways et messageries du Sahel fait connaître à M. l'ingénieur en chef du contrôle que le conseil d'administration de la dite société, appelé à se prononcer sur la révision de la convention actuellement en vigueur qui doit intervenir avant le 31 décembre 1925, a décidé les trois propositions ci-après :

1° Suppression du 4<sup>e</sup> alinéa de l'article 17 du cahier des charges du 19 novembre 1906 (Construction d'une usine électrique) ;

2° Modification du tarif des droits à percevoir sur les voyageurs inséré dans l'article 23 du même cahier des charges ;

Et 3<sup>e</sup> exonération de la somme de 15.000 francs restant due au département en exécution de l'article 2, §§ 2 et 3 de la Convention du 1<sup>er</sup> octobre 1899.

La première proposition a trait, comme nous l'avons dit, à la suppression de l'obligation faite à la Société de construire, cinq ans avant l'expiration de la concession, une usine d'énergie électrique pour le fonctionnement du tramway.

M. le président du conseil d'administration déclare, que [la situation financière de la société lui interdit la possibilité, dans l'avenir comme dans le présent, de construire la dite usine.](#)

La société a toujours été alimentée en énergie électrique par celle des T. A. qui, elle-même, a été autorisée à suspendre la marche de son usine pour se servir à une Compagnie centrale d'Alger. L'expérience acquise depuis l'extension de l'emploi de l'électricité dans le service des transports démontre qu'il n'y a pas avantage, ni pour les compagnies de transports ni pour les communes ou les départements concédants à multiplier les constructions d'usines électriques et que les concessionnaires de tramways ont au contraire avantage, surtout quand leur consommation d'énergie est peu importante, à en demander la fourniture à des usines centrales puissantes. Les instructions du ministère des Travaux publics recommandent elles-mêmes de renoncer à la construction d'usines spéciales (annexe au décret du 20 novembre 1917, article 31 bis).

La suppression du 4<sup>e</sup> alinéa de l'article 17 entraînera naturellement celle des alinéas 7 et 8 de l'article 19 relatif au rachat éventuel de la concession.

Nous n'avons aucune objection à formuler contre cette proposition, ayant déjà admis une disposition analogue insérée dans un nouveau projet de convention présenté par la Société des Tramways algériens.

La deuxième proposition a pour objet un nouveau tarif légal, au maximum, des taxes à percevoir sur les voyageurs et les marchandises.

Pour les marchandises, le tarif reste, dans son ensemble, celui appliqué depuis le 1<sup>er</sup> juin 1915 suivant avenant approuvé par M. le préfet le 30 mai 1925.

Pour les voyageurs, le nouveau tarif légal correspond à une moyenne kilométrique de 0 fr. 18 en 2<sup>e</sup> classe, transport et péage compris ; il est légèrement supérieur à celui actuellement appliqué à titre provisoire (0 fr. 16) par l'avenant précité.

La lettre de M. le président fait observer qu'il s'agit d'un tarif maximum, qui n'est pas nécessairement applicable du fait de son insertion au cahier des charges et qui peut, par conséquent, être abaissé par une décision du préfet, au cas où les circonstances le permettraient.

Il est justifié, non seulement par la situation économique générale mais encore par le [profil exceptionnellement tourmenté de la ligne qui est toute en rampes et en lacets et s'élève de 20 mètres d'altitude à son origine jusqu'à 250 mètres à son point terminus pour un parcours de 6.615 mètres seulement.](#)

Nous n'avons d'autre observation à présenter que celle faite dans la lettre elle-même, à savoir que le tarif légal à insérer n'est qu'un maximum dans les limites limites duquel la société aura à formuler les propositions d'un tarif d'application.

Enfin, la société demande l'exonération d'une somme de 15.000 francs qu'elle reste à devoir au Département sur une participation de 80.000 francs dans les travaux du chemin de grande communication n° 19, suivant article 2, §§ 2 et 3 de la Convention actuelle.

Cette demande a déjà fait l'objet d'un rapport du service du contrôle, et nous avons proposé qu'elle soit transmise, avec avis favorable, au conseil général.

En résumé, nous estimons que les propositions de la Société des T. M. S. peuvent être admises.

Suivant la décision qui sera prise par le conseil général, une nouvelle convention et un nouveau cahier des charges, remplaçant au 1<sup>er</sup> janvier 1926 les textes en vigueur, seront à établir, d'accord avec le Département.

Nous rappellerons à ce sujet la circulaire ministérielle du 3 décembre 1921, rendue applicable à l'Algérie par la décision gouvernementale du 5 mars 1924, notifiée aux Sociétés de tramways et disant notamment :

III. — « Qu'il y ait d'ailleurs ou non changement d'autorité concédante, la Convention nouvelle devra placer le réseau sous le régime de la loi du 31 janvier 1913 (en Algérie, décret du 1<sup>er</sup> septembre 1919).

En outre, dans un but de simplification, la convention nouvelle devra reprendre les clauses conservées des conventions antérieures de manière à constituer un texte unique. A cette convention nouvelle sera annexé un cahier des charges conforme au type approuvé par le décret du 20 novembre 1917, destiné à remplacer le cahier des charges antérieur.

On utilisera à ce sujet, comme le prescrit la circulaire de l'un de mes prédécesseurs, en date du 5 février 1918, § 6 du titre « Cahier des charges type », le modèle imprimé de cahier des charges en corrigeant le texte de façon à laisser apparentes et lisibles les parties de ce texte que l'on sera amené à biffer.

On aura soin également, comme le dit le paragraphe 6 pré cité, de n'introduire dans la convention aucune clause répétant ou modifiant celles qui figurent au Cahier des charges. »

Enfin, la concession devant être mise sous le régime du décret du 4 septembre 1919, nous croyons utile d'attirer l'attention sur les articles suivants de ce décret qui devront faire l'objet de spécifications précises dans la nouvelle convention.

Article 22. — Détermination des dépenses annuelles d'exploitation.

Article 24. — Constitution d'un fonds de réserve d'exploitation.

Article 46. — Dispositions relatives aux conditions du travail et à la retraite du personnel.

Les propositions de la Société des T. M. S. sont à soumettre au conseil général actuellement en session.

Le Département et la Société auront ensuite à établir une nouvelle convention et un nouveau cahier des charges sur les bases précitées du décret du 4 septembre 1919 et suivant les prescriptions de la circulaire ministérielle du 3 décembre 1924.

L'ingénieur T. P. E. du contrôle,  
CRÉTOIS.

TRAMWAYS ET MESSAGERIES DU SAHEL  
RÈGLEMENT DÉFINITIF DE LA CONCESSION  
Conseil général d'Alger, novembre 1925

J'ai l'honneur de soumettre au conseil général, avec un rapport du service du contrôle, les propositions de la Société des T. M. S. relatives aux modifications à apporter, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1920, dans les contrats passés entre cette Société et le Département (Annexes F 1 et F 2).

Ces propositions sont les suivantes :

1° Suppression du quatrième alinéa de l'article 17 (obligation de construire une usine électrique) ;

2° Révision des tarifs dans le sens de l'augmentation des tarifs maximum ;

3° Remise par le Département d'une somme de 15.000 francs restée due en vertu de l'article 2 de la convention en cours (Participation de la Société aux travaux de construction du chemin de grande communication n° 19).

Elles font l'objet d'un projet d'avenant ci-annexé, ainsi que le rapport y relatif du Service du contrôle (Annexes F 3 et F 4).

M. l'ingénieur en chef du contrôle estime que ces diverses modifications peuvent être acceptées.

Je partage son avis en raison de ce que la remise de la dette de 15.000 francs constitue non une aide financière pouvant être interprétée comme la reconnaissance des droits de la Société à une indemnité quelconque en raison des charges qu'elle a pu supporter, mais simplement une renonciation du département à une contribution que la Société s'était engagée à lui verser pour un objet n'ayant aucun rapport avec l'exploitation du réseau.

Je prie le conseil général de bien vouloir adopter les propositions de la Société des T. M. S., approuver le projet d'avenant et m'autoriser à signer ce document.

---

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ET MESSAGERIES DU SAHEL  
S.A. frse au capital de 1,2 MF.  
Siège social : Alger, 1, rue Dupuch  
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,  
*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 170*)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 3 à 7 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 50 actions.  
AUBRY (Jules), 98, rue Michelet, Alger ; adm. délégué ;  
LUCIANI (Dominique), à El-Biar (Alger) ;  
GÉRANDAL (Charles), à El-Biar (Alger).

COMMISSAIRES AUX COMPTES

CHAPPUIS (Louis-Bernard), 18, rue Dupuch, Alger.

---

Sté 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 municipale. Cette fusion a pour objet l'exploitation d'une nouvelle concession et la réorganisation des transports d'Alger et communes environnantes ; elle serait réalisée par la constitution d'une nouvelle société qui absorberait les trois Cies fusionnantes.

---

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.

---

Avis d'obsèques  
Dominique LUCIANI  
(*L'Écho d'Alger*, 22 juillet 1932)

Le conseil d'administration et le personnel de la Société des Tramways et messageries du Sahel ont la douleur de vous faire part du décès de  
Monsieur Jean-Dominique LUCIANI,  
[ancien directeur des Affaires indigènes au gouvernement général],  
officier de la Légion d'honneur,  
administrateur de la Société T.M.S.

Et vous prie d'assister à ses obsèques qui auront lieu à El-Biar aujourd'hui 22 juillet, à 16 heures.

---

Tramways et messageries du Sahel  
(*L'Écho d'Alger*, 17 janvier 1936)

La Société T.M.S., qui exploite régulièrement depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1936 la ligne Bouzaréa-Alger, mettra en application, à la date du 1<sup>er</sup> février 1936, les tarifs d'abonnement ci-après :

ABONNEMENTS ORDINAIRES

Réseau électrique

Alger-prison civile. — 1<sup>re</sup> classe : 65 francs ; 2<sup>e</sup> classe : 40 francs.

Alger-Tagarins. — 1<sup>re</sup> classe : 70 francs ; 2<sup>o</sup> classe : 50 francs.

Alger-Deux-Entêtés. — 1<sup>re</sup> classe : 80 francs ; 2<sup>e</sup> classe : 62 francs.

Alger-El-Biar. — 1<sup>re</sup> classe: 85 francs ; 2<sup>e</sup> classe : 70 francs.

Alger-Châteauneuf. — 1<sup>re</sup> classe : 90 francs ; 2<sup>e</sup> classe : 80 francs.  
Alger-Ben-Aknoun. — 1<sup>re</sup> classe : 95 francs ; 2<sup>e</sup> classe : 90 francs.

ABONNEMENTS MIXTES  
Réseau autobus et électrique

Alger-El-Biar : 85 francs.  
Alger-Châteauneuf : 90 francs.  
Alger-Ben-Aknoun : 95 francs.  
Alger-Bouzaréa : 100 francs.

Les voyageurs munis de carte d'abonnement mixte pourront utiliser indifféremment en cours de route, soit le réseau électrique première classe, soit le réseau autobus.

Abonnements scolaires. — Des abonnements scolaires mixtes (réseau électrique et autobus) seront également consentis. Pour tous renseignements, s'adresser à la direction.

---

Suite :

1937 : absorption par les Chemins de fer sur route d'Algérie (CFRA). Le tramway est remplacé par un trolleybus.

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch.\\_fer\\_route\\_Algerie.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch._fer_route_Algerie.pdf)