

OMNIUM LYONNAIS DE CHEMINS DE FER ET DE TRAMWAYS (1896) puis OMNIUM LYONNAIS (1922)

S.A., 7 janvier 1896.

Camille Joseph CHABERT, président

Né le 15 février 1834 à Baden-Baden (Grand Duché de Bade).
Trésorier payeur général du Morbihan (5/4/1893), de Saône-et-Loire (12/2/1887),
du Calvados (28/9/1892), receveur-percepteur de Paris 12^e (17/11/1896), puis du
9^e arr. (6/8/1897).
Régent de la Banque de France (1889).
Administrateur de la Banque française de l'Afrique du Sud (nov. 1897-nov. 1899),
de la Société commerciale d'automobiles à Paris, avenue de la Grande-Armée, 77 *bis*
(fév. 1898), de la Compagnie générale d'électricité (juil. 1898), des Tramways de Cette
(1899)...
Chevalier de la Légion d'honneur du 28 juillet 1897.
Décédé le 23 juillet 1905 à Biéville (canton de Douvres).

Assemblées générales Omnium lyonnais de Chemins de fer et de tramways (*Paris-Capital*, 15 septembre 1897)

Une assemblée générale extraordinaire s'est tenue à Lyon le 31 août, ayant pour objet de consacrer l'accord qui s'est établi entre le groupe lyonnais, jusqu'ici seul détenteur des affaires sociales, et le groupe parisien composé de la Banque de Paris [BPPB], du Crédit lyonnais, de la Société générale, du Crédit industriel et commercial [CIC] et de la Banque internationale [de Paris, fondue en 1901 dans la BFCI].

Les propositions sur lesquelles l'assemblée avait à se prononcer étaient les suivantes :

1° Nomination d'un nouveau conseil, composé de huit membres, dont cinq représentant les établissements de crédit et trois le groupe lyonnais ;

2° Augmentation du capital de 1.500.000 fr. à 4.000.000 fr. par la création de 25.000 actions nouvelles de 100 fr. dont l'émission est garantie en commun par les établissements de crédit et par une honorable maison de la place de Lyon, à raison de 12.500 pour les premiers et de 12.500 pour la seconde, sous la réserve des droits des actionnaires ;

3° Doublement du nombre des parts de fondateurs pour rémunérer le concours des émetteurs, dûment autorisé par l'assemblée générale des porteurs de parts en date du 31 août.

Les anciens administrateurs, pour faciliter la réalisation du programme, ont remis leur démission collective.

L'ordre du jour était complété par les questions suivantes :

1° Pouvoirs à donner au conseil d'administration pour réaliser l'augmentation du capital, y compris l'autorisation de pourvoir aux frais d'émission ;

2° Fixation des jetons de présence du nouveau conseil ;

3° Modification aux articles 7 et 8 des statuts, comme conséquence de l'augmentation du capital et du doublement du nombre des parts de fondateurs.

Après la lecture du rapport, les résolutions ont été mises aux voix et adoptées.

Les administrateurs nommés sont :

M. Chabrières (Auguste), ingénieur au corps des Mines ;

M. Chabert (*Camille*-Joseph), ancien trésorier-payeur général ;

M. de Billy (Édouard), ingénieur au corps des Mines ¹ ;

M. Keller (Jean) ², ingénieur civil des Mines ;

M. Andrié (Paul) ³ ;

¹ Édouard de Billy (1866-1919) : petit-fils d'Édouard de Billy (1802-1874), inspecteur général du corps des mines. Fils d'Alfred de Billy, inspecteur des finances, membre de la commission des comptes du PLM, administrateur de la Providence-Vie et Accidents. Neveu de Charles de Billy, auditeur à la Cour des comptes. Cousin de Robert de Billy, diplomate, marié à Jeanne Mirabaud, fille aînée de Paul. D'où Suzanne qui épouse Jean Raoul-Duval (1894-1978), vice-président-directeur général adjoint des Docks et entrepôts du Havre, administrateur de la Société du Haut-Ogooué (SHO) et de la Havraise Indochinoise.

Édouard de Billy épouse Alice Johnston (1870-1909), sœur de Raoul (1870-1915), grand propriétaire dans le Médoc, administrateur de Gafsa et des Phosphates de l'Océanie. Il se remarie en 1915 à Catherine Johnston (1884-1971), demi-sœur de la précédente, sœur de George (administrateur de la SFFC, des Phosphates de l'Océanie, du Port de Papeete). Veuve, Catherine se remariera en 1920 au major Robert Davis, ex-commissaire de la Croix-Rouge américaine en Autriche-Hongrie.

Ingénieur du corps des mines, Édouard de Billy débute comme ingénieur-conseil du Crédit lyonnais, puis devient administrateur de l'Omnium lyonnais (1897), des Tramway de Cette (jan. 1899), de la Compagnie franco-portugaise d'explorations minières (sept. 1899), des Chargeurs réunis (déc. 1899), de la Société des mines de Manganèse de Darkvéti (Caucase)(1900), de la Société des Générateurs à vaporisation instantanée (système Serpollet)(liquidateur en 1900). Il quitte le Lyonnais en 1902 pour devenir directeur de Mokta-el-Hadid, administrateur du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris (1902), de Gafsa (1903), de la Foncière-Transports (1904), de la Compagnie Diamantina (1905), de Mokta-el-Hadid (1908), du Bône-Guelma (fév. 1911), des Mines de fer de Goa (juil.1911), des Chemins de fer du Midi, d'Ekaterinovka... Pendant la Grande Guerre, il est nommé directeur adjoint des Travaux publics au Maroc, puis membre de la mission Tardieu aux États-Unis. Il meurt d'un accident de cheval alors qu'il venait d'être appelé au conseil du P.-O.

² Jean Antoine Keller (Paris, 1857-Le Plessis, Indre,1934) : fils de Émile Keller, député, et de Mathilde Humann, fille d'un maire de Strasbourg. D'une fratrie de 14 enfants. Marié à Hélène le Tellier de la Fosse. Cinq enfants. Polytechnique (1875-1877). Directeur (1885), puis administrateur délégué (1896-1934) de la Société des mines de Czeladz (Pologne), administrateur des Entrepôts et magasins généraux de Paris (1879), de la Cie des foyers d'Audincourt et dépendances (Doubs)(1889), des Tramways de Cette (fév. 1899), des Docks et houillères de Tourane (sept. 1899) — à la suite d'une mission d'études des gisements annamites et tonkinois accomplie à la demande d'un groupe de banques —, et de la Société pyrénéenne d'énergie électrique (1927). Il quitte rapidement l'Omnium lyonnais.

³ Paul Andrié (Lyon 3^e arr., 9 avril 1863-Lyon, 1925) : Fils de Jean Henri Andrié et de Jeanne Claudine Laurence Léontine Cambon. De nationalité suisse. Marié à une Dlle Roussellier. Liquoriste sous la raison sociale Andrié-Rohrer, puis (1897), Andrié-Roussellier & Cie. Administrateur (1897), puis vice-président de l'Omnium lyonnais. Son représentant dans diverses filiales dont les Tramways de Châlon-sur-Saône (1906). Président de la Société des dentelles de Lyon (1912). Chevalier de la Légion d'honneur du 5 octobre 1920 pour ses œuvres de guerre (hôpital, cantine militaire de la gare de Perrache). Trois fils aux armées dont l'aîné, officier d'artillerie, tué à l'ennemi.

M. Piaton (Maurice)⁴ ;
M. Neyrand (Louis)⁵ ;
et M. Bussy (Adrien)⁶.

Le montant des jetons de présence a été fixé à 15.000 francs par exercice.

OMNIUM LYONNAIS DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 septembre 1897)

L'assemblée extraordinaire de cette société s'est tenue le 31 août à Lyon.

Conformément à l'ordre du jour, l'assemblée a approuvé à l'unanimité le projet d'augmentation du capital social, qui est porté de 1.500.000 fr. à 4 millions par l'émission de 25.000 actions nouvelles de 100 fr., pour lesquelles les actionnaires actuels auront un droit privilégié de souscription. En outre, il est créé 2.500 parts de fondateur, qui seront remises au syndicat de garantie de la nouvelle émission. Le nombre des parts de fondateur de l'Omnium lyonnais se trouvera ainsi élevé à 5.000 titres.

Le conseil d'administration, presque entièrement renouvelé, ne comprend comme membres du précédent conseil que MM. Piaton et Bussy. Les nouveaux membres sont MM. Chabrières, Andrié, de Billy, [Camille-Joseph] Chabert, Keller et Neyrand.

M. Xavier Janicot, ingénieur, garde la direction générale de la société et M. Joseph Petit la direction technique.

⁴ Maurice Piaton (1853-1917) : fils de Pierre Piaton, président du conseil de surveillance de Péchiney, et de Marie Céline Michel. Marié à Marie Villard, dont 5 enfants parmi lesquels René (1884-1958), ingénieur ECP, qui succéda à son père dans de nombreuses affaires et atteignit les 30 conseils au milieu des années 1930. X-Mines. Il débute aux Mines de Roche-la-Molière et Firminy, dont il devint président. Membre du conseil de surveillance (1885) puis du conseil d'administration et secrétaire (1896) des Produits chimiques d'Alais et de la Camargue (Péchiney). Créateur de la Société de gaz et d'électricité du Sud-Est. Administrateur de l'Établissement métallurgique de Vienne (1892) : traitement des cendres d'orfèvrerie et d'hôtels de monnaie à Vienne et La Chaux-de-Fonds. Des Forges de l'Horme (1892), des Mines de Montecatini, de la Société des générateurs à vaporisation instantanée (système Serpollet)(liquidateur en 1900), de la Société chimique des usines de Pruszkow (liquidateur en 1905), de la Société pour la régularisation de la Durance (1910), de la Société de distribution d'énergie électrique du Rhône, de l'Aluminium Français (1912), du Sud-Électrique à Avignon, et de plusieurs filiales de l'Omnium lyonnais : Tramways de Cette, de Châlon-sur-Saône, Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy et Rive-de-Gier...

⁵ Louis Neyrand (Saint-Chamond, 1853-Fourneaux, Forez, 1914) : X-Mines, administrateur de l'Établissement métallurgique de Vienne (1892), président (1895), puis simple administrateur (1904) des Forges et fonderies de l'Horme — dans les deux avec Maurice Piaton —, président des Mines de houille de La Chapelle-sous-Dun et des Moquets, administrateur des Tramways de Cette, des Houillères de Bérestow-Krinka (créées en 1892 par celles de Rive-de-Gier) et des Forges et Aciéries de la Kama. Commandeur de l'ordre de Saint-Grégoire-le-Grand (1909). Il compte au nombre des fondateurs lyonnais qui quittèrent rapidement l'Omnium.

⁶ Adrien Bussy (1859-1941) : ingénieur ECP, ingénieur de la ville de Lyon (1887-1896). Il passe en 1911 aux Exploitations électriques dont il devient président l'année suivante. Voir [encadré](#).

Auguste CHABRIÈRES, président

Né à Oullins, le 8 avril 1854.

Fils de Maurice Chabrières (1829-1897), soyeux, administrateur du Crédit lyonnais, trésorier-payeur général du Rhône, régent de la Banque de France, vice-président du Paris-Orléans, et de Adélaïde Arlès, fille du saint-simonien François Arlès-Dufour (1797-1872).

Marié à Louise Fraissinet, de Marseille.

Soyeux sous la raison sociale Chabrières, Morel & Cie (anc. maison Arlès-Dufour),

administrateur de la Caisse d'épargne de Lyon,
des [Chaux hydrauliques et ciments d'Algérie](#) (1891 à Bougie),

de la Foncière-transports (1894),

co-fondateur des Chantiers et ateliers de Provence (1899),

administrateur des Tramways de Cette (1899),

de la Société commerciale du carbure de calcium (juil. 1901),

de la Compagnie gazière de la banlieue de Paris (déc. 1901),

du PLM et du Chemin de fer Nord-Sud de Paris (1902),

des [Chemins de fer sur routes d'Algérie](#) (1903)...

Officier de la Légion d'honneur du 14 août 1900 (parrainé par Stéphane Dervillé, président du PLM) : filateur et négociant en soie à Lyon.

Décédé à Paris, le 10 juin 1904.

OMNIUM LYONNAIS DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 septembre 1898)

Les actionnaires de la Compagnie se sont réunis à Lyon, le 18 août, en assemblée générale extraordinaire. À cette assemblée, il a été décidé d'augmenter le capital actuel, soit 4.000.000 de francs, de 6.000.000, ce qui le porterait à 10.000.000 de francs. À cet effet, les actionnaires ont voté l'émission de 60.000 actions de 100 francs ; ils ont, en outre, donné au conseil les pouvoirs nécessaires pour réaliser cette opération.

Cette augmentation de capital est due à ce que, de commun accord avec la **Compagnie nouvelle d'électricité** et ses principaux actionnaires, la Société de l'Omnium aurait le droit de racheter, au pair de 500 francs, les actions de cette Compagnie dont le capital est de 3.000.000 de francs, entièrement versés.

Par ce rachat, la Compagnie de l'Omnium lyonnais de chemins de fer et tramways se rendrait acquéreur des réseaux électriques en exploitation dans les villes de Fontainebleau et de Bourges, ainsi que ces concessions des réseaux électriques d'Armentières, Poitiers, Pau et Cette [Sète].

Cette augmentation du capital de l'Omnium lyonnais est fort discutée, car on ne paraît pas convaincu que les nouvelles entreprises dans lesquelles la société veut s'intéresser soient des affaires mûrement étudiées.

Compagnie nouvelle d'électricité
Dissolution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 16 mars 1899)

D'un acte sous signatures privées fait à Paris le dix février mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf, il appert :

Que l'Omnium lyonnais de Chemins de fer et Tramways, société anonyme au capital de dix millions de francs, ayant son siège à Lyon, rue Thomassin, 33, a réuni entre ses mains la propriété et possession des six mille actions de cinq cents francs chacune de la Compagnie nouvelle d'électricité, société anonyme au capital de trois millions de francs, ayant son siège à Paris, d'abord rue des Dames, 53, puis rue Beudant, 7. Et que par suite de cette réunion entre les mains de l'Omnium lyonnais de Chemins de fer et Tramways de toutes actions de la Compagnie nouvelle d'électricité :

a) La Compagnie nouvelle d'électricité s'est trouvée dissoute, à partir dudit jour dix février mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf ;

b) Et l'Omnium lyonnais des Chemins de fer et Tramways s'est trouvée, de plein droit, seule et unique propriétaire de tous les biens composant la Compagnie nouvelle d'électricité, et seule substituée dans tous les droits actifs et passifs de la Compagnie nouvelle d'électricité sans aucune exception ni réserve. — *Petites Affiches*, 7/3/1899.

Omnium lyonnais
(*Le Temps*, 10 juillet 1899)

L'Omnium lyonnais a passé de 124 à 125 fr. Nous avons exposé dans notre dernière revue, l'objet de cette société et l'application qu'elle en a déjà faite.

Sur les bénéfiques nets qu'elle réalisera un prélèvement de 5 % sera fait au profit de la réserve légale. Puis les actionnaires auront droit à un intérêt de 6 % l'an. Sur le solde il sera réparti 15 % au conseil d'administration. Sur le surplus, il pourra être fait des prélèvements pour créer un compte d'amortissement du capital-actions et pour constituer une réserve facultative. L'excédent sera réparti à raison de 75 % au conseil d'administration, et de 25 % aux parts de fondateur.

Le *Manuel des sociétés par actions de la région lyonnaise*, par Alfred Bonzon, agent de change à Lyon, auquel nous empruntons ces renseignements, nous donne aussi la composition du conseil d'administration. Les membres sont MM. A[uguste] Chabrières, M[aurice] Piaton, A[drien] Bussy, P[aul] Andrié, E[douard] de Billy, L. Neyrand [Forges d'Oncion], E[ugène] Lattès ⁷, C[amille] Chabert, H. Damour ⁸, J[ean] Keller. Le directeur général est M. Xavier Janicot.

L'Omnium lyonnais se heurte à des offres sérieuses
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 novembre 1899)

⁷ Eugène Lattès (1847-1934) : ECP, ingénieur-conseil de la Banque de Paris et des Pays-Bas depuis 1887, la représentant comme commissaire des comptes des Anciens Éts Cail, secrétaire du conseil des Forges et aciéries du Nord et de l'Est, des Charbonnages du Centre, des Sucrieries de Porto-Rico (nom. ratifiée en 1905), du Crédit foncier colonial (*quitus* en 1912), vice-président de la Compagnie d'électricité de l'Ouest-Parisien (Ouest-Lumière)... Officier de la Légion d'honneur. Avis de décès dans *Le Figaro*, 13 juillet 1934.

⁸ Henri (ou Henry) Damour (1863-1948) : fils unique d'un avoué et de Caroline Claudine Hélène Cabaud (du négoce de produits métallurgiques). Administrateur d'une quarantaine de sociétés, d'abord gazières (dont la Cie de gaz et d'électricité du Sud-Est avec Maurice Piaton). Il ne s'est pas attardé à l'Omnium lyonnais qu'il paraît avoir quitté pour les Exploitations électriques en même qu'Adrien Bussy qu'il côtoyait aux Omnibus et tramways de Lyon. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

Que de millions ! que de millions, eût dit le Maréchal, sans compter les quinze que l'Omnium lyonnais s'apprête à demander dès qu'il aura consolidé la prime anormale de ses actions, qu'il cherche à étayer à l'aide de réclames maladroites publiées simultanément de tous côtés. — Tant valent, soit intrinsèquement, soit au marché, les diverses actions possédées par un Omnium, tant vaut l'Omnium. Or, les renseignements publiés dans le dernier rapport de l'Omnium lyonnais sont muets sur les coefficients d'exploitation des différents tramways dont les titres composent le portefeuille dans lequel nous voyons figurer des actions comme celles des Tramways d'Avignon, que le marché de Lyon ou de Paris n'a jamais pu absorber avec une prime quelconque.

Paris au secours de Lyon
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 novembre 1899)

Nous croyons savoir que l'Omnium lyonnais a, depuis la tenue de sa dernière assemblée, contracté un emprunt de 7 millions 1/2, au taux de 5 %, et que c'est pour rembourser ce prêt que le marché de Paris a été appelé au secours du marché de Lyon, en aidant l'Omnium lyonnais à augmenter son capital de quinze millions. Certes, si cette augmentation pouvait être faite en majorant le prix nominal des actions de 50 %, l'Omnium lyonnais aurait accompli un véritable tour de force financier, car il aurait, et trouvé ses 15 millions, et remboursé l'avance qui lui a été consentie, à l'aide de la seule prime des actions !

Depuis plusieurs années, les agents de change de Lyon, s'écartant de leur rôle, ont convié leur clientèle à s'intéresser aux affaires de tramways au sujet desquelles ils ont même envoyé des circulaires, signées d'ailleurs. Les capitaux ont répondu à l'appel, et des lignes de tramways ont pu être construites dans un grand nombre de villes secondaires.

Les constructeurs ont pu réaliser des bénéfices considérables. Mais, pour parfaire le but poursuivi, il faudrait aujourd'hui revendre, avec une prime si possible, les actions des sociétés créées, alors que la plupart de celles se négociant à Lyon se traitent *au-dessous* du pair ainsi qu'il est facile de s'en rendre compte par un rapide coup d'œil sur la cote officielle. C'est alors que les promoteurs de l'Omnium lyonnais ont décidé de frapper un grand coup en procédant à l'augmentation du capital à l'aide du marché de Paris emballé à son tour sur les affaires de Tramways.

Mais lui offrir des actions des Tramways de Fontainebleau ou d'Avignon eut été maladroit, et il a été décidé de passer la main en les démarquant. Nous pouvons avancer, sans crainte d'être contredit, que lorsque le marché s'occupe d'une catégorie de valeurs et que l'on voit poindre des omniums, leur création est le symptôme de la crise. Les omniums sur les Nitrate ont été constitués alors que les valeurs nitratières étaient au plus haut et qu'il n'y avait plus moyen d'en écouler. Pour les Tramways, on procède de la même manière. Nous indiquons ce symptôme, peut-être nos lecteurs jugeront-ils qu'il est grave. Si le public parisien prend pour 37 millions les 25 millions de capital nominal de l'Omnium lyonnais, il aura débarrassé à des prix inespérés la place de Lyon d'affaires secondaires dont il est actuellement embarrassé.

Omnium lyonnais de chemins de fer et tramways
Constitution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 mars 1900)

De plusieurs procès-verbaux de différentes assemblées de ladite société tenues à Lyon et dont des extraits ont été déposés chez M^e [Pétru] Bernard, notaire à Lyon, il a été formé une société qui sera régie par les lois du 24 juillet 1867 et du 1^{er} août 1893.

Elle a pour objet de faire pour son compte ou pour le compte de tiers, toutes opérations industrielles, commerciales, immobilières et financières, en France et à l'étranger, et plus spécialement celle qui se rattache à l'industrie des chemins de fer et des tramways ; enfin de solliciter toutes concessions de chemins de fer, de tramways et de toute autre nature, dans quelque nation que ce soit.

La société prend la dénomination : Omnium Lyonnais de Chemins de fer et Tramways.

Le siège de la société, qui a d'abord été établi à Lyon, 35, rue de la Bourse, est actuellement à Lyon, rue Thomassin, 38.

La durée de la société a été fixée à 75 ans, à partir du jour de sa constitution définitive, soit du 17 janvier 1896.

Les fondateurs ont apporté à ladite société les études, soins et démarches faits par eux pour arriver à la constitution de la société. En représentation de cet apport, les fondateurs ont droit à une part de 25 % sur les bénéfices calculés comme il sera dit ci-après. Pour représenter ledit droit de 25 % sur les bénéfices et pour en faciliter la disposition, il a été créé 1.500 parts de fondateur.

Les porteurs de ces 1.500 parts primitives ont constitué une société civile, sous la dénomination de : Société civile des porteurs de parts de fondateurs de l'Omnium Lyonnais de chemins de fer et tramways, suivant acte reçu par M^e Bernard, notaire à Lyon, les 26 et 28 mai 1896. Ces 1.500 parts de fondateurs ont été portées, d'abord à 2.500, et ensuite à 5.000. Ces 5.000 parts de fondateurs sont régies par les statuts de la Société civile des porteurs de parts de fondateurs de l'Omnium Lyonnais de chemins de fer et tramways ; elles sont émises sans valeur nominale. En cas d'augmentation du capital social, sous quelque forme qu'elle se produise, la portion des bénéfices revenant aux parts de fondateurs sera toujours chaque année le quart de la somme sur laquelle le dividende annuel sera attribué aux actions.

Le capital social, qui était primitivement de 750.000 francs, a été porté successivement : à 1.500.000 fr. ; à 4 millions-de fr. ; et s'élève actuellement à 10 millions de francs, divisé en 100.000 actions de 100 fr. chacune, toutes émises contre espèces. Les actions émises en représentation du capital primitif et des différentes augmentations de capital, ont été entièrement souscrites et ont été libérées du quart lors de chaque souscription.

Sur les bénéfices nets, il sera prélevé : 5 % pour constituer un fonds de réserve légale ; et la somme nécessaire pour servir aux actions non amorties un intérêt de 6 % des capitaux non encore remboursés. Sur le surplus et sur la proposition du conseil d'administration, l'assemblée générale pourra voter tous prélèvements pour créer un compte d'amortissement du capital-actions, pour former une réserve facultative et pour constituer tous comptes de réserves provisionnelles autres. Sur le reliquat, il sera attribué 15 % au conseil : d'administration. L'excédent sera réparti : 25 % aux parts de fondateurs ; 75 % aux actionnaires, à titre de dividende.

Le conseil d'administration de la Société Omnium Lyonnais de chemins de fer et tramways se compose actuellement de : MM. Paul Andrié, industriel, demeurant à Lyon, rue de Sèze, 52 ; Édouard de Billy, ingénieur au corps des mines, demeurant à Paris, rue de Courcelles, 73 ; Adrien Bussy, ingénieur des arts et manufactures, demeurant à Lyon, 61, avenue de Noailles ; Camille-Joseph Chabert, ancien trésorier-payeur général, demeurant à Paris, 6, rue de Longchamps ; Auguste Chabrières, négociant, demeurant à Lyon, rue Lafond, 20 ; Henry Damour, avoué près le Tribunal civil de Lyon, demeurant à Lyon, 3, place Meissonnier ; Jean-Antoine Keller, ingénieur civil des mines, demeurant à Paris, rue de Commailles, 2 ; Louis Neyrand, ingénieur civil, demeurant à Lyon, place

Bellecour, 8 ; Maurice Piaton, ingénieur civil des mines, demeurant à Lyon, rue de la Bourse, 49.

M. Chabrières a été nommé président et MM. Piaton et de Billy, vice-présidents du conseil d'administration pour l'exercice actuellement en cours. — *Petites Affiches*, 6/12/1899.

VALEURS DE TRACTION

Compagnie des Tramways électriques d'Avignon
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 septembre 1900)

Cette Compagnie a été constituée le 19 janvier 1898 pour une durée de cinquante ans. Elle a pour objet : la construction des réseaux de tramways destinés au transport des voyageurs dans la ville d'Avignon, dans les faubourgs et même dans les communes environnantes. Son capital, qui avait tout d'abord été fixé à 1.500.000 fr. a été porté, en juillet 1898, à 2.750.000 fr. Il est divisé en actions de 500 fr. entièrement libérées.

La Compagnie a été formée par un groupe de financiers et d'industriels lyonnais, pour exploiter une concession accordée à M. Faye. Ce n'est qu'en 1899 que l'Omnium lyonnais a pris un intérêt dans l'entreprise, intérêt représenté par 2.563 actions.

La concession accordée à M. Faye a une durée de 60 ans ; elle comprend un réseau de 20 kilomètres qui dessert Avignon, Monda, Saint-Ruf, Rotondes, Le Pontet, Sorgues, et Châteauneuf-Bedarides. Une autre concession a été demandée en 1899 pour un tramway allant d'Avignon à Villeneuve. Elle est encore en instance. La construction en sera confiée à l'Omnium Lyonnais.

L'exploitation partielle a commencé en novembre 1898. Le réseau est actuellement entièrement construit, et en exploitation depuis le 4 mars 1899. Ajoutons qu'un traité pour l'emploi de force disponible à l'usine électrogène a été passé récemment avec une entreprise de la région. Ce traité doit rapporter à la Compagnie un bénéfice annuel de 10.000 fr.

Le premier exercice ne comprenait que les deux derniers mois de l'année 1898. Il n'a produit que 4.552 fr. 35 de bénéfices qui ont été reportés à nouveau. En 1899, les recettes totales se sont élevées à 227.651 fr. 30, et les dépenses à 176.878 fr. 77. Les bénéfices nets se sont donc établis à 50.772 fr. 53. La répartition d'un dividende de 8 francs par action ayant absorbé une somme de 44.000 francs, et la réserve légale 2.804 fr. 58. il est resté un solde de 5.556 fr. 30 qui a été appliqué à divers amortissements.

Le conseil d'administration de la Compagnie est ainsi composé : administrateur-délégué, M. Brac de la Perrière ; administrateur, MM. Camille Soulier, Proton de la Chapelle, André Ducommun, André Bussy et E. Faye.

OMNIUM LYONNAIS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 décembre 1901)

Le principal élément d'appréciation, sur la situation de l'Omnium lyonnais, est le portefeuille. Il figure au bilan du 30 juin 1901 pour 16.633.436 75 et a été divisé en deux parties.

L'une comprend les titres des filiales : Tramways de Cannes, Fontainebleau, Bourges, Poitiers, Troyes, Saint-Quentin, Pau, Cette et Armentières, inventoriés au pair, soit 11.737.706 55

L'autre partie comprend notamment des titres de la Compagnie des chemins de fer. à voie étroite de Saint-Étienne-Firminy-Rive-de-Gier, évalués 1300 francs ; ceux des Tramways d'Avignon, évalués 100 francs, et de Bucarest, évalués au pair. Cette dernière partie a infligé à la société une perte de 1.022.772 francs et figure pour 4.895.730 20

16.633.436 75

Dans le chapitre débiteurs divers, s'élevant, à l'actif du bilan, à 2.406.727 39, les avances aux filiales entrent pour 1.929.375 francs. Il faut donc ajouter cette somme aux 11.737.706 francs montant des titres de ces mêmes filiales. De sorte que l'intérêt de l'Omnium lyonnais dans les différentes entreprises que nous venons d'énumérer s'élève à 16.633.436 75 + 1.929.375, soit 18.562.811 75.

*
* *

Le compte de profits et pertes de l'exercice 1900-1901, dont il a été rendu compte à l'assemblée générale du 7 décembre, se solde par un bénéfice brut de 831.694 22 dont il faut déduire :

Les Frais généraux s'élevant à : 230.370 55

et les pertes sur divers comptes (Arudy, Thiers, Tzaritzine, Vincennes) : 127.877 61
358.248 16

Il ne reste donc qu'un bénéfice net de 473.446 06

Ce bénéfice de 473.446 06

ainsi que celui reporté de l'exercice précédent 653.569 91

et la réserve spéciale, constituée avec le reliquat de la prime provenant de la dernière augmentation de capital, soit 793.508 95

ayant créé une disponibilité de 1.920.524 92

Il en a été fait usage pour amortissements jusqu'à concurrence de 1.901.601 10

Le compte provision a été réduit à 18.923 82

C'est ce chiffre qui figure au bilan au 30 juin 1901, que nous publions ci-dessous. (Nous plaçons en regard les chiffres du bilan de l'exercice précédent :

	1900	1901
ACTIF		
Actionnaires	44.100 00	—
Caisse et banques	4.410.796 16	694.437 47
Portefeuille	13.448.310 20	16.633.436 75
Débiteurs divers	2.277.1.51 51	2.406.727 39
Effets à recevoir	—	284.366 50
Frais d'études et d'entreprises	942 342 75	16.428 50
Usines d'Arudy	522.486 62	500.000 00
Brevets	2 853 00	1 00
Mobilier	35.857 55	1 00
Marchandises et approvisionnements	30.530 22	47.509 51
Frais de premier établissement	186.142 00	—
	<u>21.906.760 00</u>	<u>20.332.908 92</u>
PASSIF		
Capital	20.000.000 00	20.000.000 00

Réserve légale	1.904 05	1.904 05
Réserve spéciale	793.508 95	—
Créanciers divers	457.777 06	362.081 05
Profits et pertes 1900	653.569 94	—
Compte provision	—	18.923 82
	21.906 760 00	20.382.908 92

Les résultats, on le voit, ont été déplorables.

Si l'on considère, en outre, que chaque filiale, pour un capital moyen de 1.500.000 à 1.500.000 fr., a réalisé, en 1901, une moyenne de bénéfices de 37.300 fr. — légèrement supérieure, il est vrai, à la précédente —, c'est à peine si la capitalisation de cette partie la plus importante du portefeuille ressort à 3 %, et cela sans faire état des prélèvements statutaires et des divers tantièmes qui viennent restreindre les bénéfices distribuables de ces sociétés. Cette dernière circonstance est, d'ailleurs, la condamnation des omniums dont la constitution, disions-nous, au moment du lancement même de l'Omnium lyonnais, est le symptôme des crises et ne favorise, le plus souvent, que les intérêts des administrateurs percevant des jetons de présence superposés.

Quant à la seconde partie du portefeuille, on a vu plus haut qu'elle a dû déjà subir une dépréciation de 1.022.772 fr. Les causes sont multiples, qui ont déterminé la médiocrité des résultats obtenus par les sociétés de traction en général. Le rapport du conseil d'administration de l'Omnium lyonnais fait le tableau suivant de la crise à laquelle le lancement des affaires de traction a servi de prétexte :

« La crise industrielle qui sévit depuis plus d'un an sur l'Europe entière, conséquence d'une crise de production et des exagérations de la spéculation, a frappé tout spécialement les entreprises de traction.

Autant le public avait été séduit par les résultats brillants que paraissait promettre l'industrie de la traction électrique, autant il a condamné, avec précipitation, cette même industrie, en basant son appréciation sur les premiers résultats forcément incomplets.

La création de la plupart des entreprises de traction électrique a eu lieu durant une période d'activité industrielle intense, et leur coût de premier établissement s'en est vivement ressenti.

Les demandeurs en concession étaient nombreux et, de ce chef, les municipalités pouvaient imposer aux concessionnaires des cahiers des charges comportant des clauses souvent onéreuses. Par suite, dès l'origine, la plupart de ces entreprises se sont constituées avec un capital de premier établissement trop élevé et un cahier des charges trop rigoureux ; les prévisions faites pour les résultats de leurs exploitations se sont trouvées généralement confirmées au point de vue du trafic des voyageurs et, par suite, l'élément recettes a été, dans la plupart des cas, conforme aux prévisions.

Malheureusement, il n'en a pas été de même pour les dépenses et, de ce côté, on peut dire que l'erreur a été générale, les dépenses d'exploitation et d'entretien ont été et sont plus élevées qu'on le prévoyait.

Ainsi donc : capital de premier établissement trop élevé, cahier des charges trop rigoureux, dépenses d'exploitation trop fortes, tels sont les trois facteurs qui, dans la plupart des cas, ont grevé les entreprises de traction électrique au début de leur exploitation et ont amené la crise actuelle.

Il convient d'ajouter que la hausse considérable qui s'est produite sur les combustibles n'a pas été sans nuire aux résultats des exploitations pendant l'exercice que nous venons de traverser ; cette dernière cause ne présente pas, heureusement, un

caractère permanent comme les causes générales dont nous parlons ci-dessus ; mais elle n'en a pas moins contribué à augmenter les dépenses d'exploitation. »

Bref, le conseil d'administration se retourne du côté du gouvernement et émet le vœu de voir s'améliorer la législation qui régit les entreprises de tramways. Dans un tel moment de crise, il est compréhensible que l'Omnium ait cru devoir restreindre ses engagements. C'est ainsi que la société a renoncé à poursuivre, notamment, la construction des lignes de pénétration dans Paris, l'établissement de tramways et transports de force en Russie, à Tsaritzine, l'établissement des lignes de pénétration à Toulouse, etc.

Par contre, l'Omnium lyonnais n'a, pour ainsi dire, pas de dettes, les créanciers divers ne figurant au bilan que pour 362.081 05. De plus, certains comptes, tels que frais de premier établissement, brevets, mobilier, sont complètement amortis. Il ne reste plus à éteindre que les dépenses faites aux usines d'Arudy encore portées pour 500.000 fr. et une petite somme de 16.400 fr. sur les frais d'Etudes et d'Entreprises.

Depuis la tenue de l'assemblée, un événement s'est produit, particulièrement intéressant pour les actionnaires : c'est la concession accordée à MM. Berlier et Janicot, représentants de l'Omnium lyonnais, de la ligne souterraine place des Abbesses à la gare Montparnasse, dont nous avons entretenu nos lecteurs dans un article spécial inséré dans notre numéro du 16 courant et dans notre bulletin de Bourse du 17. On nous permettra, pour compléter la présente étude, de nous citer nous-mêmes en guise de conclusion. « Avant d'examiner les éventualités de réussite de cette nouvelle ligne souterraine, il faudrait connaître le cahier des charges qui sera imposé aux concessionnaires. D'ores et déjà, il semble que la commission du conseil municipal ait tiré profit de la première expérience faite par la Compagnie du Métropolitain dont le succès financier a été vanté sous toutes les formes lyriques. Ce succès l'aurait rendue plus exigeante pour les lignes souterraines qui, cependant, ne sont pas sans présenter des aléas multiples dont elle se rend compte, puisque, un moment, la Ville avait envisagé la question de savoir si elle ne pourrait pas exploiter la ligne Montmartre-Montparnasse elle-même, en régie directe. Mais elle a reculé devant l'expérience en raison des responsabilités et des risques éventuels, dont elle a préféré gratifier une compagnie qui, cette fois, aura à assumer la construction de l'infrastructure, c'est-à-dire des galeries et des voies. Et ce, à une grande profondeur, variant de 8 à 38 mètres. »

La nouvelle ligne place des Abbesses-Montparnasse pourra cependant présenter des avantages selon la durée de la concession et le temps qu'aura, par conséquent, la compagnie pour procéder à des amortissements, et quels amortissements ! Puisqu'il y aura lieu d'amortir et la voie, et le matériel, et les travaux d'infrastructure. Mais n'anticipons pas, attendons la publication du cahier des charges.

OMNIUM LYONNAIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 22 mai 1902)

Nous avons, dans notre numéro du 17 décembre dernier, annoncé que MM. Berlier et Janicot, représentant le groupe de l'Omnium lyonnais, avaient obtenu la concession de la ligne souterraine Montmartre-Montparnasse.

Nous apprenons que l'Omnium lyonnais va maintenant procéder à la constitution définitive d'une société et que la demande qui en a été faite, agréée par le conseil municipal, est en ce moment soumise à l'examen du ministère des travaux publics.

OMNIUM LYONNAIS
(Cote de la Bourse et de la banque, 8 décembre 1902)

La Société de l'Omnium lyonnais s'apprête à jeter du lest. Ses actionnaires, convoqués pour le 22 décembre en assemblée ordinaire pour entendre rendre compte de l'exercice 1907-1908, auront encore à statuer, en assemblée extraordinaire, sur une proposition de réduction du capital social de 20 millions à 10 millions, et sur une seconde proposition tendant à augmenter éventuellement de .5 millions le capital réduit à 10 millions.

Sur les résultats de l'exercice clos au 30 juin, nous savons que le bénéfice net ressort à 450.000 francs contre 473.000 pour l'exercice 1900-1901 ; quoique ces bénéfices soient suffisants pour permettre la répartition d'un dividende, le conseil juge plus sage de ne pas le faire encore avant d'avoir assuré la situation sociale en ramenant les chiffres des différents postes de l'actif à la représentation de leur valeur réelle.

C'est dans ce but, qu'activant cette opération d'apurement, le conseil va demander aux actionnaires de procéder d'une manière plus radicale en décidant la diminution de moitié du capital social. L'effet de cette mesure, si elle est adoptée, sera de dispenser la société de recourir à des amortissements annuels forcément répartis sur une longue période et de rendre disponibles les bénéfices pour la répartition d'un dividende.

On fait ressortir, pour justifier le souci qu'on a de faire bénéficier les actionnaires de la répartition annuelle, que la reconstitution du capital engagé dans les filiales est assurée, en dehors même de la société, par la reconstitution obligatoire du capital de ces filiales qui, en vertu de clauses rigoureuses, doivent procéder à cette opération annuellement avant d'accuser aucun bénéfice.

Nous rappelons que les filiales de l'Omnium sont les neuf compagnies suivantes (fr.) :

	Capital actions	Capital obligations
Cannes	2.650.000	—
Troyes	1.850.000	—
Saint-Quentin	1 100.000	—
Cette	1.200 000	—
Armentières	1.000.000	—
Fontainebleau	600 000	265.000
Bourges	1.500.000	—
Poitiers	1.000.000	—
Pau	1.000.000	—

Par ailleurs, l'Omnium possède encore 500.000 fr. d'actions des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier, et la société est chargée de l'exploitation des tramways d'Avignon et de Clermont-Ferrand.

Le chiffre de ses participations non encore en rendement s'élève à 1.700.000 fr. : on verra qu'on se propose de les amortir entièrement.

Voici, d'après notre confrère le *Pour et le Contre*, auquel nous empruntons ces renseignements, comment se feront les amortissements, tant par la réduction proposée du capital, que par l'emploi de réserves montant à une vingtaine de mille francs.

	Sommes au dernier bilan	Amortissements en chiffres ronds
Entreprises filiales		
Actions	11.773.000	
Avances	2.197.971	
Ensemble	13.970.971	8.000.000
Participations non encore en rendement	1.700.000	1.700.000
Usine d'Arudy et divers	320.000	320.000
	<u>15.990.971</u>	<u>10.020.000</u>

Après la réduction du capital social, le bilan se présentera de la manière suivante, par comparaison avec le bilan arrêté avant la réduction : le rapprochement des chiffres de l'actif fait ressortir sur quels postes porteront les amortissements ; ces amortissements sont calculés sur le rendement de l'actif qui est déjà de 4 à 5 % du capital ramené à 10 millions.

Bilan au 30 juin	Avant la réduction du capital	Après la réduction du capital
PASSIF		
Capital	20.000.000 00	10 000.000 00
Créanciers	871.665 93	871.665 93
Réserve légale	1.904 05	—
Compte provision	18.923 82	—
Fonds de prévoyance :		
Produits de l'exercice 1901 1902	450.241 10	450.241 10
Total du passif	<u>21.342.734 90</u>	<u>11.321.907 03</u>
ACTIF		
Caisse et banque	1.621.805 35	1.621.802 35
Effets et coupons à encaisser	34.558 25	34.558 25
Débiteurs divers	285.368 27	189.416 98
Avances aux filiales	2.197.971 05	1.807.970 05
Portefeuille :		
Titres des filiales	11.773.047 55	4.376.810 50
Participations et actions diverses	2.269.352 20	687.607 50
Titres divers oblig.	2.791.984 20	2.603.735 1,0
Frais d'études	21.529 20	1 00
Usine d'Arudy	299.609 32	1 00
Marchandises et approvisionnements à Arudy	47.509 51	1 00
Premier établissement	1 00	1 00
Brevets	1 00	1 00

Mobilier	1 00	1 00
Total de l'actif	<u>21.342.734 90</u>	<u>11.321.907 03</u>

Le conseil, avons-nous dit, demandera, en outre, à l'assemblée d'autoriser une augmentation éventuelle de 5 millions de capital. Cette proposition se rapporte à la question de la construction et de la concession à Paris de la ligne Nord-Sud, de Montmartre à Montparnasse. L'Omnium a participé à la constitution de la Société d'étude chargée de présenter le projet. Au cas où ce projet serait agréé, il faudrait augmenter considérablement le capital de cette société qui deviendrait concessionnaire. C'est afin que l'Omnium puisse participer à cette augmentation, garantie déjà par un puissant syndicat, que le conseil d'administration compte faire voter l'augmentation éventuelle de son capital.

1903 (juin) : PRISE DE PARTICIPATION DANS
LES CHEMINS DE FER SUR ROUTES D'ALGÉRIE
ET MANDAT DE GESTION DE CETTE SOCIÉTÉ

OMNIUM LYONNAIS DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 12 novembre 1903)

Les produits de l'exercice écoulé, clos le 30 juin dernier, de l'Omnium lyonnais des Chemins de fer et Tramways se sont élevés à 633.805 fr. 53 contre 659.612 fr. 71 en 1901-1902.

Cette diminution, d'après le rapport des commissaires qui sera présenté à l'assemblée générale annuelle convoquée pour le 23 courant, ne serait qu'apparente, car les produits ne comprennent pas, cette année, les allocations perçues sur les sociétés domiciliées au siège de l'Omnium, et qui se chiffrent par 67.875 fr. Cette somme, au lieu d'être inscrite comme précédemment en recette, est portée maintenant en déduction des frais généraux, lesquels se trouvent ainsi abaissés à 121.698 fr. 13 contre 209.371 fr. 61 l'an dernier.

Le conseil a cru devoir prélever sur les produits de l'exercice écoulé une somme de 50.000 fr. pour être affectée au fonds de prévoyance, lequel se trouve ainsi porté à 500.241 fr. 10. Il a été également effectué un prélèvement de 19.880 fr. 52 pour amortir les frais exceptionnels occasionnés par la réduction du capital. Déduction faite de toutes ces imputations, le compte de profits et pertes se solde par un bénéfice de 442.236 fr. 88, que le conseil propose de répartir ainsi qu'il suit :

Réserve légale	22.111 84
Dividende	400 000 00
Report à nouveau	20.125 04
Total	<u>442.236 88</u>

Le dividende sera ainsi fixé à 4 francs par action, répartition sur laquelle un acompte de 2 francs par titre a été déjà payé en juin 1903. L'an dernier, le bénéfice disponible de 450.241 fr. 10 avait été affecté au « fonds de prévoyance ».

La situation de la société au 30 juin dernier se présentait, comparativement à celle au 1^{er} juillet précédent, de la manière suivante :

	1902	1903
ACTIF		
Caisse et disponibilités en banque	1.621.802 35	1.421.033 76
Effets à recevoir et coupons à encaisser	34.558 25	38.501 60
Coupon n° 1	—	153.916 18
Débiteurs :		
Divers	189.116 99	192.732 95
Avances aux filiales	1.807.970 05	1.779.107 95
Portefeuille :		
Titres des filiales	4.376.810 50	4.374.992 50
Titres divers :		
Actions	552.172 00	644.302 50
Obligations	2.739.170 90	2.581.210 50
Frais d'études	1 00	8.772 36
Usine d'Arudy	1 00	1 00
Marchandises et approvisionnements à Arudy	1 00	1 00
Frais de premier établissement	1 00	1 00
Brevets	1 00	1 00-
Mobilier	1 00	1 00
Total	<u>11.321.907 03</u>	<u>11.191.575 30</u>
PASSIF		
Capital	10.000.000 00	10.000.000 00
Créanciers	871.665 93	252.097 32
Fonds de prévoyance	150.211 10	150.211 10
Augmentation pendant l'exercice	—	50.000 00
Profits et pertes	—	442.236 88
Total du passif	<u>11.321.907 03</u>	<u>11.191.575 30</u>

Nous avons rapproché de la situation de clôture de l'exercice 1902-1903 celle du début du même exercice en raison des modifications votées par les assemblées ordinaire et extraordinaire du 12 janvier 1903. On se souvient que les actionnaires ont décidé de réduire le capital social à 10 millions de francs, avec effet rétroactif au 1^{er} juillet 1902. Deux actions anciennes ont été échangées contre une action nouvelle de 100 francs. Indépendamment de cette réduction, le montant de la « Réserve légale » et du compte

« Provision » s'élevant ensemble à 20.827 fr. 87 a été employé en amortissement des éléments de l'actif.

OMNIUM LYONNAIS DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 24 novembre 1903)

L'assemblée de l'Omnium lyonnais de Chemins de fer et de Tramways, tenue le 23 novembre 1903, a approuvé les comptes et la répartition tels que nous les avons publiés dans notre numéro du 12 courant.

Le dividende est donc fixé à 4 francs par action ; un acompte de 2 francs brut, ayant été payé le 1^{er} juin 1903, le solde brut de 2 francs sera mis en paiement à dater du 1^{er} décembre prochain.

L'assemblée a nommé M. le comte Fernand Benedetti ⁹ et réélu MM. Édouard de Billy, Albert Chabert, Maxime Duval ¹⁰ administrateurs de la société.

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

Le nouveau conseil d'administration est composé de MM. ... Albert Chabert ¹¹ [Omnium lyonnais], Xavier Janicot [Omnium lyonnais], ... Auguste Chabrières [Omnium lyonnais].

DEUIL
(*Le Figaro*, 12 juin 1904)

Nous apprenons la mort :

De M. Auguste Chabrières, ancien administrateur des hospices civils de Lyon, administrateur de la Compagnie P. L. M. Fils de l'ancien trésorier-payeur général du Rhône, il était le petit-fils d'Arlès-Dufour. Ses obsèques auront lieu demain matin à Marseille.

Omnium lyonnais
(*Paris-Capital*, 22 juin 1904)

La Commission spéciale de la Chambre s'est prononcée cette semaine dans un sens favorable sur le projet d'établissement de la ligne souterraine du chemin de fer

⁹ 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. Administrateurs de diverses autres sociétés, dont les Tramways algériens. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

¹⁰ Maxime Duval (1840-1912) : il fait carrière à la Société générale, en devient sous-directeur, puis administrateur au printemps 1903. Déjà son représentant au Nord-Sud de Paris. En outre, à la Banque I.R.P. des Pays autrichiens, à l'Est-Lumière et aux Câbles télégraphiques

¹¹ Albert Chabert dit de Cretziano (1844-1907) : représentant du CIC, président de l'Omnium en 1904. Voir encadré ci-dessous.

électrique de Montmartre à Montparnasse dont le projet émane de MM. Berlier et Janicot, ce dernier directeur de l'Omnium lyonnais. Il est à penser que le vote du Parlement ne fera que ratifier l'avis de la Commission et que la mise à exécution de cette ligne ne tardera plus beaucoup.

Il en résultera pour l'Omnium lyonnais un double avantage : les actions qu'il a souscrites dans le capital d'étude de cette affaire, et qu'il a eu la précaution de ramener à l'estimation de 1 fr. dans son inventaire, prendront une valeur, et la construction de la ligne, pour laquelle l'Omnium représentera la Compagnie concessionnaire vis-à-vis des entrepreneurs, lui vaudra de beaux honoraires.

Ernest-Joseph-Albert CHABERT (DE CRETZIANO), président

Né à Strasbourg, le 2 septembre 1844.

Fils de Barthélémy Chabert et Ernestine Rencker.

Frère cadet de Léon Chabert, ingénieur, directeur, puis administrateur de la Compagnie française des moteurs à gaz, l'un des fondateurs de la Compagnie générale d'électricité (procédés Jablochhoff et Jamin)(1881), mêlé à l'affaire de Panama.

Frère aîné de Gabriel Chabert (1857-1935), commissaire des comptes (1884), puis administrateur (1893-1922) de la [Compagnie française des mines du Laurium](#).

Marié avec M^{me} veuve Marie Yarka, sœur du général de Cretziano, aide de camp du roi de Roumanie (1893)

Capitaine de la garde nationale pendant le siège de Strasbourg. Puis en France.

Secrétaire général (1875), puis administrateur (1892-1907) du Crédit industriel et commercial. Son représentant dans de multiples affaires :

Commissaire des comptes (1876), puis administrateur (1883) des [Chemins de fer de l'Est-Algérien](#),

Administrateur (1877), puis président (ca 1900) de la Compagnie des lits militaires),

administrateur des Chemins de fer du Sud de la France (1885),

de la Compagnie du télégraphe de Paris à New-York (1886-1887),

de la Banque nationale d'Haïti (ca 1891),

des [Mines d'Aguilas](#) (1892),

de la Société Immobilière du Trocadéro et de Passy (1898),

commissaire de la Compagnie internationale des wagons-lits et du tourisme(1901),

administrateur Compagnie gazière de la banlieue de Paris (1901-1905),

du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris (1902),

de L'Éclairage de Bordeaux (1902),

de la Compagnie générale des Voitures à Paris (1903),

des [Chemins de fer sur routes d'Algérie](#) (1903),

de la Compagnie générale transatlantique...

Chevalier de la Légion d'honneur du 8 janvier 1892.

Décédé à Paris VIII^e, le 31 août 1907?

Omnium lyonnais (*Le Capitaliste*, 23 juin 1904)

L'Omnium lyonnais franchit le cours de 95 pour s'inscrire à 100. Après avoir entendu M. Maruéjols, ministre des travaux publics, la commission parlementaire des chemins de fer a émis un avis favorable à l'établissement de la ligne souterraine Montmartre-Montparnasse. Toutefois, elle n'a pas encore résolu la question des correspondances avec le Métropolitain. Il appartient cependant de statuer sur ce point, car aucune convention n'a été passée entre cette Compagnie et le concessionnaire de la ligne nord-sud de Paris.

Par suite du décès de M. Auguste Chabrières, président du conseil de l'Omnium lyonnais, M. Albert Chabert, administrateur du Crédit industriel et commercial*, a été désigné pour lui succéder dans ces fonctions.

LES GRÈVES

Les employés de tramways à Cette
(*L'Humanité*, 23 septembre 1904)

En réponse à la lettre du conseil d'administration des tramways au maire, la commission exécutive de la grève a déclaré que les juges sauraient faire respecter le droit de grève et que la population comprendrait quels sont les véritables auteurs de la longue cessation de travail dont souffre la ville.

Aucun changement n'est survenu ce matin dans la situation de la grève des tramways et, pas plus du côté de l'administration que du côté des grévistes on ne prévoit une tentative de reprise du travail, car aucun embauchage d'ouvriers n'a été fait hier, personne ne s'étant présenté.

Le bruit avait couru que plusieurs équipes devaient arriver dans la soirée de Clermont-Ferrand pour assurer le service. Rien n'étant apparu, le calme le plus complet n'a pas cessé de régner.

Nous croyons pouvoir affirmer qu'en raison du grand nombre de conflits qui se sont produits et se produisent entre la Compagnie de l'Omnium lyonnais et ses employés, la Fédération nationale des Transports est décidée à agir très énergiquement.

On parle d'un mouvement général dans toutes les villes où la Compagnie, comme à Cette, est concessionnaire de tramways.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES Omnium lyonnais (*Gil Blas*, 18 novembre 1904)

(Par fil de notre correspondant particulier)
Lyon, 17 novembre.

Ce matin, a eu lieu l'assemblée des actionnaires de cette Société, sous la présidence de M. Albert Chabert. Après lecture des rapports, l'assemblée a voté à l'unanimité et sans discussion les résolutions suivantes :

Première résolution. — L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport du Conseil d'administration et de celui des commissaires des comptes, approuve lesdits rapports, avec toutes les propositions qui en sont la conséquence.

Deuxième résolution. — L'assemblée générale approuve le bilan et les comptes arrêtés au 30 juin 1904, tels qu'ils viennent d'être présentés, et arrête, en conséquence, à la somme de fr. 492.999 19

le solde créditeur du compte Profits et pertes 1903-1904, auquel il convient d'ajouter le report à nouveau de l'exercice précédent, soit 20.125 04

Soit, au total 513.124 23

Cette somme sera répartie comme suit :

5 % à la réserve légale, sur 492.999 19	24.649 96
4 fr. 50 brut aux 100.000 actions	450.000 00
Report à nouveau	38.474 27
Total	513.124 23

Le dividende de 4 fr. 50 sera payé sous déduction des impôts de finances, à partir du 6 décembre 1904.

Troisième résolution. — L'assemblée générale donne *quitus* à la succession de M. Auguste Chabrières, administrateur décédé.

Quatrième résolution. — L'assemblée générale ratifie la nomination de MM. Xavier Janicot et Fernand Devise ¹², comme administrateurs de la société.

Le mandat de M. Janicot prendra fin à la même époque que celui conféré à M. Auguste Chabrières, administrateur décédé, qu'il remplace.

La durée du mandat conféré à M. Fernand Devise sera de six années, sauf renouvellement prévu à l'article 26 des statuts.

Cinquième résolution. — L'assemblée générale nomme commissaires des comptes pour l'exercice 1904-1905 : MM. Lewandowski, Maurice ¹³, et Cornu Zéphirin, et fixe à 400 francs la rémunération de chacun d'eux.

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

Omnium lyonnais
(*Le Journal des débats*, 19 novembre 1904)

L'assemblée générale des actionnaires de l'Omnium lyonnais de chemins de fer et de tramways s'est réunie hier à Lyon. Les comptes de l'exercice clos le 30 juin dernier ont été approuvés et le dividende a été fixé à 4 fr. 50 par Action, au lieu de 4 fr. l'année dernière.

L'assemblée a ensuite ratifié la nomination de MM. Xavier Janicot et Fernand Devise, comme administrateurs.

OMNIUM LYONNAIS DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 5 décembre 1904)

L'amélioration des résultats obtenus par l'Omnium lyonnais pendant l'exercice 1903-1904 ont permis à l'assemblée générale des actionnaires qui s'est tenue le 17 novembre de voter la distribution d'un dividende de 4 fr. 50 par action contre 4 fr. au cours du précédent exercice, tout en dotant le fonds de prévoyance d'une somme de 50.000 fr.

Tout récemment, l'attention de la spéculation s'est portée d'instinct sur cette valeur par suite de l'avis favorable donné par la commission de la Chambre au projet de chemin de fer souterrain de Montmartre à Montparnasse, dont l'Omnium lyonnais doit exécuter les travaux.

¹² Fernand Devise (1867-1925) : maître des requêtes au conseil d'État. Marié à Anita Chabrières, fille d'Auguste. Il succède à son beau-père à l'Omnium lyonnais et dans diverses filiales. Il siégea au total dans plus de deux douzaines de sociétés. Voir *Qui êtes-vous ?*

¹³ Maurice Lewandowski (Lyon, 1868-Lyon, 1940) : petit-fils d'une tante de Xavier Janicot. Docteur en droit. Fondé de pouvoirs, directeur (fév. 1906), puis administrateur-directeur (avril 1921) du Comptoir national d'escompte de Paris. Son représentant au Crédit foncier argentin (1906)(liquidé en 1921), à la Société industrielle et pastorale belge-sud-américaine (société alliée), à l'Union pour le crédit à l'industrie nationale (1919), au Damas-Hamah (1923), aux Chemins de fer portugais, au Nord-Sud de Paris, à la Société Pleyel (démissionnaire en 1932)...Auteur prolifique, vice-président de l'Association France-Pologne.

Elle tablait également sur les meilleurs rendements des réseaux exploités par la société, sur l'augmentation des dividendes des titres de son portefeuille, enfin sur les bénéfices que la société pouvait retirer de plusieurs autres affaires, notamment de la transformation en traction électrique du réseau de la Cie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne-Firminy-Rive-de-Gier et de la prolongation du réseau des chemins de fer sur routes d'Algérie.

C'est, d'ailleurs, en vue d'obtenir des disponibilités destinées à l'exécution des travaux que nous venons de rappeler que la société a obtenu, d'une récente assemblée extraordinaire, l'autorisation après avoir diminué le capital de 20 à 10.000.000, de le renflouer à 15.000.000 par l'émission de 50.000 actions nouvelles, faculté dont le conseil d'administration n'a pas encore usé.

Les comptes sont arrêtés au 30 juin, mais le rapport du conseil d'administration fournit quelques indications de la dernière heure sur les bénéfices réalisés dans les réseaux exploités par l'Omnium pendant les neufs premiers mois de 1904, comparés aux résultats de la période correspondante de 1903.

	Neufs premiers mois 1903	Neufs premiers mois 1904	Différence en 1904
Cannes	131.713	145.717	+ 14.004
Saint-Quentin	38.107	26.959	- 11.148
Fontainebleau	48.469	54.401	+ 5.752
Bourges	32.000	33.213	+ 1.213
Poitiers	21.918	42.214	+ 20 296
Troyes	51.867	58.989	+ 7.122
Pau	43.205	39.153	- 4.052
Cette	25 822	31.739	+ 5.917
Armentières	9.398	12.550	+ 3 152
Ensemble des filiales	<u>402.679</u>	<u>444.935</u>	+ 42 256

Les principaux titres que l'Omnium lyonnais détient en portefeuille ont contribué à élever le chiffre des bénéfices nets de 1903-1904. Ainsi la Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne-Firminy-Rive-de-Gier, a distribué, pour le dernier exercice, un dividende de 20 fr. contre un dividende de 18 fr. mis en paiement pour l'exercice précédent.

Pendant le dernier exercice, les actions de la Société électrique que l'Omnium possède, ont reçu un dividende de 5 % ; de même les titres de la Société l'Énergie électrique du littoral méditerranéen ont touché pour la première fois un dividende de 5 %.

Le développement rapide de la Société commerciale du carbure de calcium, a permis à cette dernière société de servir à ses actions un dividende de 6 %, dont le portefeuille de l'Omnium lyonnais a profité.

Enfin plusieurs compagnies, notamment les Chemins de fer à voie étroite de Saint-Saint-Étienne-Firminy-Rive-de-Gier, les Tramways d'Avignon et de Clermont-Ferrand, paient certaines redevances pour leur domiciliation dans les bureaux de l'Omnium.

En définitive, les bénéfices de l'exercice 1903-1904. se sont élevés à 492.999 fr., soit une augmentation de 61.945 francs sur ceux de l'exercice précédent. Ils ont progressé d'année en année, puisque en 1899-1900, ils étaient à 183.947 fr. pour s'élever à 294.813 fr. en 1900-1901 à et 411.156 fr. en 1901-1902.

La situation en fin d'exercice à l'égard des actionnaires, quant au dividende s'entend, se trouve modifiée du tout au tout pour les exercices 1902-1903 et 1903-1904. Par suite de la réduction du capital social voté à l'assemblée du 12 janvier 1903, qui a été ramené de 20.000.000 à 10.000.000, car les 10 millions dont le capital a été allégé ainsi que les bénéfices accusés aux bilans des exercices précédents ont servi à ramener les évaluations de l'actif à leur véritable valeur, les premiers résultats des différentes entreprises poursuivies par l'Omnium lyonnais, ayant été loin de donner les résultats escomptés.

Nous ne reviendrons pas sur le détail des comptes de l'exercice 1903-1904 que nous avons publiés et analysés dans notre numéro du 17 octobre dernier.

L'assemblée a ratifié les nominations comme administrateurs de MM. Janicot et Devise.

DEUILS

Nous apprenons la mort
(*Le Figaro*, 27 juillet 1905)

De M. Camille Chabert, ancien trésorier-payeur général du Calvados, chevalier de la Légion d'honneur, décédé à Caen.

INFORMATIONS FINANCIÈRES OMNIUM LYONNAIS (*Le Temps*, 26 novembre 1905)

L'assemblée ordinaire des actionnaires de l'Omnium lyonnais a eu lieu hier, sous la présidence de M. Albert Chabert.

Elle a approuvé les rapports du conseil et des commissaires sur les comptes de l'exercice 1904-1905 qui font ressortir le bénéfice à 694.493 fr. 88, y compris le report de l'exercice précédent de 38.474 fr. 27. Ce bénéfice permet la répartition de 600.000 fr., dont 6 % aux actionnaires, l'allocation de 32.800 fr. 98 à la réserve et un report à nouveau de 61.692 fr. 90.

Elle a nommé administrateurs M. Piaton et le comte Fernand Benedetti et renouvelé leur mandat aux commissaires actuels.

OMNIUM LYONNAIS DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS (*Cote de la Bourse et de la banque*, 27 novembre 1905)

L'Omnium lyonnais de chemins de fer et tramways a obtenu pendant l'exercice 1904-05 des résultats qui se présentent en sensible amélioration sur ceux de l'exercice précédent. Les comptes qui ont été soumis vendredi 24 novembre à l'assemblée des actionnaires — et que nous avons publiés dans notre numéro du 30 octobre dernier — se chiffrent par un bénéfice brut de 2.105.492 fr. 86, contre 600.603 fr. 81 en 1903-1904.

Les frais généraux ont été de 299.473 fr. 25, contre 117.604 fr. 62, de sorte que le bénéfice, avant paiements pour fonds de prévoyance, est de 1 million 906.019 fr. 61 en 1904-05, contre 542.999 fr. 19 en 1903-1904.

Le prélèvement pour fonds de prévoyance a été de 30.000 fr. en 1903-1904. La plus-value des bénéfices constatée en 1904-05 étant due en grande partie à une réalisation partielle du portefeuille, le conseil a estimé utile d'élever considérablement les prélèvements de prévoyance et a décidé, avec l'approbation de l'assemblée, de leur affecter 1.150.000 fr. Le bénéfice net figurant au bilan est donc de 656.019 fr. 61 pour 1904-1905, contre 492.999 fr. 19 en 1903-1904. Les soldes disponibles, par adjonction des reliquats respectifs des exercices précédents, ressortent à 694.493 fr. 88 pour 1904-05 contre 513.124 fr. 23 en 1903-04.

L'assemblée a décidé de porter le dividende à 6 fr. par action, contre 4 fr. 50 en 1903-1904, et a adopté la répartition suivante des bénéfices :

	1903-04	1904-05
Réserve légale	24.649 96	32.800 98
Dividende : 4 fr. 50 par action en 1903-04 et 6 fr. en 1904-05	450.000 00	600.000 00
Report à nouveau	38.474 27	61 692 90
Totaux égaux aux soldes disponibles	<u>513.124 23</u>	<u>691.493 88</u>

Comme de coutume, le rapport du conseil résume dans les tableaux qui suivent, les résultats d'exploitation des filiales de la Compagnie depuis leur ouverture à l'exploitation.

Tramways de Cannes (21 km.)

	Bénéf. net d'exploitation
1899 (ouverture de l'exploitation)	51.063 85
1900	92.371 87
1901	111.366 04
1902	125.295 57
1903	164.617 04
1904	181.232 41

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1905, le bénéfice net de l'exploitation s'est élevé à 146 932 64
contre 145.717 95
pour l'année 1904.

Soit une différence à fin septembre en faveur de 1905, de 1.214 66

Tramways de Saint-Quentin (4. km. 850)

	Bénéf. net d'exploitation
1899	31 517 77
1900	24.793 04
1901	19 231 83
1902	39.005 78
1903	50.809 06
1904	36 683 79

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1905, le bénéfice net d'exploitation s'est élevé à 31.300 54

contre 26.958 61

pour l'année 1904.

Soit une différence à fin septembre en faveur de 1905, de fr. 4.341 93

Tramways de Fontainebleau (5 km. 400)

	Bénéf. net d'exploitation
1899	30.019 08
1900	41.036 41
1901	42.005 62
1902	44.880 89
1903	58.149 54
1904	66.873 10

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1905, le bénéfice net d'exploitation s'est élevé à 55.689 76

contre 54.401 43

pour l'année 1904.

Soit une différence à fin septembre, en faveur de 1905, de 1.288 33

Tramways de Bourges (8 kml. 800)

	Bénéf. net d'exploitation
1899	50 820 07
1900	47.92594
1901	53.278 52
1902	50.750 08
1903	42.948 00
1904	42.867 05

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1905, le bénéfice net nets d'exploitation a été de 37.215 14

contre 33.212 75

pour l'année 1904.

Soit une différence à fin septembre, en faveur de 1905, de 4.002 39

Tramways de Poitiers (6 km.)

	Bénéf. net d'exploitation
1899 (ouverture à l'exploitation)	3.781 55

1900	25.310 68
1901	31.165 80
1902	31.921 72
1903	30.205 22
1904	56.499 43

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1905, les bénéfices nets d'exploitation ont été de 45.341 94

contre 42.214 04
pour l'année 1904.

Suit une différence à fin septembre, en faveur de 1905, de 3.127 90

Tramways de Troyes (11 km. 519)

Bénéf. net d'exploitation	
1899 (ouverture à l'exploitation)	16.744 78
1900	54.928 17
1901	55.903 00
1902	60.643 90
1903	67.102 77
1904	77 069 11

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1905, les bénéfices nets d'exploitation ont été de 66.932 04

contre 58.989 60
pour l'année 1904.

Soit une différence à fin septembre, en faveur de 1905, de 7.942 44

Tramways de Pau (6 km. 900)

Bénéf. net d'exploitation	
1900 (ouverture à l'exploitation)	8.446 11
1901	55.627 01
1902	50.554 53
1903	51.465 86
1904	51.191 78

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1905, les bénéfices nets d'exploitation ont été de 41.706 57

contre 39.153 51
pour l'année 1904.

Soit une différence à fin septembre, en faveur de 1905, de 2.553 06

Tramways de Cette (8 km. 650)

Bénéf. net d'exploitation	
1901 (ouverture à l'exploitation)	37.968 32
1902	26.238 45
1903	27.377 80
1904	29.315 25

Pendant les neuf premiers mois de l'exercice 1905, les bénéfices nets d'exploitation ont été de 24.023 90
contre 31 739 50
pour l'année 1904.
Soit une différence à fin septembre, en faveur de 1904, de 7.715 60

Tramways d'Armentières (7 km.)

Bénéf. net d'exploitation	
1901 (ouverture à l'exploitation)	4.610 70
1902	1.763 68
1903	9.951 74
1904	16.604 61

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1905, les bénéfices nets d'exploitation ont été de 13.594 56
contre 12.550 51
pour l'année 1904.
Soit une différence à fin septembre, en faveur de 1905, de 1.044 05

Pour l'ensemble des filiales, les bénéfices nets d'exploitation auront été les suivants :

Bénéf. net d'exploitation	
1899	183 947 18
1900	294.812 22
1901	411.156 84
1902	431.054 70
1903	502.626 99
1904	558.336 53

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1905, les bénéfices nets d'exploitation se sont élevés à 462.737 06
contre 444.937 90
pour l'année 1904.
Soit une différence à fin septembre, en faveur de 1905, de 17.799 16

Les titres de ces diverses compagnies figurent au bilan sous la rubrique « Titres des filiales » pour 4.383.720 fr., soit une augmentation de 10.098 fr. sur 1904 provenant de l'achat de divers titres de ces filiales.

Le rapport passe ensuite à l'examen des résultats des sociétés dont l'Omnium lyonnais fait figurer les titres sous la rubrique « Titres divers ».

La première partie « actions » s'élève à 2.135.218 francs 13 et comprend les titres de la Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions de la Société commerciale du Carbure de calcium ; de la Société « L'Électrique » ; de la Compagnie des Tramways d'Avignon ; des Chemins de fer sur routes d'Algérie ; du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris ; et, enfin, d'autres titres dont l'importance est secondaire.

Les actions de « l'Énergie électrique du Littoral méditerranéen » ne figurent plus dans cette énumération : elles ont été réalisées, à des conditions avantageuses, au cours de cet exercice.

Le dividende de l'exercice 1904 pour la compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions (réseau de 38 km 422) a été de 20 fr., comme celui de l'exercice précédent. Les formalités administratives n'ont pas été

suffisamment avancées pour que les travaux de transformation électrique et de construction des lignes nouvelles aient pu être commencés dans le premier semestre de 1905, ainsi que l'Omnium espérait pouvoir le faire.

Postérieurement à la clôture de cet exercice, le décret de concession a été rendu et les principales commandes de matériel ont été immédiatement effectuées. Les travaux à exécuter comportent 27 km de lignes nouvelles à construire, tant électriques qu'à vapeur, et 20 km de lignes à vapeur à transformer en traction électrique.

Une importante partie de ces travaux pourra être exécutée pendant l'exercice en cours.

En ce qui concerne les Tramways d'Avignon (18 km 764), leur exploitation a été reprise depuis le mois de mai 1902.

Les bénéfices nets d'exploitation ont été les suivants :

1902	37.491 13
1903	61.856 76
1904	64.551 01

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1905, les bénéfices nets d'exploitation se sont élevés à 50.221 33

contre, en 1904 54.495 41

Soit une différence, à fin septembre, en faveur de 1904, de 4.274 08

Cette Compagnie a déclaré, pour l'exercice 1904, un dividende de 4 francs par action.

Tramways de Clermont-Ferrand (8 km. 310).

Les résultats d'exploitation de ce réseau, dont la direction appartient à l'Omnium depuis le 1^{er} avril 1901, ont été les suivants :

	Bénéf. net d'exploitation
1900	130.958 10
1901	146.597 05
1902	175.929 92
1903	205.763 88
1904	223.085 58

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1905, les bénéfices nets de l'exploitation se sont élevés à 204.087 61

contre, en 1904 180.122 52

Soit, une différence, à fin septembre, en faveur de 1903, de 23.965 09

La Société l' « Électrique » n'a pas distribué de dividende pendant son dernier exercice. Les bénéfices ont été consacrés à des amortissements nécessités par les dépenses résultant de la construction et de l'installation de l'important garage qu'elle a fait construire à Paris.

La Société commerciale du carbure de calcium a distribué un dividende de 6 % pendant son dernier exercice. L'Omnium a réalisé, postérieurement au 30 juin, et cela dans de bonnes conditions, la participation qu'il avait dans cette affaire. Il a estimé, en conséquence, cette participation pour le montant de la réalisation survenue quelques jours après la clôture de l'année sociale.

La Société du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris a obtenu en 1905 le décret de déclaration d'utilité publique et a porté son capital de 2 à 30 millions.

L'Omnium a pris au 1^{er} janvier 1904 la direction de l'exploitation des Chemins de fer sur routes d'Algérie. Les bénéfices nets d'exploitation se sont élevés pendant l'année 1904 à 496.545 84

Pendant l'année 1903, ils ne s'étaient élevés qu'à 425.392 55

Soit en faveur de 1904, une somme de 71.153 29

Au cours des trois premiers trimestres de l'année en cours, les recettes avaient subi un fléchissement assez sensible sur le réseau des lignes à vapeur, du fait de la diminution des transports de vins.

Depuis le commencement d'octobre, une tendance sensible au relèvement des recettes semble se produire, et on espère que, grâce aux plus-values de bénéfices du réseau électrique, les produits nets d'exploitation seront peu affectés dans leur ensemble, 4^e la diminution de trafic des lignes à vapeur.

L'exécution d'un programme important de travaux destinés à améliorer les conditions d'exploitation est en cours actuellement.

La partie « Obligations » des « Titres divers » comprend les obligations 4 % des Tramways unis de Bucarest ; elle figure pour 2.225.434 fr. 20, en diminution de 180.026 fr. sur le chiffre du bilan précédent.

Cette diminution provient du remboursement des obligations sorties au tirage. L'amortissement de ces obligations doit être effectué dans un délai de neuf ans et demi, date de l'expiration des concessions actuelles.

L'assemblée a approuvé les rapports et les comptes qui lui étaient présentés et nommé administrateurs MM. Piaton et le comte Fernand Benedetti.

OMNIUM LYONNAIS
(*Le Capitaliste*, 24 mai 1906)

Les résultats de l'exercice 1904-1905, dont il a été rendu compte à l'assemblée générale des actionnaires du 24 novembre dernier, sont en progression sensible sur ceux du précédent exercice.

Ils ont permis la distribution d'un dividende de 6 fr. par action, contre 4 fr. 50 l'an dernier, tout en dotant plus largement les comptes de prévoyance.

Le bénéfice net s'est accru de 252 %, passant de 513.124 fr. à 1.806.019 fr. Cette augmentation très importante provient partiellement d'une amélioration des produits des filiales, mais elle est due principalement aux profits obtenus sur des réalisations avantageuses de titres du portefeuille. Le conseil d'administration, en présence du caractère exceptionnel de ces bénéfices, a pris la sage détermination de ne pas les distribuer intégralement et il a doté de 1.150.000 fr. le fonds de prévoyance, qui n'avait reçu l'an dernier que 50.000 fr.

Cette somme représentant approximativement le bénéfice réalisé sur les opérations du portefeuille, le dividende de 6 fr. provient, ainsi, des seuls produits de l'exploitation.

Dans le tableau suivant nous établissons la comparaison des résultats d'exploitation des sociétés filiales de l'Omnium lyonnais pendant les années 1903, 1904 et les neuf premiers mois de 1905.

Désignation des réseaux	Produit net de l'exploitation		
	1903	1904	Neuf 1ers mois 1905

Cannes	164.617	181.232	146.932
Saint-Quentin	50.809	36.684	31.301
Fontainebleau	58.149	66.873	55.690
Bourges	42.948	42.867	37.215
Cette	27.378	29.315	24.024
Armentières	9.952	16.605	13.595
Poitiers	30.205	56.499	45.342
Troyes	67.103	77.069	66.932
Pau	51.465	51.192	41.707

Pour l'ensemble des filiales, les bénéfices nets d'exploitation ont été les suivants, durant la période des cinq dernières années :

1900	294.812 22
1901	411.156 84
1902	431.054 70
1903	502.626 99
1904	558.336 53

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1905, les bénéfices nets d'exploitation se sont élevés à 462.737 06

contre, pour l'année 1904 444.937 90

Soit une augmentation, à fin septembre, de 17.799 16

En outre de l'intérêt que la société possède chez ses filiales, elle a pris des participations dans de nombreuses entreprises dont les principales sont les suivantes :

Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne-Firminy Rive-de-Gier et extensions, Société commerciale du Carbure de calcium, Énergie électrique du littoral méditerranéen, Tramways d'Avignon, Chemins de fer sur routes d'Algérie et, tout particulièrement, dans la construction de la ligne métropolitaine Nord-Sud de Paris (Montmartre-Montparnasse).

La Compagnie des Chemins de fer de Saint-Étienne-Firminy a distribué 20 fr. de dividende, comme l'année précédente. Les travaux restant encore à exécuter comportent 27 km de lignes nouvelles à construire ; une importante partie de ces travaux pourra être achevée pendant l'exercice en cours.

L'Omnium lyonnais a repris l'exploitation des Tramways d'Avignon depuis le mois de mai 1902. Cette Compagnie a déclaré, pour l'exercice 1904, un dividende de 4 fr. par action.

Lés produits d'exploitation des Tramways de Clermont-Ferrand sont en amélioration.

Postérieurement au 30 juin, la participation à la Société commerciale du Carbure de calcium a été réalisée dans de bonnes conditions ; le dividende distribué par cette société pendant son dernier exercice avait atteint 6 %.

Le conseil d'administration, dans son rapport, annonce que les longues étapes que parcourait la concession de l'établissement du Métropolitain Nord-Sud ont pris fin. La ligne Montmartre-Montparnasse a été déclarée d'utilité publique par une loi en date du 3 avril 1905 et les prolongements Gare-Montparnasse-Porte-de-Versailles et gare-Saint-Lazare -Porte-de-Saint-Ouen, par une loi en date du 19 juillet 1905.

En conséquence, et par les soins de l'Omnium lyonnais avec le concours de plusieurs grands établissements de crédit, la Société anonyme destinée à la construction et à l'exploitation du Métropolitain Nord-Sud a augmenté son capital, le portant de 2.000.000 à 30.000.000 de francs.

La participation que l'Omnium lyonnais possède dans cette affaire lui permet d'envisager une importante augmentation de ses produits d'exploitation pour les prochains exercices.

Le compte de profits et pertes de l'exercice 1904-1905 a été établi de la façon suivante :

	1903-04	1904-05
PRODUITS		
Produits de l'exercice.	<u>660.603 81</u>	<u>2.105.492 86</u>
DÉPENSES		
Frais généraux	117.604 62	299.473 25
Produit net de l'exercice	542.999 19	1.806.019 61
Fonds de prévoyance à déduire	50.000 00	1.150.000 00
Reste	492.999 19	656.019 61
Report de l'exercice précédent	20.125.04	38.47427
Bénéfice disponible	513.124 23	694.493 88
La répartition de ce bénéfice a été ainsi effectuée :		
Réserve légale	24.649 96	32.800 98
Dividende	450.000 00	600.000 00
Report à nouveau	38.474 27	61.692 90

Voici maintenant la comparaison des deux derniers bilans :

	30 juin 1904	30 juin 1905
ACTIF		
Caisse et disponibilités	1.711.081 30	3.128.366 77
Débiteurs	2.154.295 33	1.978.894 63
Portefeuille titres	7.547.005 95	8.744.372 33
Frais d'études	46.843 49	78.199 17
Frais de premier établissement, mobilier, marchandises	5 00	5 00
Total	<u>11.459.231 07</u>	<u>13.929.837 90</u>
PASSIF		

Capital social	10.000.000.00	10.000.000 00
Créanciers divers	373.753 90	1.488.34112
Réserve légale	22.111 84	46.781 80
Fonds de prévoyance	550.241 10	1.700.241 10
Profits et pertes	513.124 23	694.493 88
Total	11.459.231 07	13.929.837 90

La situation financière est très satisfaisante. La trésorerie sociale est toujours alimentée par l'important excédent des disponibilités sur les exigibilités.

En résumé, les participations anciennes de tramways demeurent normalement satisfaisantes, quoique modestes, tandis que les participations récentes paraissent susceptibles d'accroître les bénéfices des prochains exercices. Bien que la construction du Nord-Sud constitue un gros aléa, les cours actuels de l'action Omnium lyonnais semblent justifiés.

OMNIUM LYONNAIS
DE
CHEMINS DE FER & TRAMWAYS
(*Paris-Capital*, 12 juillet 1906)

La Société Omnium lyonnais de Chemins de fer et Tramways est, comme son titre l'indique, une entreprise qui a pour but toutes opérations industrielles, commerciales, immobilières et financières, tant en France qu'à l'étranger, se rattachant à l'industrie des chemins de fer et tramways.

Elle se trouve donc classée dans le groupe que l'on désigne habituellement sous le terme générique de valeurs de traction, et, parmi celles-ci, elle apparaît en bonne place.

Elle est d'existence relativement récente, puisque sa constitution ne remonte qu'au commencement de l'année 1896. Malgré cela, la somme d'activité déployée par l'Omnium lyonnais est déjà considérable.

Cette activité a porté jusqu'alors presque exclusivement sur la création, l'organisation ou l'exploitation, directe ou indirecte, d'entreprises françaises.

La société exploite, soit directement soit indirectement, les réseaux de Tramways de Saint-Quentin, Cannes, Troyes, Fontainebleau, Bourges, Poitiers, Cette, Pau, Armentières.

Elle est, en outre, intéressée dans les diverses affaires ci-après : Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne-Firminy-Rive-de-Gier, Tramways d'Avignon, Tramways de Clermont-Ferrand, Société l'Electrique, Société Commerciale de Carbure de Calcium, Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris (Montmartre-Montparnasse), [Chemins de fer sur routes d'Algérie*](#) et enfin Tramways Unis de Bucarest.

Toutes ces nombreuses créations ou participations ont entraîné, pour l'Omnium lyonnais, de fréquentes modifications de son capital social.

Fixé à l'origine à 750.000 francs, celui-ci a été successivement porté à

1.500.000 fr. dès 1896
4.000.000 fr. en 1897
10.000.000 fr. en 1898
20.000.000 fr. en 1900

Enfin, par décision de l'assemblée générale du 12 janvier 1903, le capital a été réduit de 20 à 10 millions au moyen de l'échange, à raison de deux contre une, des 200.000 actions anciennes de 100 fr. contre 100.000 actions nouvelles de 100 fr. entièrement libérées.

Il a été créé, en outre, 5.000 parts de fondateurs donnant droit à 25 % sur l'excédent des bénéfices, après prélèvement : 1° de 5 % pour la Réserve légale ; 2° un intérêt de 6 % aux actions ; 3° somme facultative pour créer un compte d'amortissement du capital-actions, ou pour constituer des réserves de prévoyance, et 4 %, sur le surplus 15 % au conseil d'administration.

Au point de vue des résultats d'ensemble, on peut dire que, sans être mirifiques, ceux-ci sont de nature à donner une certaine satisfaction pour le passé et autorisent à fonder de sérieuses espérances pour l'avenir.

Pour ce qui concerne les filiales directes, les bénéfices nets d'exploitation ont été, pour l'ensemble, les suivants (fr.) :

1899	183.947
1900	294.812
1901	411.157
1902	431.055
1903	502.627
1904	558.337
1905 (9 1 ^{ers} mois)	462.737

Il est intéressant de constater que toutes les filiales directes réalisent aujourd'hui des bénéfices et, pour plusieurs d'entre elles, les chiffres actuellement obtenus tendent à s'augmenter.

Quant aux autres entreprises, dans lesquelles l'Omnium lyonnais est également intéressé, si certaines lui ont valu ou peuvent lui valoir encore des mécomptes, il en est d'autres qui offrent toutes chances de participations fructueuses.

Parmi ces dernières, on peut citer notamment le Nord-Sud de Paris, dont les travaux d'établissement sont maintenant en voie d'exécution et vont se poursuivre pendant plusieurs années.

L'Omnium lyonnais a été le fondateur du Nord-Sud. Depuis 1899, il a poursuivi sans interruption les études de la ligne et des résultats à en obtenir. Ces études ont permis d'établir avec le plus grand soin les avant-projets, devis, calculs de dépenses et appréciation des recettes probables.

Nul doute que ce labeur considérable se traduira pour l'Omnium lyonnais par des bénéfices appréciables, en rapport avec ses engagements contractuels.

Les résultats généraux réalisés par l'Omnium lyonnais dans les différentes affaires dans lesquelles il est intéressé, ont rapporté à ses actionnaires des dividendes ayant varié de 4 à 6 %, depuis que toutes les filiales sont entrées dans la période de rendement.

Voici le relevé exact des répartitions distribuées depuis la fondation de la société :

Ex.	Divid. par act.
-----	-----------------

1896	1 35
1897 à 1901-1902	néant
1902-1903	4 00
1903-1904	4 50
1904-1905	6 00

Si la situation de l'Omnium lyonnais se présente aujourd'hui sous un jour favorable, tant sous le rapport industriel que commercialement, la situation financière ne le cède en rien aux deux points précédents.

Depuis la réduction du capital, le bilan s'est trouvé assaini et soulagé d'évaluations qui pouvaient donner lieu à quelques contestations.

La simple lecture du dernier bilan permettra de juger des conditions satisfaisantes dans lesquelles se présente la situation financière.

Ce bilan, arrêté au 30 juin 1905, s'établit comme suit (fr.) :

ACTIF		
Caisse et disponibilités en banque :	3.063.430 62	
Coupons à encaisser :	64.936 15	3.128.366 77
Débiteurs divers :	190.893 63	
Débiteurs avances aux filiales :	1.788.001 00	1.978.894 63
Portefeuille : Titres des liliales :	4.383.720 00	
Portefeuille : Titres divers : actions :	2.135.218 13	
Portefeuille : Titres divers : oblig. :	2.225.434 20	8.744.372 33
Frais d'études		78.199 17.
Usine d'Arudy		1 00
Marchandises et approvisionnements à Arudy		1 00
Frais de premier établissement		1 00
Brevets		1 00
Mobilier		1 00
Total		<u>13.929.837 90</u>
PASSIF		
Capital social		10.000.000 00
Créanciers divers		1.476.548 54
Coupons Omnium lyonnais		11.792-55
Réserve légale		46.761 80
Fonds .de prévoyance :		
Au 30 juin 1904 :	550.241 10	

Augmentation en 1904-1905 :	1.150.000 00	1.700.241 10
Profits et pertes :		
Bénéfice net exercice 1904-1905 :	656.019 01	
Report de l'exercice précédent :	38.474 27	694.493 88
Total		<u>13.929.837 90</u>

Notre opinion découle naturellement des conditions dans lesquelles nous venons d'envisager l'affaire.

Elle réunit, à titre officiel ou officieux, des compétences financières et techniques de tout premier ordre, parmi lesquelles il suffira de citer d'une part, MM. Cottet, et d'autre part, M. Holtzer.

Néanmoins, comme il s'agit surtout de l'agglomération de tramways de second ordre, tant soit peu disséminés en fait, il reste l'impression que la formule d'agrégation n'a pas dit son dernier mot, peut-être.

Elle gagnerait, selon nous, à s'étendre tout en se condensant ou à se condenser tout en s'étendant.

Omnium Lyonnais des Chemins de fer et Tramways
A.G.O., 26 novembre 1906
(*Les Assemblées générales*)

Conseil d'administration : MM. Albert Chabert, président ; Paul Andrié, vice-président ; Xavier Janicot, administrateur-délégué ; Édouard de Billy, Camille Chabert ; Maxime Duval, Maurice Piaton ; comte de Benedetti, Fernand Devise.

Commissaires : MM. Lewandowski et Cornu.

Directeurs : MM. Joseph Petit et Pierre de Magnin¹⁴.

Ingénieur-conseil : M. Gustave-Renault, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

OMNIUM LYONNAIS DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque, 30 novembre 1906*)

L'exercice 1905-06 de l'Omnium Lyonnais de Chemins de fer et Tramways a été non seulement privé de la source exceptionnelle de profits obtenue par la réalisation d'une fraction du portefeuille, mais a vu encore les différentes compagnies de tramways auxquelles il est intéressé ne lui donner qu'un revenu ordinaire et nullement en rapport avec les affirmations témérement optimistes qui avaient été répandues récemment un peu partout. Les comptes soumis le 26 novembre à l'approbation des actionnaires que nous avons publiés dans notre numéro du 5 novembre — se soldent en effet par un bénéfice de 985.726 fr. 38 contre 1.806.019 61 soit une réduction de presque moitié. Il faut, par contre, rappeler que, profitant l'année dernière de l'importance exceptionnelle de ses bénéfices, la société avait consacré aux amortissements la somme considérable de 1.150.000 fr. Les bénéfices distribuables restent celle aimée à un taux

¹⁴ Pierre de Magnin (1873-1928) : directeur (1906), puis administrateur délégué (1907) de l'Omnium Lyonnais. Son représentant dans diverses filiales métropolitaines, algériennes et marocaines. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 31 juillet 1925). Avis de décès : *Le Journal des débats*, 23 août 1928 (ci-dessous). Voir [Qui êtes-vous ?](#)

voisin de ceux de l'année dernière par suite de la réduction des amortissements à 319.758 90; le dividende a pu dans ces conditions être maintenu à 6fr. par action. Dans ces conditions, le solde du compte de profits et pertes et la répartition des bénéfices s'établissent comme suit :

	1904-05	1905-06
Bénéfices d'exploitation de l'exercice	1.806 019 61	985.726 38
Attribution au fonds de prévoyance	1.150.000 00	349.758 90
Bénéfices nets	656.019 61	655.967 48
Report de l'exercice précédent	38.474 27	61.092 90
Solde disponible	694.493 88	697.660 38
Répartition :		
Réserve légale	32.800 98	31.798 37
Dividende de 6 fr. par action sur 100.000 actions	600.000 00	600.000 00
Repart à nouveau	61.692 90	65 862 01
Total	<u>694.493 88</u>	<u>697.660 38</u>

Pendant l'exercice 1905 la marche des filiales est restée normale et les résultats qu'elles ont fournis sont en augmentation peu sensible sur ceux de l'année précédente; ces filiales comprennent les Tramways de Cannes, Saint-Quentin, Fontainebleau, Bourges, Poitiers. Troyes. Pau, Cette, Armentières. Pour 1905, les bénéfices de ces filiales se sont élevés à 576.936 20 contre 558.336 53 en 1906 Cette légère augmentation paraît, d'ailleurs, devoir être totalement contrebalancée par une diminution au moins [aussi] importante ; les résultats des premiers mois de 1906 ne donnent, en effet, qu'un bénéfice de 440.120 30 contre 402.737 00 pour la période correspondante de 1905.

Cette différence provient, d'une part, d'une moins-value s'élevant à 12.078 fr. 30 qui a affecté la Compagnie des Tramways de Cannes : cette moins-value est due à la grève subie par la Compagnie du 25 mars au 4 avril 1906 ; d'autre part, à la réfection du pont de la Gare, à Cette, ce qui prive ce réseau de tout le trafic provenant du chemin de fer. Il y a eu là une diminution importante de recettes. En outre, la société a eu d'importantes réfections de matériel à effectuer. Elle espère que l'administration pourra terminer, vers la fin de l'année 1907, la reconstruction du pont et que le service pourra être rétabli dans les anciennes conditions.

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

Les principales autres compagnies auxquelles l'Omnium lyonnais est intéressé, et dont les actions et obligations figurent au chapitre : « Titres divers » du bilan, sont les suivantes : Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions, Compagnie des Tramways d'Avignon, Chemins de fer sur routes d'Algérie, Chemins de fer départementaux de la Loire, Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris, et enfin d'autres titres dont l'importance est secondaire.

Pour la Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et Extensions, le dividende de l'exercice 1905 a été de 20 fr., comme celui de l'exercice précédent. Au cours de l'année 1900, cette compagnie a été autorisée à émettre 4.500.000 fr. d'obligations du type 4 % placés à différents établissements de crédit.

Les travaux de transformation électrique et de construction des nouvelles lignes ont été commencés au mois de mars 1906 et leur avancement se poursuit de façon à prévoir, si la durée de l'hiver n'est pas particulièrement longue, cette année, à pouvoir mettre en service le réseau transformé électriquement au mois de mai de l'année 1907, et faire suivre de très près la mise en exploitation par locomotives à vapeur des lignes nouvelles concédées.

Pour les Tramways d'Avignon, les bénéfices nets d'exploitation depuis le mois de mai 1902, époque à laquelle l'Omnium a pris cette exploitation, ont été les suivants :

	Bénéf. nets d'expl.
1902	37.491 13
1903	64.856 76
1904	64.551 01
1905	64.898 90

Pendant les neuf premiers mois de l'année 1900, les bénéfices nets d'exploitation se sont élevés à 55.772 90 contre 50.221 33 en 1905. soit une différence à fin septembre, de 5.551 03 en faveur de 1906.

Cette Compagnie a déclaré, pour l'exercice 1905. un dividende de 4 50 par action, contre 4 fr. l'exercice précédent.

Les Tramways de Clermont-Ferrand ont donné, en 1905, un bénéfice de 250 671 88 contre 233.085 58 en 1904, et les résultats des 9 premiers mois de 1906 s'élèvent à 206.192 43 contre 204.087 01 pour la même période de 1905, soit une augmentation de 2.104 82.

Pour les Chemins de fer sur routes d'Algérie, le rendement de 1905, qui atteint 491.334 fr. 38, était légèrement inférieur à celui de 1904 ; par contre, les neuf premiers mois de 1905 donnent une augmentation de 68.809 fr. 02 sur la même période de 1904.

L'Omnium a acquis, au cours du dernier exercice, un lot important d'actions des Chemins départementaux de la Loire et a repris, depuis le 1^{er} mars 1900, la direction de l'exploitation de cette compagnie : le réseau comporte actuellement 15 km. de lignes en exploitation. et le conseil général de la Loire a décidé récemment la création de 125 km de lignes nouvelles pour compléter le réseau.

Pour le Nord-Sud de Paris, le conseil de l'Omnium rappelle, dans son rapport, les concessions de prolongement de lignes obtenues et que nous avons mentionnées au fur et à mesure ; l'état d'avancement des travaux, sur les points où ils ont déjà été commencés, serait satisfaisant.

Enfin, pour les autres participations, le rapport signale qu'elles sont d'importance tout à fait secondaire et, d'ailleurs, pour la plupart, complètement amorties.

1907 (juin) : CRÉATION DE LA SOCIÉTÉ MINIÈRE DU DJEBEL-FELTEN (Algérie)

L'Omnium lyonnais
(*Le Journal des finances*, 17 août 1907)

L'Omnium lyonnais cote 128 fr. Son dividende pour l'exercice 1905-1906 ayant été de 6 fr. brut (5 fr. 50 net), il ne rapporte que 410 %. Donnera-t-il un jour beaucoup plus ? Je ne le crois pas.

Sur les 12 Sociétés de Tramways, ses filiales, dont les recettes se publient tous les huit jours, il en est plusieurs qui offrent l'image d'une stagnation à peu près complète.

Ainsi, Armentières, Cette, Clermont-Ferrand, Fontainebleau et Troyes. Pau, Avignon et Cannes enregistrent des plus-values assez sérieuses.

Mais Saint-Quentin et Poitiers sont en déroute. Le premier est en moins-value de 27.000 francs, et le second de 11.000 francs. Ces pertes sont plus que contrebalancées par Avignon, Pau et Cannes.

L'ensemble des filiales s'étant montré plutôt terne, il faut s'attendre à ce que le dividende pour 1906-1907 ne dépasse pas le précédent.

Quant à l'avenir, la progression sera très lente, attendu que la population n'augmente que fort peu dans la grande majorité des villes où se trouvent situés les réseaux de ses filiales. Mais, me dira-t-on, vous oubliez le fleuron de la couronne de l'Omnium lyonnais, le Métropolitain Nord-Sud, qui donnera certainement des résultats aussi brillants que son collègue.

C'est ce que je conteste absolument.

La ligne de cette Société, doublée du vieux Métropolitain, directement concurrencée par la ligne Nord-Sud de celui-ci, paraît destinée à végéter, et je suis convaincu qu'en faisant fond sur lui, on s'expose à de cruelles désillusions.

En résumé, l'Omnium lyonnais m'apparaît comme une affaire dont les dividendes ne prendront jamais le mors aux dents. Des pas en avant de 50 centimes tous les deux ou trois ans, voilà à quoi se bornera probablement leur progression.

C'est insuffisant.

Je conseille donc de vendre l'Omnium lyonnais. À sa place, je prendrais les actions privilégiées de l'Est Parisien qui s'inscrivent actuellement à 61 francs. [...]

NÉCROLOGIE
(*Le Journal des débats*, 3 septembre 1907)

On annonce la mort de :

M. Albert Chabert-Cretziano, chevalier de la Légion d'honneur, administrateur du Crédit industriel et commercial, président de l'Omnium lyonnais, de la Société des chemins de fer électriques souterrains Nord-Sud, de la Compagnie des lits militaires administrateur de la Compagnie des chemins de fer de l'Est algérien, de la Compagnie Transatlantique, de la Compagnie générale des Petites Voitures, etc., etc., décède à

l'âge de soixante-trois ans. Ses obsèques seront célébrées demain mardi, à midi, en l'église Saint-Philippe du Roule.

Xavier JANICOT président

Né à Saint-Étienne (Loire), le 21 janvier 1858.

Fils de Claudius Édouard Janicot, directeur de mines, et de Louise Adélaïde Soviche.

Marié en 1898 à Claire Marie Pauline Marchand, fille d'un architecte, sœur de Gabriel Marchand, agent de change à Rouen.

Bachelier ès sciences, ingénieur de l'École des mines de Saint-Étienne.

Ingénieur à Lyon (1881-1895).

Promoteur des [Charbonnages d'Héraclée](#) (1896).

Créateur et directeur général (1896), administrateur (1904), puis président de l'Omnium lyonnais.

Son représentant dans différentes filiales : Bourges, Cannes, Cette, Fontainebleau, Pau, Poitiers...

Administrateur de la Société commerciale du carbure de calcium (1901).

des Mines de Decazeville (1904).

de la Société minière du Djebel-Felten (1907),

Chevalier de la Légion d'honneur du 1^{er} nov. 1912 (min. Comm.) : vice-président Nord-Sud de Paris, administrateur CFRA, Tramways de Bucarest, Saint-Étienne-Firminy.

Administrateur de la Société financière pour l'industrie électrique (1916).

Officier de la Légion d'honneur du 24 fév. 1922 (min. Comm.), parrainé par Georges Charles Noblemaire : président Omnium lyonnais, Nord-Sud de Paris, Chemin de fer métropolitain de Naples, Société minière française au Maroc, Mines du Djebel-Felten et du Boudjoudoum, adm. Société des tramways de Bucarest.

Décédé à Paris 7^e, 27, quai d'Orsay, le 5 oct. 1926.

NOMINATION

Omnium lyonnais

(*Le Capitaliste*, 17 octobre 1907)

(*Gil Blas*, 18 octobre 1907)

L'Omnium lyonnais se présente à 137. Le conseil d'administration a nommé M. Xavier Janicot président du conseil d'administration en remplacement de M. A. Chabert, décédé. Il a nommé administrateurs M. Paul Buffet ¹⁵, administrateur de la Société générale de Crédit industriel et commercial, et MM. P. de Magnin et J. Petit, précédemment directeurs de l'Omnium lyonnais.

ASSEMBLEES D'ACTIONNAIRES

Omnium lyonnais

(*Gil Blas*, 1^{er} décembre 1907)

¹⁵ Paul Buffet (1857-1927) : fils de Louis Buffet, ancien parlementaire des Vosges. Administrateur du CIC (1899-1927), son représentant dans diverses sociétés, dont plusieurs filiales de l'Omnium lyonnais (Tramways de Bourges, Cannes, Cette, Fontainebleau, Pau, Troyes, Métropolitain de Naples...). Voir [Qui êtes-vous ?](#)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de l'Omnium lyonnais de chemins de fer et de tramways a eu lieu, à Lyon, avant-hier, 28 novembre, sous la présidence de M. Xavier Janicot, président du conseil.

Il ressort des comptes qui lui ont été présentés, que les produits nets résultant des opérations courantes de la société se sont élevés, pour l'exercice 1906-1907, à fr.

326.080 45

contre 1.233.455 fr. 35 d'ans l'exercice 1905-1906.

De ce produit, il y a lieu de déduire les frais généraux, dont le montant est de : 242.627 80

et le prélèvement pour le fonds de prévoyance effectué par le conseil, conformément aux statuts, et qui, cette année, a été de : 450.000 00 692.027 80

contre 349.758 fr. 90 l'an dernier.

Il reste donc disponible une somme de 633.452 65

qui, jointe au report de l'exercice antérieur, soit 65.862 01

donne un total de 609.314 66

dont l'assemblée avait à déterminer l'emploi.

L'assemblée a adopté, à l'unanimité, les résolutions suivantes :

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

2° L'assemblée générale approuve le bilan et les comptes arrêtés au 30 juin 1907, tels qu'ils viennent d'être présentés, et arrête, en conséquence, à la somme de 633.452 65

le solde créditeur du compte profits et pertes, auquel il convient d'ajouter le report à nouveau de l'exercice précédent 65.862 01

Soit, au total 609.314 66

Cette somme sera répartie comme suit :

5 % à la réserve légale sur 633.452 65 31.672 63

6 % brut aux 100.000 actions 600.000 00

Report à nouveau 67.642 03

Le dividende de 6 francs sera payé, sous déduction des impôts de finance, à partir du 10 décembre 1907.

3° L'assemblée générale donne *quitus* à la succession de M. Albert Chabert, administrateur décédé.

4° L'assemblée générale ratifie la nomination de MM. Paul Buffet, A. Laurans ¹⁶, P. de Magnin et J. Petit, comme administrateurs de la société.

Le mandat de M. P. Buffet prendra fin à la même époque que celui conféré à M. Albert Chabert, administrateur décédé, qu'il remplace.

La durée du mandat conféré à MM. A. Laurans, P. de Magnin et J. Petit sera de six années, sauf renouvellement prévu à l'article 26 des statuts.

5° L'assemblée générale nomme MM. P. Andrié, F. Devise, X. Janicot, administrateurs de la société pour une nouvelle période de six années.

6° L'assemblée générale nomme commissaires des comptes, pour l'exercice 1907-1908, MM. Maurice Lewandowski et Zéphirin Cornu, et fixe à 500 francs la rémunération de chacun d'eux.

7° L'assemblée générale ratifie tous les marchés et entreprises, dans lesquels un ou plusieurs administrateurs avaient, un intérêt direct, ou indirect, et donne, pour l'exercice en cours, à ceux des administrateurs de la société qui en auraient besoin, les autorisations prescrites par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

¹⁶ Albert Laurans (1856-1916), : X-Mines. Au service du groupe Mirabaud. Notamment directeur (1903), puis administrateur (1907) des Mines de Ouasta et Mesloula. Voir [encadré](#). Vice-président (mai 1905), puis président (juin 1908) du Nord-Sud de Paris.

INGÉNIEURS
NOMINATIONS
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 25 juin 1908)

M. Albert Laurans, ingénieur en chef des mines, a été nommé président du conseil d'administration du Métropolitain Nord-Sud, et M. Xavier Janicot, ingénieur civil des mines, président de l'Omnium lyonnais, en remplacement de M. Chabert, décédé, qui occupait ces deux postes.

ASSEMBLEES D'ACTIONNAIRES
Omnium lyonnais
(*Gil Blas*, 2 décembre 1908)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de l'Omnium lyonnais de Chemins de Fer et Tramways a eu lieu, à Lyon, le 27 novembre dernier.

Les comptes qui lui ont été fournis témoignent des nouveaux progrès réalisés pendant le dernier exercice. Les produits bruts de l'exercice, dans lesquels entrent principalement en ligne de compte les dividendes perçus sur les filiales, ont passé de 1.306.080 fr. 45 à 1.560.233 fr. 54. Le montant des bénéfices nets s'élève à 1.270.555 fr 53 contre 1.083.452 fr. 65 en 1906-1907. Le conseil a commencé par mettre à profit cette augmentation en portant une somme de 500.000 francs au lieu de 450.000 francs au fonds de prévoyance. Il est resté 770.555 fr. 53 pour le dernier exercice contre 633.462 fr. 65 en 1906-1907. En ajoutant à ces chiffres, les reliquats respectifs des exercices précédents, le solde disponible ressort à .838.197 56 (contre 699.314 fr. 66), somme que le conseil a proposé de répartir comme suit :

Réserve légale	38.527 78
Dividende aux actions	700.000 00
Dividende des parts	33.333 33
Conseil d'administration	29.950 47
Report à nouveau	36.385 98
Total	<u>838.197 56</u>

L'assemblée a approuvé les comptes tels qu'ils lui étaient présentés, ainsi que la répartition ci-dessus et fixé en conséquence le dividende de l'exercice 1907-1908 à 7 francs par action, contre 6 francs pour les exercices précédents.

L'assemblée a désigné à nouveau MM. M. Lewandowski et Z. Cornu, comme commissaires des comptes pour l'exercice en cours et renouvelé aux membres du conseil les autorisations requises par la loi de 1867 sur les sociétés.

OMNIUM LYONNAIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 septembre 1909)

Parallèlement aux actions du Nord- Sud, sa filiale, les titres de l'Omnium lyonnais ont pris récemment une sensible avance ; le Nord-Sud est, en effet, l'entreprise la plus importante à laquelle la Compagnie ait appliqué son activité.

L'Omnium lyonnais a été créé en janvier 1896 ; on était alors dans la période de gestation des entreprises de tramways, et les fondateurs de la société avaient pour objet de constituer un portefeuille de valeurs de traction, de créer et financer des affaires nouvelles, en en conservant le contrôle. Le capital primitif de 750 000 fr. fut rapidement porté à 1.500.000 fr. l'année même de la fondation. puis à 4 millions en 1897, 10 millions en 1898, 20 millions en 1900. C'est à cette date que commença la crise des entreprises de tramways créées avec des capitaux trop élevés ; les grands trusts eurent à traverser une période très difficile, où la Compagnie générale de traction sombra même à peu près complètement. Les administrateurs de l'Omnium lyonnais, qui avaient su conserver à la société une situation financière solide, évitèrent ainsi une catastrophe ; mais désirant couper complètement le mal dans sa racine et avoir la libre disposition des bénéfices futurs, ils réduisirent énergiquement le capital de moitié, ce qui permit d'amortir d'un seul coup 10 millions sur l'actif, et de ramener le portefeuille-titres à des prix auxquels il n'y avait plus aucun risque à courir. Les actions anciennes de 100 fr. furent donc échangées, en 1903, à raison de deux pour une, contre des actions nouvelles. Celles-ci sont aujourd'hui au nombre de 100.000. Il existe, en outre, 5.000 parts de fondateurs ayant droit à 25 % des bénéfices, après que les actionnaires ont touché une première répartition de 5 francs.

Les bénéfices de l'Omnium lyonnais proviennent, d'une part, des opérations réalisées sur les titres du portefeuille et des revenus encaissés ; d'autre part, des travaux de construction, car il joue le rôle d'entrepreneur vis à-vis de ses filiales. Les filiales directes, gérées par l'Omnium lyonnais, au point de vue de l'exploitation, sont les Tramways de Cannes, Fontainebleau, Bourges, Poitiers, Troyes, Pau, Cette et Armentières. Depuis cinq ans, ces réseaux donnent un bénéfice net l'exploitation de 500 à 550.000 fr., à peu près stationnaire ; de ce bénéfice, il faut déduire les charges financières et l'amortissement, de telle sorte qu'il ne reste, à coup sûr, qu'une faible rémunération pour le capital ; l'Omnium lyonnais a 4.159.839 fr. engagés dans ces filiales, auxquelles il a avancé, en outre, 1.495.000 fr., somme productive d'un intérêt de 4 %.

Le portefeuille de l'Omnium lyonnais comprend, en dehors des titres des sociétés précédentes gérées par lui, 1.643.084 fr. d'obligations 4 % des Tramways de Bucarest, dont le remboursement doit être effectué dans un délai de six ans, et 2.395.956 fr. d'actions des Compagnies suivantes : Chemins de fer de Saint-Étienne-Firminy-Rive-de-Gier ; Tramways d'Avignon ; Chemins de fer sur routes d'Algérie ; Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris. Leur estimation au bilan est faite à des cours inférieurs à ceux pratiqués au 30 juin 1908.

La Société de Saint-Étienne-Firminy-Rive-de-Gier exploite un réseau de 65 km, dont 30 à vapeur et 26 à l'électricité ; elle donne un dividende régulier de 20 fr. Le réseau a été achevé en 1909 et l'Omnium lyonnais, chargé des travaux, a pris tout son bénéfice sur cette affaire.

Les Tramways d'Avignon (8 km. 310) progressent normalement et donnent des dividendes croissants : 7 fr. pour 1907 contre 6 fr. pour 1906.

Les Chemins de fer sur routes d'Algérie (192 km) développent aussi leur trafic, mais d'une manière beaucoup plus intéressante, et l'on peut espérer encore de sensibles progrès de cette entreprise, qui, dès à présent, rémunère convenablement son capital — 10 fr. aux actions privilégiées de 200 fr. et 5 fr. aux actions ordinaires.

Enfin la dernière participation est celle du Nord-Sud. C'est l'Omnium lyonnais qui a été le promoteur, le concessionnaire et l'entrepreneur de cette affaire. Nous avons publié récemment une étude sur le Nord-Sud et n'avons pas à y revenir. Mais il faut

noter ici que les travaux de construction seront, pour la plus grande partie, achevés en 1910 et que, par conséquent, l'Omnium lyonnais n'aura plus cette source de bénéfices.

La composition quantitative du portefeuille n'étant pas publiée, on ne peut savoir la valeur exacte des actions Nord-Sud détenues par l'Omnium lyonnais. Leur cours était de 245 fr. à la fin de juin 1908 ; il va, par conséquent, aujourd'hui, par rapport au prix d'inventaire, une plus-value de 50 % au moins, ce qui peut correspondre à 500.000 fr. ou 1 million, suivant la quantité de titres détenus.

Toutefois, le portefeuille des participations indirectes étant, au total, de 2.395.956 fr., comme nous l'avons dit, le chiffre de 1 million serait sans doute un extrême maximum.

En résumé, le portefeuille de l'Omnium lyonnais est assez bien composé, et a pris, depuis un an, une sérieuse plus-value par suite de la hausse des titres Nord-Sud ; les lignes de tramways gérées directement par la Compagnie sont peut-être des entreprises plus modestes et sans grande envergure, mais elles doivent, par contre, rémunérer la Société-mère de ses charges de gestion.

Par suite de l'achèvement des travaux de la Société de Saint-Étienne-Firminy-Rive-de-Gier et de ceux du Nord-Sud en 1910, l'Omnium lyonnais va perdre ses deux sources principales de bénéfices d'entrepreneur. La Société arrivera-t-elle à trouver dans des affaires nouvelles d'autres sources de profits ? On conçoit qu'il est impossible, pour l'instant, de répondre à une telle question.

Les résultats obtenus par l'Omnium lyonnais ont été les suivants, depuis dix ans :

Ex.	Bénéf. bruts	Bénéf. nets	Divid. totaux	Divid. action
1898-1899	710.307	488 317	—	—
1899-1900	966.508	688.112	—	—
1900-1901	831.694	601.323	—	—
1901-1902	639.612	450.241	—	—
1902-1903	633.815	512.117	400 000	4 00
1903-1904	660.603	542.999	450 000	4 50
1904-1905	2.105.492	1.806.019	600.000	6 00
1905-1906	1.233 155	985.726	600.000	6 00
1906-1907	1.326.080	1.083.452	600.000	6 00
1907-1908	1.560.234	1.270.556	700.000	7 00

Il est vraisemblable que les bons résultats obtenus depuis 1904 sont dus aux bénéfices réalisés sur l'entreprise du Nord-Sud. Pour 1908-09, la Société pourra annoncer également un résultat très brillant, les travaux de sa filiale ayant été des plus actifs et les cours de ses actions ayant vivement progressé. Mais il est possible que les profits de 1908-09 ne soient plus égalés dans un avenir prochain ; on ne peut guère compter sur une nouvelle plus-value du portefeuille, et les travaux de construction vont être bientôt terminés ; il ne restera donc comme source de profits que l'exploitation de quelques modestes lignes de tramways et les revenus du portefeuille, à moins que la Compagnie ne se lance dans de nouvelles affaires.

Les bénéfices réalisés par l'Omnium lyonnais ont été répartis avec une grande prudence. Malgré l'amortissement de 10 millions pratiqués grâce à la réduction du capital, malgré la suppression complète du dividende de 1899 à 1904, le conseil

continue à faire chaque année de très importants prélèvements en faveur des réserves. Au dernier bilan, le fonds de prévoyance s'élevait ainsi à 3 millions de francs, ou 30 % du capital, ce qui est d'autant plus remarquable que l'estimation de l'actif est infiniment prudente.

Voici comment s'établissait le bilan de la société au 30 juin 1908 (fr.) :

ACTIF	
Immeuble	700.000 00
Caisse et banques	1.670.574 63
Débiteurs divers	2.345.795 86
Avances aux filiales	1.495.001 »
Portefeuille :	
Titres des filiales	4.159.839 00
Actions diverses	2.395.956 00
Obligations	1.643.081 20
Compte Nord-Sud de Paris	99 008 83
Etudes	2.265 84
1 ^{er} établissement, mobilier, etc.	4 00
	<u>14.512.429 36</u>
PASSIF	
Capital social	10.000.000 00
Créanciers divers	512.553 02
Coupons à payer	18.645 00
Réserve légale	143.033 78
Fonds de prévoyance	3 000.000 00
Profits et pertes	838.197 56
	<u>14.512.429 36</u>

La trésorerie est, comme on le voit, très largement assurée, puisqu'il existe 1 million 670.000 fr. de disponibilités immédiates en regard de 1.275.000 francs de créanciers divers, répartition du dernier exercice comprise ; ceci, sans tenir compte des sommes contenues dans les débiteurs divers, qui sont pourtant rentrées depuis le début de l'exercice, d'après le rapport. L'excédent de l'actif de la Compagnie sur le passif exigible est de 13.237.000 fr. Ceci représente 132 francs par action. Il convient d'y ajouter les bénéfices de 1908-09 et la plus-value prise par le portefeuille, de telle sorte que la valeur intrinsèque de l'action Omnium lyonnais ne doit guère s'écarter de 150 fr. Cette action offre donc de sérieuses garanties au cours actuel. La bonne gestion et la forte situation financière de l'Omnium lyonnais permettent ainsi de considérer comme admissibles les cours cotés, bien que l'avenir de la Société ne soit nullement certain et que ses principales sources de profits soient sur le point de se tarir.

Les actionnaires de l'Omnium lyonnais des Chemins de fer et Tramways (capital 10 millions), se sont réunis aujourd'hui à Lyon.

Le solde créditeur du Compte Profits et pertes clos au 30 juin 1909 a été arrêté à la somme de 1.007.007 fr. 78, auquel il convient d'ajouter 36.385 fr. 98 provenant du report de l'exercice précédent, soit au total : 1 million 043.463 fr. 76.

Le dividende a été fixé à 8 francs et sera payé, sous déduction des impôts de finance, à partir du 7 décembre 1909.

L'assemblée a nommé administrateurs MM. Édouard de Billy, Paul Buffet et Maxime Duval. Elle a désigné comme commissaires aux comptes MM. Maurice Lewandowski et Zéphirin Cornu.

OMNIUM LYONNAIS DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 15 décembre 1911)

Dans leur assemblée du 23 novembre dernier, les actionnaires de l'Omnium Lyonnais de chemins de fer et tramways ont approuvé les comptes de l'exercice 1910-11, que nous avons analysés dans notre numéro du 28 octobre et qui font ressortir un bénéfice brut de 1.216.609 99 contre 2.176.500 03 en 1909-10, soit une diminution de près de 960.000 fr.

Par suite de la suppression de la dotation au fonds de prévoyance et de la notable diminution des frais généraux, le bénéfice net n'est qu'en légère diminution sur le précédent. Il ressort en effet, à 942.567 84 contre 972.233 74 en 1909-10 et 1.007.077 78 en 1908-69.

En conséquence, le dividende a pu être maintenu à son chiffre antérieur de 8 fr. par action et 13 fr. 33 1/2 par part de fondateur.

Voici, d'ailleurs, comment se comparent les deux dernières répartitions :

	1910	1911
Réserve légale	48.611 69	47.103 09
Dividende actions	800.000 00	800.000 00
Dividende parts	66 666 67	66.666 67
Tantièmes	48 543 30	44.244 66
Report à nouveau	81.346 70	65.399 82
	1.045 168 36	1 023.414 54

En ce qui concerne le bilan soumis aux actionnaires, nous l'avons publié dans notre numéro du 28 octobre. Contentons-nous de rappeler que les variations de ce bilan comparativement avec le précédent sont les suivantes :

À l'actif, le compte débiteurs est en diminution de 718.30377. Le compte études figure toujours pour 1 fr. Il a été amorti avant inventaire d'une somme de 20.294 francs 87 représentant le montant des études effectuées au courant de l'exercice.

Au passif, les créditeurs divers sont en diminution de 712.700 47.

La situation financière est très satisfaisante. Les exigibilités n'atteignent que 1200.000 fr., alors que les disponibilités (non compris le portefeuille qui se monte à

près de 6.700.000 fr.) émargent pour 8.620.000 fr. Le fonds de roulement ressort ainsi à 7.400.000 fr. environ.

*
* *
*

La partie principale du rapport du conseil mentionne les résultats d'exploitation des filiales les plus importantes de la compagnie ; elle peut être résumée comme suit :

L'exploitation du Chemin de Fer Nord-Sud, inaugurée le 5 novembre 1910 par l'ouverture de la ligne principale entre les stations Porte de Versailles (terminus Sud) et Notre-Dame-de-Lorette, a été, dès le 25 février 1911, étendue à la ligne secondaire Gare Saint-Lazare-Porte de Saint-Ouen ; puis, le 9 avril suivant, au prolongement de la ligne principale depuis la station Notre-Dame-de-Lorette jusqu'à la station Place Pigalle, ce qui a porté le développement des lignes parcourues par les trains à 11 km. 3 environ. Le service s'est poursuivi d'une manière ininterrompue. Le trafic, considérable dès le premier jour, accusait une tendance très nette à un accroissement rapide.

Les travaux ont été continués avec activité, tant sur l'embranchement de la ligne secondaire qui doit relier la station La fourche à celle de la Porte de Clichy, que sur le prolongement de la ligne principale qui s'engage sous la butte Montmartre pour aboutir à la place Jules-Joffrin. De ces deux sections complémentaires, la première est déjà livrée aux services de la superstructure pour le ballastage, la pose des voies et celle des canalisations électriques, de manière à pouvoir être entièrement terminée dès la fin de cette année; et la seconde est en bonne voie, puisque le grand tunnel de la Hutte est percé et que l'on escompte l'achèvement pour le commencement de février 1912, pourra très probablement s'ouvrir à son tour au trafic vers le mois de juin.

La société a obtenu, en outre, pendant le premier semestre de 1911 : 1° la concession définitive du prolongement de sa ligne principale, de la place Jules-Joffrin à la Porte de la Chapelle, qui lui était concédé à titre éventuel depuis 1908 ; 2° la concession de l'embranchement de la gare Montparnasse à la Porte de Vanves, sous réserve d'exploitation en navette. La société n'a consenti à souscrire à cette exigence que moyennant des compensations dont la plus importante a été une nouvelle prolongation de cinq ans de la durée de la concession qui, par suite d'accords précédemment conclus, se trouve en fait prolongée de dix années.

Ces deux nouvelles concessions portent le développement total du réseau, de 15 à 20 km environ.

La Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions a distribué, pour l'année 1910, un dividende de 24 fr. par action, contre 20 fr. les années précédentes. Pendant l'exercice en cours, et conformément à son programme, la Compagnie a continué les travaux d'électrification de son réseau. En juin 1911, elle a terminé l'électrification de la ligne de Saint-Genest-Roche-la-Molière. Pour terminer cette transformation, elle a décidé d'augmenter son capital et de faire une émission correspondante d'obligations. L'Omnium Lyonnais s'est largement intéressé dans cette opération. Les travaux d'électrification de voies portent sur les lignes de : Terrenoire—Rive-de-Gier, La Terrasse-La Fouillouse, Firminy-Le Pertuiset, soit une longueur de 37 kilomètres. Ils comprennent, en outre, la construction de quatre sous-stations de transformation. Ces travaux sont exécutés sous la direction des services techniques de l'Omnium.

La Compagnie des Tramways d'Avignon a distribué, pour l'exercice 1910, un dividende de 7 fr., égal à celui des années précédentes. Fin 1910, les bénéfices d'exploitation se sont élevés à 73.051 98 contre, en 1909, 79.474 57. Cette Compagnie sollicite la concession de deux lignes nouvelles : l'une, d'une longueur de 3 km, desservant Villeneuve-lez-Avignon ; l'autre, d'une longueur de 9 km, devant aboutir à Château-Renard. La mise à l'enquête de la ligne de Villeneuve a été retardée

par suite de difficultés provenant de son tracé sur un pont qu'il y a lieu de réfectionner. Quant à la ligne de Château-Renard, sa mise à l'enquête vient d'être ordonnée.

Les bénéfices nets d'exploitation de la Société des chemins de fer sur routes d'Algérie ont passé de 125.397 20 en 1903 à 967.574 17 en 1910. Pendant les neuf premiers mois de l'année 1911, les bénéfices nets d'exploitation se sont élevés à 744.312 32 contre, en 1910, à 726.767 86, soit une différence, à fin septembre, en faveur de l'année 1911, de 17.514 16. Elle a distribué, pour l'année 1910, aux actions de priorité un dividende de 10 fr., égal à ceux des années précédentes et aux actions ordinaires un intérêt de 8 fr., contre 6 fr. en 1909 et 5 fr. en 1908. Les accords intervenus entre cette Compagnie et le département d'Alger, pour l'exploitation d'un nouveau réseau d'une longueur de 144 km, viennent d'être consacrés par une convention et un cahier des charges, signés actuellement par les deux parties. Le dossier sera transmis à l'examen du Conseil général des ponts et chaussées et du Conseil d'État en vue du décret d'utilité publique.

Après avoir approuvé la répartition des bénéfices, l'assemblée a réélu MM. F. Benedetti, A. Laurans, P. de Magnin et M. Piaton, administrateurs sortants.

NÉCROLOGIE
Maxime Duval
(*Le Temps*, 20 avril 1912)

Les obsèques de M. Maxime Duval, administrateur de la Société générale, de la Banque I. et R. des Pays-Autrichiens, des Câbles télégraphiques, du « Nord-Sud », de l'Omnium lyonnais, des Chemins de fer et tramways, ont été célébrées avant-hier à Saint-François-de-Sales. Le deuil était conduit par le fils du défunt, M. Maxime Duval ; par son gendre, M. André Le Mallier, consul de France, et par son petit-fils, M. Maurice Le Mallier.

NOMINATIONS
(*Le Temps*, 19 juin 1912)

Le conseil d'administration de l'Omnium lyonnais de chemins de fer et tramways, dans sa séance, du 17 juin 1912, a nommé vice-président du conseil M. Paul Buffet, et administrateur, en remplacement de M. Maxime Duval, décédé, le comte René de Matharel ¹⁷.

OMNIUM LYONNAIS DE CHEMINS DE FER ET DE TRAMWAYS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 décembre 1912)

Dans notre numéro d'hier, nous avons rendu compte succinctement de l'assemblée générale des actionnaires de l'Omnium lyonnais de chemins de fer et de tramways qui s'est tenue à Lyon, lundi dernier, et nous croyons superflu de revenir aujourd'hui sur les résultats obtenus par la société au cours de l'exercice 1911-1912.

¹⁷ René de Matharel (1859-1918) : commissaire aux comptes, puis administrateur (mars 1906) de la Société générale. À ce titre, commissaire aux comptes de la Société nouvelle du canal de Panama et de la Société centrale de dynamite, administrateur des Mines d'or de Soavinarivo, des Sucrieries d'Égypte, du Crédit foncier égyptien et de l'Omnium lyonnais.

Rappelons simplement que le bénéfice net de l'exercice atteint 959.759 78 contre 942.067 84 en 1910-1911 et que le dividende a été maintenu à son chiffre antérieur de 8 fr. par action. Le solde disponible de l'exercice, s'élevant à 1 million 025.159 60 (report antérieur compris) a reçu l'affectation suivante, comparaison faite avec l'année précédente;

	1910-11	1911-12
Réserve légale	47.103 09	47.987 99
Dividende des actions	800.000 00	800.000 00
Dividende des parts	66.666 67	66.666 67
Au conseil	44.244 66	46.765 76
A reporter à nouveau	65.399 82	63.739 18
	<u>1.023.414 21</u>	<u>1.025.159 60</u>

Le dividende de 8 francs par action sera mis en paiement à partir du 8 décembre prochain.

*
* * *

Comme de coutume, le rapport du conseil d'administration fournit sur les résultats d'exploitation des filiales les plus importantes de la compagnie, divers renseignements qui peuvent se résumer comme suit :

L'exploitation du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris qui portait au 30 juin 1911 sur une longueur commerciale de 11 km. 331 comprenant la ligne principale depuis l'origine à la porte de Versailles jusqu'à la station place Pigalle, formant terminus provisoire, et la ligne secondaire de la gare Saint-Lazare à la porte de Saint-Ouen, a été, le 20 janvier 1912, étendue à l'embranchement de cette dernière ligne qui relie la station La Fourche à la Porte de Clichy et dont l'addition a élevé la longueur totale exploitée à 12 km. 614.

L'augmentation progressive «lu trafic qui, malgré le développement des autobus, n'a pas cessé de se continuer durant l'exercice 1911-1912, s'en est immédiatement ressentie ; les recettes en ont été accrues, en effet, dans des proportions satisfaisantes.

Les souterrains en cours d'exécution sous la Butte-Montmartre, pour le prolongement de la ligne principale depuis la place Pigalle jusqu'à la place Jules-Joffrin, ont pu être livrés aux services de la superstructure en avril 1912 : l'équipement en a été poursuivi depuis lors assez rapidement pour qu'on ait pu faire, dès le 31 octobre dernier, l'ouverture à l'exploitation du nouveau tronçon, qui a trouvé dès le premier jour, dans les quartiers si populeux du dix-huitième arrondissement, un nouvel élément de trafic dont l'importance a déterminé un accroissement notable de la recette journalière.

Les nouvelles concessions obtenues durant le premier semestre 1911 et comprenant : d'une part, le prolongement de la ligne principale de la place Jules-Joffrin à la porte de la Chapelle, d'autre part, la ligne secondaire de la gare Montparnasse à la porte de Vanves, ont été respectivement consacrées par les deux lois déclaratives d'utilité publique des 24 janvier et 19 juillet 1912. La seconde de ces lois, en sanctionnant définitivement les clauses de la dernière convention passée avec la Ville de Paris, a prorogé la durée de la concession jusqu'au 31 décembre 1955 et porté le développement du réseau à une longueur effective d'un peu plus de 20 kilomètres.

Les travaux du prolongement vers la porte de la Chapelle sont déjà en cours ; quant à ceux de la ligne de Vanves, ils ne pourront être entrepris que lorsque la Ville aura réalisé les expropriations qu'elle s'est engagée à faire dans la rue de Vanves pour y permettre l'établissement des stations.

Compagnie des chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions. — Les travaux d'électrification sont achevés en ce qui concerne les lignes de Firminy-Pertuiset et de Terrenoire-Saint-Chamond. L'exploitation électrique a commencé en juillet 1912 pour la première, et en octobre dernier pour la seconde.

Sur quatre sous-stations prévues au programme de transformations, trois sont actuellement achevées.

Le chiffre des recettes est passé de 2.005.402 francs 55 en 1910, à 2.071.177 85 en 1911 et à 1.809.680 00 pour les dix premiers mois de l'année 1912, en augmentation de 109.354 30 sur la période correspondante de l'année précédente.

Comme conséquence de ces augmentations, le dividende mis en distribution, qui avait été de 20 fr. pour les années antérieures à l'exercice 1910, a pu être porté à 21 fr. dès l'exercice 1910 et à 25 fr. pour l'exercice 1911.

La Compagnie des Tramways d'Avignon a distribué, pour l'exercice 1911, un dividende de 7 fr., égal à celui des années précédentes.

En 1911, les bénéfices d'exploitation se sont élevés à 76.864 93 contre en 1910, 73.050 98. Pendant les neuf premiers mois de l'année 1912, les bénéfices nets d'exploitation se sont élevés à 40.176 80 contre, en 1911, 58.011 12, soit une différence, à fin septembre, en faveur de 1911, de 17.834 32.

Cette diminution provient en grande partie des augmentations de dépenses de gros entretien et de réfection.

Les négociations que cette compagnie poursuit depuis longtemps déjà pour l'obtention de la concession de deux lignes nouvelles : l'une sur Villeneuve-lez-Avignon, et l'autre sur Châteaurenard, n'ont pas encore abouti en raison de difficultés provenant du passage éventuel sur des ponts qu'il y aura lieu de réfectionner.

Chemins de fer sur routes d'Algérie. — Pendant les neuf premiers mois de l'année 1912, les bénéfices nets d'exploitation se sont élevés à 985.332 94 contre, en 1911, 744.312 36, soit une différence, à fin septembre, en faveur de l'année 1912, de 241.020 58.

Cette société, a distribué pour l'exercice 1911 un dividende de 5 % aux actions privilégiées ainsi qu'aux actions ordinaires.

*
* * *

Nous ne reviendrons pas sur le bilan soumis aux actionnaires que nous avons publié, comparé au précédent, dans notre numéro du 5 courant, Rappelons simplement que la situation de trésorerie est à l'aise, le fonds de roulement ressort à plus de 5 1/2 millions, non compris les valeurs en portefeuille, les participations financières et les avances aux filiales.

Après avoir approuvé les comptes et la répartition des bénéfices de l'exercice écoulé, l'assemblée a ratifié la nomination de M. le comte René de Matharel comme administrateur de la société et a donné *quitus* à la succession de M. Maxime Duval, administrateur décédé.

Grève générale des Tramways à Avignon
(L'Humanité, 9 mai 1913)

Depuis le 1^{er} mai, les tramways d'Avignon sont en grève. Las d'être bernés par des promesses jamais tenues, dans un beau mouvement de révolte, les ouvriers et employés ont présenté un cahier de revendication à leur Compagnie, l'Omnium lyonnais.

Nos camarades demandent, entre autres revendications, l'augmentation des salaires.

La grève a été effectuée de la part des ouvriers et employés du roulement ; seuls les contrôleurs et employés des bureaux ont accepté de faire œuvre de jaunes. Malgré tout, la Compagnie n'a pu faire sortir que quatre voitures et cela pendant les premiers jours de la grève seulement. Cette grève a la sympathie de la population avignonnaise et des pouvoirs publics de la région, chose si rare qu'elle mérite d'être signalée.

Le Syndicat s'est refusé de faire le jeu de la Compagnie qui voulait augmenter, sur certaines lignes, le prix des places. Le public, par sa sympathie, témoigne aux grévistes sa reconnaissance.

Un préfet soucieux de la légalité

Un préfet intelligent, et sans doute outré de la mauvaise foi de la Compagnie, a rappelé celle-ci au respect de la légalité en empêchant les voitures conduites par les renégats de sortir dimanche dernier, et ce par application de la loi sur le repos hebdomadaire. Les jaunes furent grévistes par force.

La municipalité fait respecter le cahier des charges

Cet exemple a été suivi. Le Comité de grève a démontré que le cahier des charges n'était pas appliqué et la municipalité ayant mis en demeure la Compagnie d'assurer le service régulier des tramways, celle-ci a été obligée de reconnaître qu'elle ne pouvait pas l'appliquer ; la municipalité a supprimé la sortie des jaunes jusqu'au jour, où la Compagnie pourra assurer normalement son service.

Quelle sera l'issue du conflit ? Elle n'en est pas douteuse. Grâce à la solidarité des grévistes et à l'appui de la population, la victoire ouvrière est certaine. Néanmoins, il faut que la classe ouvrière vienne en aide aux grévistes ; il faut que les syndicats de la Fédération des transports envoient leur obole pour venir en aide aux grévistes et à leurs familles.

Que chacun fasse son devoir et la victoire est assurée.

J. Guinchard.

Secrétaire de la Fédération.

Nota. — Envoyez les fonds au camarade Barnave, secrétaire du syndicat, Bourse du travail, Avignon.

OMNIUM LYONNAIS DE CHEMINS DE FER ET DE TRAMWAYS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 22 décembre 1913)

Nous avons analysé, dans notre numéro du 31 octobre dernier, les résultats obtenus au cours de l'exercice 1912-1913 par l'Omnium lyonnais de Chemins de fer et de Tramways, résultats qui, comme nous l'avons dit, ne sont guère plus satisfaisants que les précédents en raison du manque d'activité de l'entreprise de construction. Ils se traduisent, en effet, par un bénéfice brut de 1.211.474 79 contre 1.234.024 55 en 1911-1912. Déduction faite des frais généraux, le bénéfice net ressort à 956.238 59, contre 959.759 78. En tenant compte du report antérieur, le solde disponible atteint 1.019.977 77 contre 1.025.159 60.

L'assemblée des actionnaires, qui a eu lieu le 24 novembre, à Lyon, a fixé le dividende à 8 fr. par action, comme précédemment et le solde disponible de l'exercice a reçu l'affectation sui vante, comparaison faite avec 1911-1912 :

	1911-12	1912-13
Réserve légale	47.987 99	47.811 93
Dividende des actions	800.000 00	800.000 00
Dividende des parts	66.666 67	66.666 67
Au Conseil	46.765 76	46.264 00
À reporter à nouveau	63 739 18	59.235 17
	<u>1.025.159 60</u>	<u>1.019.977 77</u>

Le dividende de 8 fr. par action sera mis en paiement à partir du 8 décembre courant.

*
* * *

En ce qui concerne la marche d'exploitation des filiales les plus importantes de la Compagnie, le rapport du conseil d'administration donne divers renseignements qui peuvent se résumer comme suit :

Le 30 juin 1912, l'exploitation du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris portait sur une longueur de 12 km. 614, comprenant : 1° La ligne principale A, depuis son origine à la Porte de Versailles jusqu'à la station place Pigalle, terminus provisoire ; 2° la ligne secondaire B, sur tout son parcours entre la gare Saint-Lazare et la Porte de Saint-Ouen, ainsi que son embranchement de la station La Fourche à la Porte de Clichy. Au cours de l'exercice 1912-113, cette longueur s'est trouvée portée à 14 km. 125, par suite de la mise en service, le 31 octobre 1912, d'un nouveau tronçon de la ligne A, qui s'étend de la place Pigalle à la place Jules-Joffrin.

Il en est résulté un accroissement notable du trafic, qui a d'ailleurs continué à s'améliorer sur les lignes antérieurement exploitées, en dépit de la concurrence des autobus et des tramways, si bien que la recette de l'année 1912 s'est élevée à 8.714.032 56, en augmentation de 1.565.903 57 par rapport au chiffre de 1911, et qu'une progression tout à fait comparable s'est produite pendant la période écoulée de 1913.

Les travaux d'infrastructure du prolongement de la ligne A, de la place Jules-Joffrin à la porte de La Chapelle, déclaré d'utilité publique par la loi du 24 janvier 1912, sont en cours d'exécution depuis le mois de septembre 1912 et ont été conduits avec une activité telle qu'on peut, dès à présent, en escompter l'achèvement avant la fin de 1914, et, par suite, l'ouverture à l'exploitation pour le premier semestre de 1915.

La construction de la ligne C, de la gare Montparnasse à la porte de Vanves, déclarée d'utilité publique le 19 juillet 1912, sera entreprise, à son tour, lorsque la Ville de Paris aura réalisé les expropriations qu'elle s'est engagée à effectuer pour l'établissement des stations prévues dans la rue de Vanves.

La Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions poursuit méthodiquement la transformation électrique de son réseau. Elle aura prochainement achevé ses travaux. L'exploitation électrique a commencé en janvier sur la ligne de Saint-Étienne-La-Fouillouse, et, en juillet, sur la ligne de Saint-Chamond-Rive-de-Gier. Les résultats de l'exploitation du réseau transformé électriquement ont répondu aux prévisions et assurent à cette entreprise une prospérité plus grande dans l'avenir. En même temps que s'abaissaient les dépenses de traction, les recettes marquaient, à chaque transformation nouvelle, une progression toujours croissante. De 2.071.177 fr. 85 en 1911, elles ont passé à 2.185.601 fr. 40 en 1912, et

elles dépassent à ce jour 2 millions, accusant une augmentation de plus de 200.000 fr. sur la période correspondante de l'année précédente. Son réseau de tramways étant ainsi transformé et complètement modernisé, la Compagnie a songé à le fortifier par un réseau complémentaire qui, en prolongeant ses lignes actuelles jusqu'à des agglomérations importantes, lui apporterait un élément nouveau d'activité. Dans ce but et pour bénéficier des facilités que la loi du 31 juillet 1913 accorde pour la construction de voies ferrées d'intérêt local, elle a sollicité du département de la Loire la concession d'un réseau de plus de 30 kilomètres. Rappelons que la Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions a distribué 25 fr. de dividende pour les deux deniers exercices.

La Compagnie des Tramways d'Avignon a distribué, pour l'exercice, 1912, un dividende de 7 francs, égal à celui des années précédentes. En 1912, les bénéfices d'exploitation se sont élevés à 54.498 52 contre 76.864 93 en 1911. Pendant les neuf premiers mois de l'année 1913, ils se sont élevés à 39.058 17 contre 40.176 80 pendant les neuf premiers mois de l'année 1912. Par suite des difficultés, pour le passage sur les ponts qu'il y avait lieu de réfectionner, difficultés qui n'ont pas encore été aplanies, la demande de concession des lignes de Villeneuve-lez-Avignon et de Châteaurenard est toujours en suspens.

En 1912, le bénéfice d'exploitation des Chemins de fer sur routes d'Algérie a atteint 1 million 198.815 78, contre 1.640.511 96 en 1911. Pendant les neuf premiers mois de l'année 1913, les bénéfices d'exploitation ont été de 856.997 92 ; ils étaient de 985.332 94 en 1912, année tout à fait exceptionnelle par suite de l'abondance des récoltes, et de 744.312 36 en 1911, année dont l'augmentation de bénéfices était normale. La Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie, malgré l'augmentation de 158.000 francs de ses bénéfices d'exploitation en 1912, n'a pas augmenté son dividende. Il a été, comme les années précédentes, fixé à 5 %. Cette société attend, d'un jour à l'autre, que soit promulgué le décret d'utilité publique sanctionnant les accords intervenus entre elle et le département d'Alger, pour l'exploitation d'un nouveau réseau de 140 km et la prolongation de sa concession pour une durée de dix ans.

La Compagnie genevoise de tramways électriques exploite un réseau de 120 kilomètres de lignes desservant Genève et le banlieue de Genève. Elle a distribué, pour l'exercice 1912, un dividende égal à celui de ses précédents exercices, soit 4 %. Les recettes d'exploitation étaient en 1908 de 2.491.940 fr. Elles se sont élevées à 2.883.452 fr. en 1911 et à 2 millions 59.166 francs en 1912. Les recettes des huit premiers mois de 1913 sont de 3.133.913 francs contre 2.025.862 francs l'année précédente, soit une augmentation de 108.051 fr.

*
* *

Nous ne reviendrons pas sur les chiffres du bilan arrêté au 30 juin 1913 que nous avons publiés, comparés aux précédents, dans notre numéro du 31 octobre dernier. Mentionnons toutefois que le chapitre Avances aux filiales présente une augmentation de 237.281 fr. 23, par rapport au chiffre de l'année précédente qui provient, pour la majeure partie, des avances qui ont été faites en compte courant à la Compagnie des Tramways de Fontainebleau, pour la construction de la nouvelle ligne de Fontainebleau à Samois. Ces fonds doivent être remboursés par le département de Seine-et Marne. Une notable partie en a déjà été encaissée. En raison de l'augmentation du taux de l'intérêt de l'argent, les filiales payent, depuis cet exercice, à l'Omnium lyonnais, un intérêt de 5 %, contre 4 % les exercices précédents.

Le chapitre Participations financières, qui s'élève à 1.461.731 75, comprend, en dehors de bons du Trésor arrivant à remboursement à brève échéance, des actions

libérées du premier quart de la Société franco-italienne du chemin de fer Métropolitain de Naples. Cette société, qui était au capital primitif de 2 millions, a porté son capital à 16 millions au cours de l'année dernière, opération dans laquelle l'Omnium Lyonnais a pris une importante participation. Les actions reçoivent, depuis le 1^{er} février dernier, un intérêt intercalaire de 4 %. Cette concession, donnée par l'État italien sans que la Ville de Naples ait à intervenir d'autre manière que pour déterminer les accès de la ligne sur la voie publique, aura une durée de soixante-dix ans. Cette ligne, desservant Naples dans toute sa longueur de l'est à l'ouest, partant du Circum Vesuviana pour aboutir non loin de Piedigrotta, est divisée administrativement en deux tronçons : l'un, allant du Circum Vesuviana, point de départ des Chemins de fer de la banlieue Est de Naples, à San Ferdinando ; l'autre, de San Ferdinando à Piedigrotta, point de départ des tramways de la banlieue Ouest. Les projets d'exécution du premier tronçon ont été déposés à l'Administration supérieure au mois d'août 1912 ; ils ont été approuvés en date du 21 mai 1913. Les projets d'exécution relatifs au second tronçon ont été déposés le 17 juin 1913.

Après avoir approuvé les comptes et la répartition des bénéfices de l'exercice écoulé, l'assemblée a réélu MM. Paul Andrié, Fernand Devise, Xavier Janicot et Joseph Petit, administrateurs sortants.

OMNIUM LYONNAIS

(La Cote de la Bourse et de la banque, 18 janvier 1915)

Les bénéfices bruts réalisés par l'Omnium lyonnais au cours de l'exercice clos le 30 juin 1911 se sont élevés à 1.189.365 fr., contre 1.211.475 francs pour l'exercice antérieur. De ce produit, il y a lieu de déduire les frais généraux, soit 279.737 francs, de telle sorte que le solde créditeur de l'exercice s'élève à 909.628 fr., contre 956.239 en 1913.

Vu les graves événements, le conseil a décidé que l'intégralité des bénéfices serait portée à un compte d'attente.

L'exercice prend fin le 30 juin, les comptes ont été arrêtés avant l'ouverture des hostilités. Les résultats de l'année en cours ne semblent pas devoir être atteints davantage par la guerre, si ce n'est d'une manière tout à fait générale, car toutes les exploitations dans lesquelles la société possède des intérêts paraissent être à l'abri des hostilités.

L'Omnium lyonnais avait cédé avant le 30 juin les actions du réseau d'Armentières ; quant aux réseaux de Fontainebleau et de Troyes, où la société conserve des intérêts, s'ils ont pu, un moment, être menacés, la retraite de l'ennemi les a laissés indemnes.

Il nous reste à signaler les principales variations survenues au bilan, d'une année à l'autre.

Au bilan, le chapitre du portefeuille n'a pas subi de modifications importantes, en ce qui concerne les titres des filiales ; par contre, le portefeuille des actions diverses a passé de 2.508.022 fr. à 6.460.949 fr., en augmentation de 3.942.927 francs. Cette importante augmentation s'explique :

1° par l'absorption du compte de participations financières, lequel n'existe plus dans le nouveau bilan, et cela jusqu'à concurrence d'une somme de 1.161.781 francs, moins 500.000 fr. concernant le chapitre obligations diverses ;

et 2° par une somme de 2.969.250 fr. ayant sa contre-partie au passif et représentant les versements non appelés sur les actions des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et Extensions et sur les actions de la Société franco-italienne du chemin de fer métropolitain de Naples.

Au passif, le compte fonds de prévoyance subsiste toujours pour la somme de 5 millions de francs.

OMNIUM LYONNAIS
(La Cote de la Bourse et de la banque, 20 janvier 1916)

Ainsi que nous l'avons annoncé, l'Omnium lyonnais a réalisé, pendant l'exercice 194-1915, qui a pris fin le 30 juin dernier, un bénéfice brut de 855.463 fr., contre 1.189.365 fr. en 1913-1914. Après déduction des frais généraux et adjonction du report antérieur, le solde disponible ressort à 662.005 fr., contre 968.863 fr.

Sur la proposition du conseil, l'assemblée des actionnaires, réunie le 25 novembre dernier, a décidé de répartir un dividende de 6 %, ce qui absorbe une somme de 600.000 fr. Le solde a été affecté à la réserve légale (35.138 fr.) et au report à nouveau (26.867 fr.). Rappelons que, l'an dernier, il n'avait été réparti aucun dividende.

Les deux derniers bilans de l'Omnium se comparent comme suit :

	1914	1915
ACTIF		
Immeuble	700.000	700.000
Caisse et disponibil. en banq.	5.270.026	169.073
Bons de la Défense nationale	—	3.201.536
Reports (liquidation 31 juillet 1914)	—	2.790.000
Coupons à encaisser	103.916	79 452
Débiteurs divers	1.552.894	1 399.955
Avances aux filiales	1.400.513	1.252 422
Titres des filiales	3.842 071	3.847 746
Actions diverses	6.450.950	6.347.745
Obligations	1.232.916	1.145.865
Etudes	1	1
Usine d'Arudy	1	1
Frais de premier établissement	1	1
Mobilier	1	1
	<u>20.553 390</u>	<u>20 931 897</u>
PASSIF		
Capital social	10 000.000	10 000.000
Créanciers divers	1.171 314	954.77
Titres à libérer (versem. non appelés)	2 969.250	2.969.250
Coupons Omnium lyonnais	20 552	12.809
Réserve légale	423 430	423.430
Fonds de prévoyance	5.000.000	5 000.000 00
Compte provisionnel	909.628	909.628

Profits et pertes précédents	59.235	59.235
Profits et pertes de l'exercice	—	602.770
	20 553.390	20.931 890

À l'actif, on constate une diminution de 301.130 fr. dans les comptes des Débiteurs ; elle porte principalement sur les avances aux filiales et aux Sociétés dépendantes de l'Omnium lyonnais pour leurs travaux d'entreprise. La Compagnie des Tramways d'Armentières figure dans ce compte pour un solde débiteur de 281.724 fr. qui est, d'ailleurs, garanti par la Compagnie l'Électrique Lille-Roubaix Tourcoing.

Le portefeuille-titres n'a pas subi, d'une année à l'autre, d'importantes fluctuations. Les titres des filiales ont été maintenus à leur même estimation, ce qui est d'autant plus justifié que leur rendement, loin de fléchir, accuse cette année une sensible augmentation.

L'évaluation des titres divers a été ramenée au cours du 30 juin dernier pour tous ceux qui avaient été cotés à cette date.

Quant aux actions de la Compagnie du Métropolitain de Naples, qui composent avec les actions de la Compagnie des Tramways de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier, la majeure partie du portefeuille, elles ont été maintenues à l'actif pour leur montant précédents, correspondant, pour le Métropolitain de Naples, au versement du premier quart sur les actions.

Au Passif, les Créanciers divers accusent une différence en moins de 216.539 fr. corrélative à la diminution constatée dans les diverses branches d'exploitation.

Le Fonds de prévoyance de 5 millions de francs et le Compte provisionnel de 909.627 fr. restent à leur chiffre précédent. Ce sont là des réserves importantes qui pourraient permettre, s'il en était besoin, de faire les amortissements nouveaux que les événements actuels pourraient rendre nécessaires.

La situation financière résultant du bilan peut donc être jugée très satisfaisante, si l'on tient compte de ce fait que le règlement de la liquidation du 31 juillet 1914 a rendu disponible, après la clôture de l'exercice, la presque totalité de fonds, immobilisés depuis plus d'un an.

En comprenant les Bons de la Défense nationale, dont la société détient pour 3.200.000, l'actif liquide n'est pas inférieur à 6 millions. La société est en mesure de faire face à toutes les éventualités et conserve incontestablement de puissants moyens d'actions pour un meilleur avenir.

Dans son rapport, le conseil donne des indications très précises sur la situation des sociétés dont les actions composent son portefeuille. Nous les résumons ci-dessous.

Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris. — Les recettes brutes qui s'étaient élevées en 1913 à 10.023.610 fr. et dont la plus-value, pendant les sept premiers mois de 1914, présageait un résultat en progression pour l'année entière, ont subi dans la seconde partie une diminution telle que le produit total des recettes de l'exercice 1914 s'est trouvé ramené à 9.004.815 fr. seulement, soit un déficit de 1 million 18 771 fr. par rapport à celui de 1913.

D'autre part, les travaux de prolongement de la ligne principale jusqu'à la porte de la Chapelle, en cours d'exécution depuis le mois de septembre 1912, ont dû être arrêtés, alors que leur état d'avancement permettait d'envisager déjà l'ouverture à l'exploitation de la nouvelle section pour le printemps de 1915.

La société a pu néanmoins, après avoir payé les coupons de ses obligations et assuré son service d'amortissement, inscrire à son compte de profits et pertes un solde créditeur de 1.031.012 fr.

L'exercice en cours se présente dans des conditions plus satisfaisantes : le trafic s'est relevé au point de se rapprocher de celui de 1913 ; et les travaux d'infrastructure du prolongement de La Chapelle, spontanément continués avec une équipe très réduite,

n'en ont pas moins été achevés récemment, de sorte qu'on a pu en commencer la superstructure.

Société franco-italienne du chemin de fer métropolitain de Naples. — Les travaux sont complètement arrêtés depuis le mois de septembre 1914.

Cie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et Extensions. — Les travaux de transformation de ce réseau étaient terminés quand la guerre a éclaté, l'exploitation seule a donc souffert des événements. Ses recettes s'en sont naturellement ressenties, surtout pendant les premiers mois ; elles se sont relevés depuis.

Cette Compagnie a obtenu, au mois de septembre dernier, la concession d'une nouvelle ligne reliant Saint-Étienne à la commune de Saint-Jean-Bonnefonds : elle desservira une partie importante de l'agglomération de Saint-Étienne.

Chemins de fer sur routes d'Algérie (240 km). — En 1914, les bénéfices nets d'exploitation ont été de 1.100.563 fr., contre en 1913, 1.149.497 francs, soit une légère diminution de 48 933 fr.

Ainsi, malgré l'état de guerre, cette société a réalisé déjà pour l'exercice en cours une sensible plus-value de résultats.

Quant aux travaux d'exécution du deuxième réseau, approuvé, par décret du 7 mai 1914, ils attendent, pour être entamés, la fin des hostilités qui permettra la reprise de la procédure d'expropriation des terrains.

Tramways d'Avignon. — Cette société, en présence de la diminution de ses produits d'exploitation, n'a pu continuer la distribution d'un dividende pour l'exercice 1911. «

Au cours de cet exercice, les bénéfices d'exploitation se sont élevés à 39.520 fr. contre 7.191 fr. en 1913. Pendant les six premiers mois de l'année 1915, ils se sont élevés à 21.343 fr, contre 13.440 fr. en 1914.

L'administration supérieure a subordonné la construction de la ligne de Villeneuve à une consolidation préalable du pont d'Avignon. La même question s'est posée pour le pont suspendu de Rognonas que doit emprunter la ligne de Châteaurenard.

Les formalités pour l'obtention des concessions de ces deux lignes sont arrêtées jusqu'à ce qu'une solution soit intervenue pour la consolidation de ces ponts.

Compagnie genevoise de tramways électriques. — Cette société a distribué pour l'exercice 1914 le même dividende de 3 1/2 % qu'en 1913. Elle a réalisé, au cours de l'exercice actuel, avec les pouvoirs publics, les accords ayant fait l'objet des négociations auxquelles il a été fait allusion dans le précédent rapport. On peut compter, dans ces conditions, sur une certaine stabilité dans les résultats d'exploitation de cet important réseau, quoique ses recettes aient été gravement affectées par la crise économique qui sévit en Suisse et qui est allée en s'aggravant depuis le début de la guerre.

Les recettes en 1911 se sont élevées à 2.993.528 fr. contre en 1913, 3.234.215 fr., soit une diminution de 240 966 fr. Pour les six premiers mois de 1915. les recettes se sont élevées à 1.391.198 fr. contre 1.615.858 fr. en 1914. soit une diminution de 222.875 fr.

OMNIUM LYONNAIS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 janvier 1919)

Dans nos numéros des 29 octobre et 4 novembre dernier, nous avons exposé dans leur détail les comptes de l'Omnium lyonnais de Chemins de fer et de Tramways, afférents à l'exercice 1917-18, tels qu'ils devaient être soumis à l'assemblée du 28 novembre ; celle-ci s'est tenue à cette date et les a approuvés en fixant le dividende à 8 % ou 8 fr. bruts par action, contre 7 % ou 7 fr. bruts pour 1916 17.

On sait que l'objet de la société réside dans l'exploitation et la gérance d'un portefeuille de valeurs de transports urbains. Les variations industrielles ne correspondent donc qu'à celles des entreprises qu'elle contrôle ou dont elle détient des titres. Au sujet de chacune d'entre elles, le rapport du conseil à l'assemblée a fourni les renseignements suivants :

La progression des recettes du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris s'est accentuée en 1917 : comparativement à 1916, l'augmentation ressort à 22,70 % ; toutefois, les dépenses sont passées à 9.976.731 fr. 74, en augmentation de 29,28 0/9.

La Société Franco-Italienne du Chemin de fer Métropolitain de Naples a vu ses travaux s'interrompre en août 1914. Dès la fin de 1917, la société, ayant reconnu l'impossibilité de réaliser son objet social en raison du bouleversement apporté par les événements à l'économie de son programme technique et de ses prévisions financières, a entamé des négociations avec le gouvernement italien pour obtenir l'annulation de la concession et la restitution des cautionnements déposés.

Le développement de la Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions s'est poursuivi. Les recettes ont cru, à la faveur notamment d'un relèvement des tarifs, ce qui lui a permis de compenser l'accroissement de ses dépenses. Elle a inauguré et développé des transports purement industriels de charbon des puits de mines aux usines et a procédé au remboursement du quart de son capital, tout en maintenant son dividende à 30 fr. par action.

Les Tramways d'Avignon ont aussi pu maintenir leur répartition à 10 fr. par action et ont obtenu un relèvement partiel de leurs tarifs, qu'ils sollicitent actuellement de développer.

Les Chemins de fer sur routes d'Algérie -a également maintenu son dividende à 5 %. Les tarifs ont été aussi augmentés.

La Compagnie Genevoise de tramways électriques a maintenu son dividende à 4 %.

Au début de 1915, l'Omnium lyonnais s'était assuré des options sur des lots importants d'actions de la Société anonyme Westinghouse. Dès le début de l'exercice 1917 18, en présence des résultats acquis et de ceux qu'on est en droit d'escompter, il a levé en une seule fois les options qui lui avaient été consenties. Un avenir fécond semble réservé à la Société Westinghouse, estime le conseil.

Enfin, l'assemblée a ratifié la nomination de M. A. de Fourtou¹⁸ comme administrateur, et a renouvelé le mandat de M. le comte R. de Matharel administrateur sortant [Erreur : comprendre que Fourtou a été nommé administrateur en remplacement de René de Matharel, décédé en juillet 1918.] .

DANS LES TRANSPORTS

Les Tramways de l' « Omnium lyonnais »
(*L'Humanité*, 17 décembre 1919)

Une délégation des syndicats de tramways appartenant à l'Omnium lyonnais (Cette, Cannes, Avignon, Bourges, Troyes, Fontainebleau, Pau, Poitiers) s'est réunie en conférence à Paris, au siège de la Fédération des transports.

Cette conférence avait pour but d'élaborer un cahier unique de revendications pour tous les réseaux de cette compagnie.

¹⁸ Adrien Bardi de Fourtou (1864-1939) : fils d'Oscar de Fourtou, représentant de la Dordogne au Palais Bourbon et à celui du Luxembourg, ministre, vice-président du P.-O. Frère d'Ernest de Fourtou, commissaire aux comptes de Mokta-el-Hadid. Administrateur d'affaires russes, il entre en 1911 au conseil de la Société générale. Son représentant au Nord-Sud à la suite du décès de Maxime Duval (1912). En outre, au Tramways de Bourges, Cannes, Cette, Fontainebleau, Pau, Poitiers et Troyes ; aux Usines du Rhône, à la Banque franco-japonaise, à la Société financière et industrielle de chemins de fer...

Ce cahier de revendications a été présenté et discuté dans une entrevue qui a eu lieu hier mardi, 16 décembre, au siège de la compagnie, rue d'Athènes.

Un délai a été demandé pour étudier les revendications formulées et y répondre.

OMNIUM LYONNAIS

(*La Cote de la Bourse et de la banque, 16 janvier 1920*)

Le bilan et les comptes au 30 juin ont été approuvés par l'assemblée générale du 23 novembre. Ils font ressortir le solde créditeur du compte Profits et Pertes à 954.868 fr. contre 957.183 fr. ; la différence, comme on le voit, est pratiquement nulle. En tenant compte du report antérieur, le solde distribuable de 1919 s'est élevé à 996.729 fr. contre 1.002.785 fr. dont suit la répartition au 30 juin:

	1918	1919
Réserve légale	47.859	47.743
Aux actions	800.000	800.000
Aux parts	66.666	66.666
Tantièmes	46.399	46.069
Report à nouveau	41.861	36.251
Soldes distribuables	<u>1.002.785</u>	<u>996.729</u>

Les dividendes, mis en paiement le 1^{er} décembre, ont été les suivants : aux actions, 7 21 net, coupon n° 17 ; aux parts de fondateur, 12 22 net, coupon n° 10.

Rappelons que l'Omnium lyonnais de Chemins de Fer et de Tramways possède un gros portefeuille où figurent : le Nord-Sud de Paris ; le Métropolitain de Naples ; Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier ; Chemins de fer sur routes d'Algérie ; Société Westinghouse ; Compagnie Générale de Tramways électriques ; Tramways d'Avignon, Cannes, Fontainebleau, Bourges, Poitiers, Pau, Troyes et Cette.

En ce qui concerne la Société Franco-Italienne du Chemin de fer Métropolitain de Naples, se trouvant par suite de la guerre dans l'impossibilité absolue de poursuivre par ses seuls moyens les travaux commencés, elle a été contrainte, les autorités italiennes n'admettant pas un concours financier, d'introduire auprès du Gouvernement une demande en annulation de la concession, annulation dont le principe a été admis et qui sera sans doute bientôt réalisée. Dans ces conditions, l'Omnium lyonnais et le Métropolitain de Naples ont, d'un commun accord, résilié leur contrat.

Les autres filiales et participations de l'Omnium lyonnais ont subi des vicissitudes diverses dont le résultat a été, pour les produits, une légère augmentation de 30.000 fr. largement absorbée par l'accroissement des charges, douze fois égale à cette plus-value.

Si l'on rapproche les deux derniers bilans, l'on constate que l'actif est passé de 23.378.384 francs à 22.630.757 fr. ; l'écart est à peu près égal à celui que montre le poste Titres divers, soit 9.983.754 fr., en diminution de 881.698 fr. Les autres variations n'appellent pas d'observations, étant peu importantes ou résultant de la marche normale des affaires auxquelles l'Omnium est intéressé.

La trésorerie montre, malgré tout, une aisance satisfaisante ; elle oppose un total de disponibilité de 8.104.000 fr. à 5.143.000 fr. d'exigibilités, dans laquelle figurent pour 2.607.000 fr. les titres à libérer et pour une grande partie de cette somme, ceux du

Métropolitain de Naples, que l'incertitude signalée plus haut au sujet de cette affaire, oblige de considérer comme des exigibilités.

1920 (jan.) : CRÉATION DE LA [S.A. DES MINES DE BOUDJOUOUN](#) (Algérie)

TROYES
FIN DE LA GRÈVE DES TRAMWAYS
Les grévistes obtiennent satisfaction
Le service reprend ce matin
(*Le Petit Troyen*, 16 février 1920)

Après les entrevues des journées de vendredi et de samedi entre les représentants de la compagnie, des employés et du conseil municipal, diverses revendications avaient été acceptées.

Restait la question la plus importante, celle de l'augmentation de 3 fr. par jour.

M. Sekutowicz¹⁹, administrateur général des exploitations de l'Omnium, ne voulait pas s'engager à dépasser la somme de 2 francs avant d'en référer au conseil d'administration de la compagnie troyenne.

Reparti samedi soir à Paris dans ce but, la réponse, sous forme d'un télégramme, est parvenue hier matin à M. Cuny, directeur du réseau troyen.

Cette dépêche annonçait que le conseil d'administration donnait satisfaction aux employés du syndicat des « petits cheminots ». Elle invitait donc M. Cuny à signer le contrat de travail.

M. Cuny prévint M. le préfet, M. le maire et le syndicat des employés de cette décision.

Le nouveau contrat de travail a été signé hier après-midi à deux heures par M. Cuny pour la Compagnie et par MM. Guinchard, Fandard, Berganze, Ponpon, Romageot et Berthelet, pour les employés.

En conséquence, les tramways circuleront à nouveau dès ce matin. Les ouvriers et ouvrières des faubourgs de la ville n'en seront pas fâchés.

La permanence du Comité de grève des tramways siégera chaque jour, jusqu'à nouvel ordre, de 5 à 7 heures du soir, à la Bourse du Travail, salle 11, pour la réception des listes de souscriptions non rentrées.

1920 (juillet) : CRÉATION DE LA [SOCIÉTÉ MINIÈRE FRANÇAISE AU MAROC](#)

¹⁹ Arthur Edmond *Stanislas* Sekutowicz : né le 22 mars 1873 à Paris. Fils de Jules Boleslas Joseph Sekutowicz et de Marie Alice Sanson. Marié à Flore Yvonne Billuart. ECP 1895. Directeur technique de l'Omnium lyonnais depuis 1913 (déjà représentant des Tramways d'Armentières en 1910). Chevalier de la Légion d'honneur comme capitaine de réserve au 2^e régiment d'artillerie de campagne (*JORF*, 24 avril 1917). Promu chef d'escadron à titre temporaire (*JORF*, 23 juin 1918). Représentant de l'Omnium lyonnais au Comptoir central des voies ferrées (1919). Décédé le 12 septembre 1962 à Lesquelles-Saint-Germain (Aisne).

1920 (novembre) : changement de dénomination : OMNIUM LYONNAIS

NOTES ET VALEURS DU JOUR OMNIUM LYONNAIS

(La Cote de la Bourse et de la banque, 12 janvier 1921)

L'Omnium lyonnais, qui se traite à la Cote officielle au comptant aux environs de 136 fr., est un titre léger offrant un rendement substantiel de 7 1/4 % brut, susceptible d'amélioration à mesure que l'affaire se développera.

La société, qui a distribué régulièrement des dividendes pendant la guerre, se trouve actuellement en bonne posture, tant du fait des affaires anciennes dont elle détient les titres que des nouvelles participations qu'elle a prises et qui sont de nature à lui apporter d'intéressants profits.

Parmi ces participations nouvelles, citons notamment la Société électrique de la sidérurgie Lorraine (cap. 8 millions), qui a pour but l'établissement et l'exploitation d'un réseau de transport d'énergie électrique reliant les centrales des usines et des mines de fer de Lorraine et dont les travaux sont effectués par l'Omnium lyonnais ; la Société des Mines de Boudjoudoun (cap. 8 millions), qui a pour but l'exploitation d'une concession de minerai de cuivre argentifère dans la province de Constantine ; la Société minière française du Maroc (cap. 1.500.000 fr.), qui effectue des recherches minières au Maroc, etc.

Le marché va, d'autre part, bénéficier de la reprise qui se manifeste sur nombre de titres de ses liliales anciennes. L'Omnium lyonnais ne gère pas seulement un portefeuille ; il est, en même temps, un gros entrepreneur de travaux et particulièrement bien placé pour trouver dans les réfections sur toutes sortes qu'exige la reconstitution des régions libérées un aliment intéressant pour son activité. Au dernier bilan, établi le 30 juin dernier, la situation financière était forte et la trésorerie à l'aise, permettant précisément à l'Omnium d'accepter et d'exécuter toutes affaires de ce genre.

Dans ces conditions l'action paraît attrayante aux cours actuels, tant comme placement, en raison de son rendement susceptible d'amélioration qu'au point de vue de la marge de plus-value qu'elle présente.

OMNIUM LYONNAIS

(La Cote de la Bourse et de la banque, 30 décembre 1922)

La crise qui, depuis la guerre, avait pesé sur l'industrie des transports en commun et qui semblait s'être ralentie l'an dernier, s'est encore atténuée au cours du dernier exercice. La situation s'est nettement améliorée et, grâce aux relèvements de tarifs et aux accords provisoires qui ont été consentis sur la plupart des réseaux, les recettes se sont inscrites en progression sensible.

Cependant, la loi sur les retraites des petits cheminots constitue une charge nouvelle, très lourde pour ces industries.

Voici comment se comparent, pour les deux derniers exercices, les comptes de profits et pertes de l'Omnium lyonnais, présentés à l'assemblée du 30 novembre dernier :

	1920-21	1921-22
Bénéfices bruts de l'exercice	1.934.780 36	1.945.713 58
Frais généraux	649.981 30	656.305 33
Bénéfice net	1.284.799 06	1.290.408 24
Report antérieur	47.724 42	41.866 33
Solde disponible	<u>1.332.523 48</u>	<u>1.332.274 57</u>

Les bénéfices bruts et les frais généraux sont tous deux en légère augmentation : le solde disponible net est équivalent à celui de l'an dernier et la répartition en a été effectuée dans les mêmes conditions, le dividende étant fixé à 10 fr. par action :

	1920-21	1921-22
Réserve légale	64.239 95	64.520 41
Premier dividende 6 %	600.000 00	600.000 00
Conseil d'administration	93.083 86	93.883 17
Second dividende 4 %	400.000 00	400.000 00
Parts de fondateurs	133.333 34	133.333 33
Report à nouveau	41.866 33	40.537 66
	<u>1.332.523 48</u>	<u>1.332.274 57</u>

Le conseil d'administration donne les renseignements suivants sur les principales sociétés dont les titres composent le portefeuille de l'Omnium lyonnais.

Tramways Electriques d'Avignon. — Les bénéfices de l'exercice ont permis le maintien du dividende à 7 fr. 50 ; un relèvement de tarifs, actuellement à l'étude, sera mis en vigueur dans quelque temps.

Saint-Étienne, Firminy et Rive-de-Gier. — Les résultats de l'exercice ont été satisfaisants ; ils ont permis de poursuivre le programme de travaux qui avait dû être différé pendant la guerre et de porter le dividende de 6 à 7 %.

Chemins de fer sur routes d'Algérie. — La situation de cette société, très grave en 1920, s'est sensiblement améliorée. Le dividende a été maintenu à 5 %.

Compagnie genevoise de tramways électriques. — Par suite de la crise économique qui s'est fait gravement sentir en Suisse, l'exercice 1921 s'est traduit pour cette Compagnie par un excédent de dépenses sur les recettes. La perte nette après report des bénéfices précédents, s'établit à 12.373 fr.

Nord-Sud de Pans. — On sait que l'ensemble des primes attribuées à la Compagnie par le jeu de la convention nouvelle ont permis la distribution d'un dividende de 13 fr.

Métropolitain de Naples. — Cette société vient d'obtenir la résiliation de sa concession et entre en liquidation ; son conseil d'administration a appelé 25 fr. par titre sur la fraction non libérée et espère que cette somme suffira à éteindre le passif sans nouveaux appels de fonds. Les sommes payées de ce chef par l'Omnium lyonnais ont été amorties.

Société minière française au Maroc. — Les travaux de recherches ont continué d'une façon satisfaisante ainsi que les négociations effectuées en vue d'obtenir les permis nécessaires.

Mines de Boudjoudoun. — Les travaux de premier établissement ont été poussés activement : routes, chemins muletiers, bâtiments, transporteurs aériens sont, ou terminés ou en bonne voie d'achèvement.

Société électrique de sidérurgie Lorraine. — Le dernier exercice a été encore un exercice de préparation et de formalités administratives : certains travaux urgents ont cependant été effectués en vertu d'autorisations provisoires.

Entreprises Monod-Guillain. — Le chiffre d'affaires a enregistré un accroissement notable et, malgré l'augmentation du capital porté de 6 à 12 millions, le solde disponible de 1.231.705 fr. 83 a permis la distribution d'un dividende de 9 %.

Le bilan de l'Omnium lyonnais arrêté au 30 juin 1922 et rapproché du précédent, se présente de la manière suivante :

	1921	1922
ACTIF		
Immeuble	700.000 00	700.000 00
Terrains au Maroc	866.681 85	889.931 55
Caisse et banques	1.052.926 94	1.341.122 64
Fonds d'État français	5.926.839 50	6.884.261 90
Coupons à encaisser	134.276 00	173.558 64
Débiteurs divers	1.420.460 75	1.176.144 69
Avances aux filiales	714.180 63	675.216 11
Portefeuille :		
Titre de filiales	3.844.096 00	3.841.846 00
Actions diverses	7.901.567 11	7.345.7, 'U 54
Obligations diverses	381.688 10	513.650 00
Etudes, usines d'Arudy, frais de premier établissement, mobilier	1 00	1 00
	<u>22.942.720 88</u>	<u>23.541.467 03</u>
PASSIF		
Capital	10.000.000 00	10.000.000 00
Réserve légale	695.004 91	759.244 86
Fonds de prévoyance	5.000.000 00	5.000.000 00
Titres à libérer	4.626.500 00	3.556.125 00
Créanciers divers	1.235.790 63	2.855.741 06
Coup. Omnium lyonnais	53.001 86	38.081 54
Report antérieur	47.742 42	41.866 33
Bénéfices de l'exercice	1.284.799 03	1.290.403 24
	<u>22.942.720 88</u>	<u>23.541.467 03</u>

À l'actif, on note une sensible réduction des débiteurs divers et avances aux filiales.

Le portefeuille a subi quelques modifications : la diminution des titres de filiales provient de l'amortissement d'obligations de la Compagnie des Tramways de

Fontainebleau ; l'évaluation des titres divers s'est faite, comme d'habitude, au cours du 30 juin dernier ou à un cours inférieur pour les valeurs cotées en Bourse, au prix d'émission pour les autres.

La situation de trésorerie est très saine : les disponibilités s'élèvent à 9.575.087 fr. 87, en regard de 6.491.813 fr. 93 d'exigibilités

1923 (ca) : ENTRÉE AU CONSEIL DES [TRAMWAYS ALGÉRIENS](#)

OMNIUM LYONNAIS
(Cote de la Bourse et de la banque, 24 janvier 1924)

Les comptes de l'exercice 1922-1923 de l'Omnium lyonnais, qui ont été soumis à l'assemblée ordinaire, font ressortir, ainsi que nous l'avons déjà exposé, un bénéfice brut de 1.795.524 fr., en légère diminution sur le montant du bénéfice brut de l'exercice précédent qui s'élevait à 1.946.713 fr. 58. Toutefois, les frais généraux étant en diminution de 146.619 fr. sur l'an dernier, le bénéfice brut ressort à 1.285.838 fr. sans changement appréciable avec celui de l'exercice antérieur.

Voici, du reste, les comptes comparés des profits et pertes des exercices 1921-1922 et 1922-1923.

	1921-22	1922-23
Bénéfices brut de l'exercice	1.946.716 58	1.795.524 41
Frais généraux	656.305 34	509.686 73
Bénéfice net	1.290.408 24	1.283.837 68
Report antérieur	41.866 33	40.537 66
Solde disponible	<u>1.332.274 57</u>	<u>1.326.375 34</u>

Le solde disponible a reçu les affectations suivantes :

	1921-22	1922-23
Réserve légale	64.520 41	64.291 88
Premier dividende de 6 %	600.000 00	600.000 00
Conseil d'administration	93.883 17	93.231 87
Second dividende de 4 %	400.000 00	400.000 00
Part de fondateurs	133.333 33	133.333 33
Report à nouveau	40.537 66	35.518 26
	<u>1.332.274 57</u>	<u>1.326.375 34</u>

Le dividende réparti est donc de 10 %, soit 10 fr., égal à celui de l'exercice précédent.

Dans l'ensemble des filiales de la Société, la progression des recettes constatée l'an dernier s'est maintenue grâce, d'une part, au trafic voyageurs qui est en légère augmentation, et grâce d'autre part à des relèvements de tarifs.

Au cours de l'exercice, les négociations, soit amiables, soit contentieuses, engagées avec les différents pouvoirs concédants ont été poursuivies.

À Cannes, un accord amiable définitif va intervenir, aux termes duquel la Compagnie recevra du Département, une avance de un million pour le renouvellement de ses voies et de son matériel ; en outre, le Département et les communes intéressées participeront, par une subvention, à la réalisation des travaux projetés de mise des voies en accotement sur une notable partie du parcours. Enfin, un relèvement de tarifs, qui vient d'être accordé, permettra de parachever le programme envisagé en procurant à la Compagnie les ressources nécessaires pour faire face aux charges financières que constitueront le paiement des intérêts et l'amortissement de l'avance consentie par le Département. Il permettra, en outre, de couvrir l'augmentation de dépenses résultant du dernier relèvement de salaires qui vient d'être accordé aux agents.

À Troyes, un projet de régie intéressée, qui a reçu l'approbation de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et de l'ingénieur de la Ville, doit être, à titre de transaction sur procès, soumis à la ratification du conseil municipal.

À Pau, des pourparlers viennent d'être engagés pour obtenir de la Ville une subvention destinée à la remise en état du matériel et des voies.

À Fontainebleau, conformément au jugement du conseil de préfecture, les experts désignés ont rédigé et déposé leurs rapports qui concluent au versement d'une indemnité à la Compagnie. L'accord n'ayant pu être réalisé entre les experts quant au montant de cette indemnité, le conseil de préfecture aura à en fixer l'importance.

À Poitiers, les rapports des experts désignés par le conseil de préfecture n'ont point encore été déposés.

Les sociétés filiales ont, dans les conditions prévues par la loi, demandé aux pouvoirs concédants ou rétrocédants, la prise en charge des conséquences financières résultant de l'application de la loi sur les retraites des petits cheminots, votée en 1922. Presque partout, satisfaction leur a été donnée.

Nous donnons ci-dessous un résumé des indications contenues dans le rapport du conseil au sujet des résultats obtenus par les filiales de la Société.

Tramways d'Avignon. — L'exercice a laissé un bénéfice de 44.072 fr., permettant de maintenir le dividende à 7 fr. 50.

Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et Extensions. — Le bénéfice a été de 414.491 fr. 60 et le dividende égal à celui de l'exercice précédent. Au cours de l'année écoulée, cette société a amélioré son outillage et ses voies et augmenté son matériel.

Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie. — Le bénéfice a été de 429.394 fr. 72 et le dividende de 4 %. Les résultats bruts de l'exercice 1922 ont fait ressortir un total de recettes de 10.939.698 fr. 38, en augmentation de 400.000 fr. environ sur l'exercice 1921 et les dépenses se sont élevées à 10.271.523 fr. 02, en diminution d'environ 900.000 fr.

L'amélioration a continué à se faire sentir au cours de l'exercice 1922 mais il est à craindre que l'exercice 1923 ne puisse présenter des résultats aussi satisfaisants qu'en 1922. Il y a donc lieu d'apporter un réajustement équitable aux accords conclus avec le Département en 1920.

Compagnie genevoise de Tramways électriques. — Les résultats de l'exercice 1922 ont encore été influencés d'une façon profonde par la crise économique qui sévit en Suisse à l'heure actuelle. Les recettes accusent une diminution de près de 500.000 francs. Le compte de Profits et pertes qui, l'an dernier, se soldait par une perte de

42.373 45, a pu, grâce au jeu du compte spécial pour travaux d'entretien et de renouvellement différés, être exactement équilibré.

Nord-Sud de Paris. — Les recettes ont accusé une progression intéressante. Les bénéfices ont été de 5.039.465 44 et le dividende de 14 fr. bruts. Le conseil municipal a approuvé, en juillet 1923, un programme de travaux comportant l'augmentation du matériel roulant et des transformations au terminus de la porte de Versailles, ainsi que l'extension du garage de la Chapelle. Les ressources nécessaires doivent être fournies par un emprunt obligataire.

Société franco-italienne du chemin de fer métropolitain de Naples. — Cette société, qui a obtenu, le 2 août 1922, la résiliation de sa concession, a pu encaisser une nouvelle partie de son cautionnement « État ». Mais des négociations vraisemblablement longues devront se poursuivre pour obtenir la restitution des sommes qui restent encore déposées, tant auprès de l'État qu'auprès de la Ville. Le conseil d'administration de cette société a procédé, en juillet 1923, à un appel de 25 fr. par action non encore entièrement libérée ; les sommes encaissées de ce fait doivent permettre d'éteindre le passif de la société, sans autre appel de fonds.

Société minière française au Maroc. — Des pourparlers avaient été engagés en vue d'aboutir à un accord avec deux groupes concurrents qui avaient déposé des demandes de permis de recherches sur les territoires mêmes où la société avait effectué ses travaux. Ces accords n'ayant pu aboutir, l'Administration procéda, en février dernier, à l'attribution des permis demandés. Dans cette répartition, la société a obtenu la plus grande partie des zones minéralisées demandées.

À l'heure actuelle, les recherches sont activement poussées en vue de découvrir de nouveaux points d'enrichissement du minerai ; les résultats obtenus à ce jour paraissent encourageants.

Société des mines de Boudjoudoun. — Au cours de cet exercice, les travaux extérieurs d'installation à Boudjoudoun ont été activement poussés et sont sur le point d'être terminés. D'autre part, les travaux d'aménagement intérieur de la mine se sont poursuivis ; ils ont permis de se rendre compte que les prévisions faites sur l'importance et la richesse du gisement étaient confirmées. À l'heure actuelle, il ne reste plus qu'à entreprendre la construction de l'usine d'enrichissement des minerais.

Société électrique de la Sidérurgie lorraine. — Les demandes en concession, déposées depuis le mois de mai 1920, n'ont pas encore reçu satisfaction. Une solution interviendra sans doute prochainement. D'importants travaux ont pu être commencés sous le régime d'autorisations provisoires.

Société anonyme des Entreprises Monod-Guillain. — La progression des travaux poursuit sa marche ascendante et régulière. Les bénéfices ont été de 1.509.279 fr. 15 et le dividende de 9 % brut.

Nous comparons ci-dessous le bilan arrêté au 30 juin 1923, avec celui de l'exercice précédent :

	1922	1923
ACTIF		
Immeuble	700.000 00	700.000 00
Terrains au Maroc	889.931 55	913.821 25
Caisses et Banques, coup, à encaisser	1.514 681 28	1.374.451 43
Fonds d'État français	6i.834.261 90	7.088.365 90
Débiteurs divers	1.076.144 69	714.121 98

Avances aux filiales	675.216 11	556.552 77
Portefeuille :		
Titre des filiales	3.841.846 00	3.638.696 00
Actions diverses	7.345.734 50	7.616.095 50
Obligations diverses	513.650 00	513.650 00
Études, usines d'Arudy, frais de premier établissement mobilier	1 00	1 00
	<u>23.541.467 03</u>	<u>23.265.755 83</u>
PASSIF		
Capital	10.000.000 00	10.000.000 00
Réserve légale	759 244 86	823.765 27
Fonds de prévoyance	5.000.000 00	5.000.000 00
Titres à libérer	3.556.125 00	2.639.975 00
Créanciers divers	2.855.741 06	3.436.404 14
Coupons Omnium lyonnais	38.081 34	39.236 08
Report antérieur	41.866 33	40.537 66
Bénéfices de l'exercice	1.299.408 24	1.285.837 68
	<u>23.541.467 03</u>	<u>23.265.755 83</u>

À l'actif, on constate que le poste Débiteurs divers est en diminution de 462.022 fr. 71 par suite de remboursements effectués par différentes sociétés avec lesquelles l'Omnium lyonnais était en compte.

Annuaire industriel, 1925

OMNIUM LYONNAIS, 20, r. d'Athènes, Paris, 9^e. T. Centr. 27-67, 27-07, Soc. au cap. de 10 millions de fr. Siège social : Lyon, 8, r. de la Bourse. Conseil d'adm. : MM. Xavier Janicot, président, chev. de la Lég. d'honn. ; Paul Buffet, vice-président ; Pierre de Magnin, adm.-délégué ; Joseph Petit, adm.-délégué, chev. de la Lég. d'honn. ; Pétrus Bernard ²⁰, Paul Andrié, chev. de la Lég. d'honn. ; comte [Fern.] Benedetti, chev. de la Lég. d'honn. ; Fernand Devise, off. de la Lég. d'honn. ; Adrien de Fourtou, administrateurs.

La société a pour objet de faire, p. son compte ou p. le compte de tiers, toutes op. indus., comm., immobilières et financières en F. et à l'étranger, solliciter toutes concessions de chemins de fer, de tramways et de toute autre nature que ce soit (574-3-24104)

NÉCROLOGIE (*L'Action française*, 7 juin 1925)

M. Paul Andrié, à Lyon.

²⁰ 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. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

OMNIUM LYONNAIS
(L'Information financière, économique et politique, 28 novembre 1925)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires s'est tenue à Lyon le 20 novembre, sous la présidence de M. Janicot. Elle a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 juin 1925 se soldant par un bénéfice de 1.461.731 francs, auquel il y a lieu d'ajouter le report antérieur de 32.951 fr., ce qui donne un total disponible de 1.494.683 francs

Toutes les résolutions présentées ont été votées, notamment un dividende de 11 fr. brut par action, soit net 9 fr. 75 pour les actions nominatives et 8 fr. 60 net pour les actions au porteur, qui sera mis en paiement à partir du 1^{er} décembre.

L'assemblée a ratifié la nomination comme administrateurs de MM. Maurice Lewandowski et Charles de Fréville de Lorme ²¹. MM. Janicot et J. Petit, administrateurs arrivés à fin de mandat, ont été réélus en la même qualité.

OMNIUM LYONNAIS
(La Cote de la Bourse et de la banque, 20 février 1926)

L'assemblée ordinaire des actionnaires de l'Omnium lyonnais a approuvé les comptes de l'exercice 1924-25 se soldant par un bénéfice net de 1 million 461.731 fr. 18 au lieu de 1.288.875 fr. 45 pour 1923-24 ; adjonction faite du report antérieur, le solde disponible est ressorti à 1.494.683 fr. 04.

Voici un état résumé des deux derniers comptes de profits et pertes avec la répartition des bénéfices qui a été adopté :

Profits et pertes

	1923-24	1924-25
Bénéfice net	1.288.875 45	1 461.731 15
Report antérieur	35.518 26	32.951 36
Solde disponible	1.324.393 71	1.494 683 04

Répartition

	1923-24	1924-25
Réserve légale	63.443 77	73.036 5U
Premier dividende	600.000 00	600.000 00
Tantièmes	93.664 75	118.296 69

²¹ Charles de Fréville de Lorme (1884-1945) : administrateur de sociétés, à commencer par les Plantations de Djember : voir [encadré](#). Commissaire aux comptes de la Société française minière au Maroc, administrateur des Tramways de Troyes et des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extension, toutes filiales de l'Omnium lyonnais.

Second dividende	400.000 00	500.000 00
Parts de fondateurs	133.333 33	166.666 66
Report à nouveau	32.951 86	30:633 13
Total égal	<u>1.324.393 71</u>	<u>1 494.683 04</u>

Le dividende de 1924-25 a pu être porté à 11 fr. brut par action, alors qu'il avait été maintenu à 10 fr. pour chacun des cinq exercices antérieurs ; voici, d'ailleurs, un aperçu des résultats obtenus pour les derniers exercices :

	Bénéf. nets	Dividende
1917-1918	957.183 00	8
1918-1919	954.863 00	8
1919-1920	1.306.262 37	10
1920-1921	1.284.799 06	10
1921-1922	1.290.408 24	10
1922-1923	1.285.837 68	10
1923-1924	1.288.875 45	10
1924-1925	1.461.731 18	11

Dans son rapport à l'assemblée, le conseil a rappelé qu'au mois de novembre 1920, l'assemblée extraordinaire avait décidé de modifier la dénomination de la société, marquant ainsi son désir de donner à son activité sociale, jusqu'alors plus particulièrement limitée à des affaires de chemins de fer et de tramways, une extension plus large. Depuis cette époque, tout en suivant avec soin les anciennes affaires de traction dans lesquelles l'Omnium lyonnais possède des participations, le conseil s'est intéressé, d'une part, à des affaires de chutes d'eau et de construction de lignes de transport de force ; d'autre part, à certaines affaires de mines métalliques en Algérie et au Maroc.

Les entreprises de transports en commun ont, d'une façon générale, subi, au cours de l'exercice écoulé, la répercussion de la tension continue des changes, qui a entraîné le renchérissement du coût de la vie, provoquant, de la part des agents, des demandes d'augmentation de salaires. Les affaires auxquelles la société est intéressée n'ont point échappé à cette loi commune, et des relèvements de tarifs compensateurs, destinés à faire face aux revendications du personnel, ont été demandés et accordés. Les accords provisoires ainsi intervenus entre concédant et concessionnaire ont permis jusqu'ici d'équilibrer les recettes et les dépenses en maintenant les résultats acquis antérieurement. Des négociations sont engagées avec les différentes municipalités pour fixer le statut de ces différentes affaires après le 31 décembre 1925, date qui marquait le terme des accords actuellement en vigueur.

Les négociations avec les municipalités ont été commencées ou poursuivies.

À Cannes, la reconstitution du matériel détruit lors de l'incendie du mois de mars 1924 s'est poursuivie dans des conditions satisfaisantes, mais cette société se trouve actuellement concurrencée sur ses lignes principales par un service d'autobus. À la demande du département des Alpes-Maritimes et de la Ville de Cannes, qui se sont déclarés disposés à lui fournir les moyens de trésorerie nécessaires, la Compagnie étudie les modalités d'un accord qui mettrait fin à cette concurrence en centralisant sous sa

direction les entreprises de transport existant actuellement dans la région, mais des négociations longues et délicates sont encore à prévoir avant de parvenir à un accord d'ensemble.

À Fontainebleau, le Conseil général, dans une session extraordinaire toute récente, a approuvé le projet de règlement transactionnel proposé par la Compagnie pour le remboursement des charges extracontractuelles subies pendant la guerre.

À Troyes, le projet de régie intéressée a été, après approbation par le conseil municipal, transmis au ministère de Travaux publics, qui aura à se prononcer.

À Bourges, Poitiers, Pau et Cette, des pourparlers sont engagés avec les municipalités, en vue d'aboutir à des accords permettant de fournir à ces diverses sociétés les ressources indispensables pour poursuivre normalement leur exploitation.

On trouvera dans le rapport une longue suite de considérations spéciales à la marche de chacune des sociétés dans lesquelles l'Omnium lyonnais a pris une participation et qui sont : la Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions ; la Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie ; la Compagnie genevoise de tramways électriques ; le chemin de fer souterrain Nord-Sud de Paris ; la Société franco-italienne du chemin de fer métropolitain de Naples ; la Société électrique de la sidérurgie lorraine ; la Société des forces motrices de la Sélune ; la Société des Mines de Boudjoudoun ; la Société minière française au Maroc.

Le dernier bilan au 30 juin 1925 se présente comme suit :

ACTIF	
Immeubles et terrains	1.500.000 00
Caisse, banques, coupons à encaisser	2.309.379 68
Bons du Trésor et du Crédit National	1.801.500 00
Débiteurs divers	2.156.279 67
Portefeuille	7.049.536 15
Compte d'ordre	2.248.350 00
Frais de premier établissement, mobilier, études et divers	1 00
	<u>17.065.046 50</u>
PASSIF	
Capital	10.000.000 00
Réserve légale	952.500 92
Titres à libérer	382.375 00
Comptes d'ordre	2.248.350 00
Créditeurs divers	1 936.416 05
Coupons Omnium lyonnais	50.721 49
Profits et pertes	1.494.683 04
	<u>17.065.046 50</u>

Les écritures présentées cette année ont été arrêtées d'une leçon sensiblement différente de celle qui avait été adoptée jusqu'ici. Il a, en effet, semblé préférable au

conseil de supprimer le compte Fonds de prévoyance, qui figurait antérieurement au bilan, en procédant en contre-partie à une nouvelle évaluation des différents éléments de l'actif. Dans ces conditions, une comparaison avec les écritures de l'an dernier est sans portée pratique et les chiffres qui sont portés au bilan se suffisent à eux-mêmes.

L'assemblée a confirmé le mandat d'administrateur qui a été confié par le conseil à MM. Maurice Lewandowski et Charles de Fréville de Lorme, en remplacement de M. Paul Andrié, administrateur décédé, et de M. Paul Buffet, administrateur démissionnaire. Elle a renouvelé le mandat de MM. Xavier Janicot et Joseph Petit, administrateurs sortants.

NÉCROLOGIE

Xavier Janicot

(L'Écho des mines et de la métallurgie, 10 octobre 1926)

Vendredi ont eu lieu à Paris les obsèques de M. Xavier Janicot, ingénieur civil des mines (Saint-Étienne 1870). président du métropolitain Nord-Sud, des Mines du Djebel-Felten et de Boudjoudoun.

Joseph Henry PETIT, président

Né le 4 février 1865 à Belley (Ain).
Fils de Auguste Othon Petit, garde général des forêts, et de Marie Claudine Françoise Maurice Lisicki.
Ingénieur ECP.
Directeur technique (1896), administrateur délégué (1907), puis président de l'Omnium Lyonnais.
Le représentant dans ses filiales et participations.
Chevalier de la Légion d'honneur du 15 février 1921 (min. TP), parrainé par Xavier Janicot : adm. Nord-Sud, adm. délégué Omnium Lyonnais.
Décédé le 3 avril 1939 à Paris.

Petites nouvelles
(*Le Temps*, 20 octobre 1926)

En remplacement de M. Xavier Janicot, récemment décédé, le conseil d'administration de l' « Omnium Lyonnais » vient de désigner comme président M. Joseph Petit qui remplissait jusqu'ici les fonctions d'administrateur délégué.

OMNIUM LYONNAIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 janvier 1927)

L'assemblée de l'Omnium Lyonnais qui s'est tenue le 27 novembre 1926 a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 juin dernier, se soldant, ainsi que nous l'avions déjà indiqué, par un bénéfice de 1.463.749 fr. 53 contre 1.461.731 fr. précédemment. En y ajoutant le report de l'exercice précédent, soit 36.633 fr. 13, le solde disponible ressort à 1.500.382 francs au lieu de 1.494.683 fr. 04, l'an passé. Par suite, le dividende a été maintenu à 11 %, soit 11 francs par action.

Voici, d'ailleurs, comment s'est effectué la répartition des bénéfices, répartition que nous comparons avec la précédente :

	1924-25	1925-26
Réserve légales	73.086 56	73.167 07
Dividende 6 %	600.000 00	600 000 00
Conseil	113.296 69	118.584 30
Dividende supplémentaire	500 000 00	500 000 00
Parts	166.666 66	166.666 66
Report à nouveau	36.633 13	41.944 23
	<u>1.494.683 04</u>	<u>1.500.382 26</u>

On sait que la société se borne, pour ainsi dire, à contrôler, par des participations, des sociétés de tramways et chemins de fer dont elle a une partie des titres en portefeuille.

Le rapport du conseil donne tous renseignements utiles sur la marche de ces participations. Nous en avons extrait les plus importants :

Les sociétés de tramways, au nombre de huit, dont l'Omnium lyonnais assure la direction technique et financière, ont subi le profond déséquilibre des changes qui s'est produit au cours de l'exercice écoulé et qui a eu une répercussion particulièrement sensible sur toutes les affaires de transports en commun. L'augmentation du coût de la vie a provoqué, de la part des agents de ces différents réseaux, des demandes d'augmentation de salaires auxquelles il n'a pu être fait face que par d'importants relèvements de tarifs qui, dans certains cas, ont entraîné de notables réductions de trafic. Cependant, malgré la hausse de toutes choses, il a été possible, grâce à une compression des dépenses jusqu'au minimum indispensable aux nécessités du service, de maintenir dans la plupart de ces sociétés les résultats acquis antérieurement.

Le réseau de Cannes a été plus spécialement éprouvé par cette crise, à laquelle sont venues s'ajouter les conséquences d'une concurrence autobus qui a placé l'exploitation dans une situation difficile. Des négociations se poursuivent actuellement avec les municipalités intéressées et le département des Alpes-Maritimes pour parvenir à des accords qui permettront un groupement rationnel des transports en commun de la région et la réorganisation financière et technique d'un réseau de tramways qui dessert une de ces parties du littoral méditerranéen dont le développement économique a été depuis quelques années particulièrement remarquable.

À Fontainebleau, le règlement amiable intervenu entre le département de Seine-et-Marne et la Société a été approuvé définitivement par le conseil général : la Compagnie a encaissé le montant des sommes qu'elle réclamait pour remboursement des charges extra-contractuelles subies pendant la guerre. Une convention définitive fixant le régime d'exploitation pour l'avenir a également été votée et mise en vigueur ; par le jeu d'un index économique, les tarifs pourront être automatiquement adaptés aux besoins du réseau et permettront ainsi de faire face aux charges financières, ainsi qu'aux frais d'entretien et de renouvellement du matériel et des voies.

À Troyes, le projet de règle intéressée a été mis en vigueur dernièrement. Cette nouvelle formule d'exploitation permettra au réseau d'effectuer normalement ses travaux d'entretien et de renouvellement, tout en assurant un intérêt aux capitaux engagés. Les indemnités dues pour remboursement de charges extra-contractuelles ont été versées à la Compagnie.

À Bourges, Poitiers, Pau, Cette et Avignon, des accords temporaires sont actuellement en vigueur. Les négociations se poursuivent en vue d'aboutir à des accords définitifs qui, soit par l'institution de régies intéressées, soit par le jeu de subventions versées par les municipalités, permettront à ces diverses sociétés de poursuivre leur exploitation dans des conditions normales.

La Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy Rive-de-Gier et extensions a obtenu en 1925 des bénéfices supérieurs à ceux de l'année précédente. Une nouvelle convention a remplacé celle qui est expirée le 31 décembre 1925. Ses conditions sont avantageuses.

Les Chemins de fer sur routes d'Algérie ont distribué un dividende de 5 % aux actions privilégiées et ordinaires. Des pourparlers sont en cours avec le département d'Alger pour fixer de façon définitive le régime de l'exploitation.

La Compagnie genevoise, de tramways électriques est toujours en période de réorganisation.

En ce qui concerne la Compagnie de chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris, le nombre de billets vendus pendant l'exercice 1925 s'est élevé à 88.884.986, en plus-value marquée sur l'exercice précédent, due pour partie à des causes

exceptionnelles telles que l'Exposition des Arts décoratifs. Cette progression du trafic, ainsi que l'application à partir du 1^{er} août 1925 d'un relèvement de tarifs, ont porté les recettes-voyageurs à 39 millions 542.706 francs, en augmentation de 6.960.498 francs.

Les dépenses d'exploitation ont été également en hausse par suite notamment du relèvement général des traitements, mais les bénéfices de l'exercice se sont élevés à 5.655.621 fr., en nouvelle progression. Le dividende a été fixé à 15 fr. .50 contre 14 fr. 50 en 1924.

La liquidation de la Société franco-italienne du Chemin de fer métropolitain de Naples se poursuit et les diverses autres participations de l'Omnium lyonnais, Société électrique de la Sidérurgie lorraine, Forces motrices de la Sélune, Mines de Boudjoudoun, Minière française du Maroc continuent de se développer.

Voici comment s'établit le bilan au 30 juin dernier, que nous comparons au précédent :

	1924-1925	1925-26
ACTIF		
Immeubles et terrains	1.500.000 00	1.500.000 00
Caisse et banques	2.309 .379 68	7.405.057 94
Débiteurs divers	2.856.279 67	3 521.679 87
Portefeuille	7.049.536 15	2.248.350 00
Comptes d'ordre	5.342.802 00	2.248.350 00
Frais de premier établissement mobilier, études et divers		
Bons du Trésor		
	<u>17.065.046 50</u>	<u>20.017.890 81</u>
PASSIF		
Capital	10.000.000 00	10.000.000 00
Réserve légale	932.500 92	1.025.587 48
Titres à libérer	382.375 00	18.375 00
Compte d'ordre	2.248.350 00	2.243.350 00
Créditeurs divers	1.936.416 05	5.168.827 56
Coupons O. L.	50.721 49	56.368 11
Profits et pertes	1.494.683 04	1.500.382 66
	<u>17.065.046 50</u>	<u>20.017.890 31</u>

Le bilan laisse apparaître une situation financière satisfaisante. Les immobilisations sont des plus modestes. La trésorerie est à l'aise. Pour faire face à 5.169.000 fr. d'exigibilités, la société dispose de plus de 10.926.000 fr. de liquidités, sans tenir compte du portefeuille évalué à 5.342.892 fr.

NOTES ET VALEURS DU JOUR
(La Cote de la Bourse et de la banque, 20 juillet 1927)

Notre confrère l'Agence économique et financière donne un aperçu des faits principaux qui ont caractérisé la marche de l'Omnium lyonnais au cours de l'exercice qui a pris fin le 30 juin dernier.

Les accords temporaires avec la municipalité de Poitiers étant devenus définitifs, l'exploitation pourra se poursuivre dans des conditions normales. Les autres accords sont en bonne voie ou en cours.

La convention en date du 1^{er} mars 1926, par laquelle le réseau à vapeur des Chemins de fer sur routes d'Algérie est incorporé au domaine de l'État et le réseau électrique placé sous le régime d'une régie intéressée avec garantie du département, est devenue définitive par suite de l'accomplissement des formalités administratives.

Pour ce qui est des modifications apportées au régime actuel de la concession de la Compagnie genevoise de tramways électriques, les pourparlers avec l'État de Genève n'ont pas encore abouti.

Les bons du Trésor déposés en 1912 par la Société franco italienne de chemin de fer métropolitain de Naples, dans les caisses de la ville de Naples, ont été en partie récupérés, et la restitution du solde se poursuit.

Quant à la Société minière française au Maroc, elle en est encore au stade des prospections et des sondages. Il ne saurait donc être question pour le moment d'extractions ni de développements.

Omnium lyonnais
(*Le Journal des finances*, 2 décembre 1927)

L'Omnium lyonnais, fondé en 1895, donne l'impression d'une entreprise somnolente. Son dividende, fixé à 8 fr. à la veille de la guerre, supprimé seulement pour l'exercice 1913-1914, fixé à 6 fr. pour l'exercice 1915-1916, à 7 fr. pour 1916-17, atteignait de nouveau 8 fr. en 1917-18 ; porté à 10 fr. pour l'exercice 1919-20, il reste accroché à ce chiffre jusqu'en 1923-24 ; depuis 1924-25 il est de 11 fr., chiffre maintenu pour 1926-27 dont les comptes viennent d'être publiés.

Il n'y a là rien de passionnant ; les actionnaires ne peuvent se plaindre des émotions. Le capital, ramené en 1899 de 20 à 10 millions, n'a pas varié depuis cette époque ; il est représenté par 100.000 actions de 100 fr. ; il existe 5.000 parts de fondateur qui se partagent 25 % de l'excédent des bénéfices après attribution d'un premier intérêt de 6 % aux actions et prélèvement des tantièmes administratifs. Il n'existe pas de dette obligataire.

Ces faibles oscillations des dividendes correspondent si étroitement aux faibles variations des bénéfices nets annuels apparaissant aux bilans, qu'on a tout lieu de croire que ce sont les seconds qui sont établis en fonction des premiers plutôt qu'inversement. En d'autres termes, le conseil d'administration n'annonce que le bénéfice qu'il entend répartir.

L'Omnium lyonnais est à la fois entrepreneur de travaux publics et trust à la suite du rachat successif de l'actif de diverses entreprises provinciales. Les entreprises de tramways, dont il assure aussi la gestion technique et financière, sont au nombre de huit : à Cannes, Fontainebleau, Troyes, Bourges, Poitiers, Pau, Cette et Avignon, Par la suite, et à partir de 1920 surtout, l'Omnium lyonnais a étendu le champ de ses participations et on l'a vu prendre des intérêts dans des affaires minières. Actuellement, il détient des intérêts dans des affaires telles que le Chemin de fer de Saint-Étienne-Firminy, les Chemins de fer sur routes d'Algérie, la Genevoise de Tramways électriques, le Nord-Sud, la Sidérurgie Lorraine, les Forces Motrices de la Sélune, la Société Financière Minière du Maroc, les Mines de Boudjoudoun, etc., etc.

En prenant des intérêts dans les dernières de ces entreprises, la société paraît avoir eu surtout pour souci d'employer fructueusement ses disponibilités ; ceux qu'elle a pris dans les autres — de transport et d'électricité — étaient en quelque sorte imposés par le fait qu'elle jouait en même temps à leur égard le rôle d'entrepreneur de travaux publics. C'est l'Omnium lyonnais, par exemple, qui a construit le réseau du Nord-Sud ; dans le même esprit, il avait participé à la constitution de la Société franco-italienne du métropolitain de Naples, affaire qui a échoué pour divers motifs, mais dans laquelle le droit de l'Omnium au remboursement de la caution déposée a été reconnu.

Les comptes annuels de profits et pertes ne comportent aucun détail On ignore ce que rapporte chacune des diverses branches de l'activité sociale. Pour achever de rendre plus difficile une appréciation de l'évolution de l'affaire pendant ces dernières années, le conseil a transformé, en 1925, le mode de présentation du bilan ; il a supprimé, au passif, le poste « Fonds de prévoyance » qui, y figurait pour 5 millions et a procédé « en contre-partie à une nouvelle évaluation des différents éléments de l'actif », sans préciser, du reste, les bases sur lesquelles s'était faite cette nouvelle évaluation.

Voici comment ont varié, depuis 1924-25, les postes essentiels de l'inventaire :

	30 juin 1925	30 juin 1927
ACTIF		
Caisse et Banques	4.110.879 (1)	7.997.711
Débiteurs divers	2.156.279	2.679.423
Portefeuille	7.049.536	4.902.142
PASSIF		
Créditeurs divers	1.936.416	3.715.337

(1) Y compris bons du Trésor.

La société ne comptabilise plus d'autres fonds de prévoyance que la réserve légale ; on doit donc supposer qu'elle pratique ses amortissements avant inventaire. Le portefeuille est porté pour 5 millions, en diminution de 2 millions en deux ans ; au 30 juin 1923, il s'élevait à 12 millions ; on peut présumer que c'est sur lui qu'a porté la principale réévaluation d'actif opérée grâce à l'effacement du fonds de prévoyance. Quel est son rendement vrai présentement ? On l'ignore et jamais aucun actionnaire n'a songé à s'en inquiéter pas plus que de ce que procuraient les travaux d'entreprises.

Il est malaisé, dans de telles conditions, de juger une affaire. L'Omnium lyonnais passe pour une entreprise très bien gérée et cette opinion ne paraît pas inexacte ; reste à savoir s'il ne serait pas géré surtout dans l'intérêt des hommes qui le conduisent et qui pensent que la rémunération honorable remise aux actionnaires est, par rapport au capital nominal, bien suffisante : ce qui expliquerait que depuis tant d'années, on attende vainement que soit cassée la tirelire qu'est aux yeux de beaucoup l'Omnium lyonnais.

Dans ce cas, il serait possible que les porteurs fussent obligés d'attendre longtemps encore ; et si l'entreprise ne réalise vraiment pas, bon an mal an, des résultats supérieurs à ceux qu'elle annonce, c'est bien qu'elle poursuit cette existence somnolente dont elle revêt les signes extérieurs.

PRISE DE CONTRÔLE PAR ELEKTROWATT (Banque pour entreprises électriques ou Elktrobank), Zurich

Augmentation de capital
(*Le Journal des finances*, 18 mai 1928)

OMNIUM LYONNAIS. — Jusqu'au 5 juin, émission, au prix de 140 fr., de 100.000 actions nouvelles de 100 fr., jouissance juillet 1928, à raison d'une action nouvelle pour deux anciennes, à titre irréductible, contre remise du coupon n° 26.

NÉCROLOGIE
Pierre de Magnin
(*Le Journal des débats*, 23 août 1928)

On annonce le décès de M. Pierre de Magnin, chevalier de la Légion d'honneur, vice-président, administrateur délégué de l'Omnium lyonnais, administrateur du chemin de fer Nord-Sud de Paris et de diverses sociétés.

Les funérailles ont eu lieu, dans la plus stricte intimité, à Vernoux (Ardèche),

Nord-Sud
(*Le Journal des finances*, 30 novembre 1928)

Le Nord-Sud doit revenir en arrière à 408. Le rapport du conseil de l'Omnium lyonnais indique, en ce qui concerne la construction de la ligne C (gare Montparnasse-Porte de Vanves) que les travaux d'infrastructure commenceront vraisemblablement dans le courant de l'année 1929 ; pour les travaux de superstructure, c'est l'Omnium lyonnais qui a été chargé de les diriger.

D'autre part, les travaux du terminus de la Porte de Versailles sont activement poussés.

Annuaire Desfossés, 1929, p. 473

Omnium lyonnais

Conseil : F. Benedetti, M. Chabrières, A. de Fourtou, P. de Magnin, J. Petit, M. Lewandowski, Ch. de Fréville de Lorme, P. Schweisguth²², E. Barth, C. Novenski, A. Stockhammer²³.

²² Pierre Schweisguth (1885-1940) : inspecteur des finances, administrateur délégué de la Société alsacienne de constructions mécaniques (SACM)(1927-1940), il la représente dans diverses sociétés dont l'Alstom, fournisseur de matériel ferroviaire aux compagnies de tramways.

²³ Albert Stockhammer (Lyon, 1875-Paris, 1976) : ingénieur, il fait carrière à partir du milieu des années 1920 dans les affaires Siaume. Voir [encadré](#).

OMNIUM LYONNAIS
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20.000.000 DE FRANCS
20, rue d'Athènes PARIS
(Les Grandes Industries modernes et les Centraux, Paris, 1929)

Président du conseil d'administration M. Joseph PETIT (1890), chev. LH
Administrateur-délégué M. Jean PARAF ²⁴ (1895)
Administrateur-directeur M. Étienne Roux, LH
Directeur M. L. SEKUTOWICZ (1895) Chev. LH.

L'OMNIUM LYONNAIS, fondé en 1896, se consacra d'abord à la création de réseaux de tramways et à la direction de leur exploitation ; [entre autres. il développa avant la guerre le réseau des chemins de fer sur routes d'Algérie](#), électrifia celui des chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne. et [participa à la réorganisation financière et au contrôle de l'exploitation des tramways de Genève](#), etc.

En 1903, l'OMNIUM LYONNAIS s'assura la concession d'une ligne métropolitaine qui devint le chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris. L'OMNIUM LYONNAIS en élabora les projets et assura l'exécution des travaux de construction de cette ligne.

Diverses études de *métropolitains* à l'étranger ayant été interrompues par guerre, l'O.L. dirigea son activité la production et le transport de l'énergie électrique. Dès 1919, il contribua à la création de la Société Électrique de la Sidérurgie Lorraine dont il constitua par contrat les services techniques de construction. C'est ainsi qu'il fut conduit à projeter et à réaliser l'important réseau H.T. reliant entre elles la presque totalité des stations centrales métallurgiques du bassin lorrain [auxquelles les usines luxembourgeoises se raccordèrent ensuite](#). Les ingénieurs de l'O.L. eurent ainsi à résoudre un problème technique particulièrement délicat, dont il n'existait à peu près pas d'exemple et au sujet duquel un grand scepticisme régnait dans les milieux compétents.

Ce problème est aujourd'hui résolu à la satisfaction des intéressés. Dix usines groupant un grand nombre d'unités génératrices des types les plus divers (moteurs à gaz de haut fourneau de tous modèles, turbines à vapeur, etc.), d'une puissance totale de l'ordre de 100.000 kilowatts (dont 50.000 kilowatts effectivement reliés), mettent ainsi en commun leurs disponibilités d'énergie et leurs débouchés (mines de fer et usines de dénaturation) grâce à une marche en parallèle générale. De nouvelles disponibilités ont été créées, à la faveur des progrès techniques réalisés et, sous l'active impulsion de M. Roy, administrateur-délégué de la Société électrique de la sidérurgie lorraine, les grands réseaux voisins sont venus apporter de nouveaux débouchés à cette Société en procédant avec elle à d'importants échanges d'énergie.

C'est ainsi que [les stations centrales suisses](#) marchent en parallèle avec les usines métallurgiques qui sont ou vont être reliées incessamment aux centrales de la région de Reims et à celle du Nord de la France.

Il a fallu construire à ce jour, pour réaliser ce programme, 135 km de lignes triphasées à 65.000 volts, 74 kilomètres de lignes à 30.000 volts, 10 sous-stations

²⁴ François Michel Jean Paraf (Paris, 1881-Paris, 1947) : ingénieur ECP., Supélec. Marié en 1909 à Caroline Bloch-Sée. Dont Gabrielle (M^{me} Michel Sacerdote : ci-dessous). Début à la Thomson-Houston, puis directeur général des Forces motrices de la Vienne, administrateur d'autres affaires Marchena (Société pour l'approvisionnement des consommateurs d'huiles combustibles « Huilcombus », Électricité du littoral normand...), il est transféré à l'Omnium Lyonnais après sa prise de contrôle par Elektrowatt et en devient vice-président. Son représentant à l'Énergie électrique de la région toulousaine, aux Forces motrices du plateau Central, à l'Union pour l'industrie et l'électricité, à la Cie d'électricité industrielle, aux Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier (président), etc. Administrateur délégué des Forces motrices de la Vienne en 1934 en remplacement d'Ernest de Marchena. Chevalier de la Légion d'honneur.

d'usines d'une puissance de transformation totale de 50.000 kilowatts et un grand poste 65.000-30.000 volts situé à Fontoy (Moselle) au centre du réseau .

La production d'énergie a dépassé, en 1928, 120 millions de kilowatts-heure et les nouvelles liaisons réalisées viennent de conduire la Société à installer chez ses adhérents des unités nouvelles des plus modernes. à haute pression (35 kg./cm²) d'une puissance totale de 78.000 kilowatts pour renforcer les moyens de production du groupement.

L'OMNIUM LYONNAIS a, d'autre part. étendu son activité depuis la guerre dans le domaine des installations hydroélectriques. Chargé, en 1924, de renforcer par un secours thermique l'usine de la Société des Forces Motrices de la Société de la Sélune, il poursuit, pour le compte de cette Société, avec M. Caquot, l'éminent ingénieur-conseil en matière de travaux en ciment armé, l'exécution d'un barrage à voûtes multiples de 32 mètres de hauteur accolé à une nouvelle usine hydroélectrique de 16.000 kilowatts. Cet ensemble présentera des dispositions nouvelles en ce qui concerne en particulier les conduites forcées.

Enfin, tout récemment, en collaboration avec les services techniques de *la Banque pour entreprises électriques*, l'OMNIUM LYONNAIS a été chargé du développement des installations hydroélectriques de la Compagnie d'Electricité- Industrielle, à Bagnères-de-Luchon, et dirige ainsi d'importants travaux d'équipement travaux d'équipement de chutes dans les Pyrénées.

L'ensemble des travaux ci-dessus a été réalisé par la Direction et les collaborateurs de l'OMNIUM LYONNAIS, qui comprennent plusieurs ingénieurs [de l'École centrale] des Arts-et-Manufactures.

M. J. Petit (1890), président de l'OMNIUM LYONNAIS, a dirigé cette société depuis sa fondation.

M. L. Sekutowicz (1895), actuellement directeur de la société, était son directeur technique depuis 1913.

M. L. Martin (1895). M. Redon (1888), M. Briand de Laubrière (1906), M. Grémiaux (1902) mort au champ d'honneur en 1917, pour ne citer que les anciens centraux, participent ou ont participé aux réalisations ci-dessus résumées.

DES DEUX COTÉS DE LA BARRICADE (*Le Journal des finances*, 4 janvier 1929)

Il se constitue actuellement au capital de 10 millions une société dite Énergie électrique de la Moyenne-Dordogne. Il paraît que l'attribution des actions n'irait pas toute seule.

Elles ont été souscrites par un groupe comprenant l'Energie Industrielle, les Forces motrices de la Vienne, les Forces motrices de la Vallée d'Aspe, la Compagnie du Gaz de Lyon et l'Énergie électrique de la Basse-Loire.

De là les protestations des autres distributeurs d'électricité de la 17^e région économique, parmi lesquels figurent la Compagnie hydro-électrique d'Auvergne, la Compagnie électrique de la Loire et du Centre, l'Énergie électrique du Sud-Ouest et la Compagnie d'électricité de Limoges. Ces sociétés auraient même présenté une protestation au ministre des Travaux publics et il serait surprenant que cette démarche laissât celui-ci indifférent.

Mais les sociétés qui se sont taillé la part du lion ont toutes des attaches avec l'Electrobank et, par une curieuse coïncidence, M. A. Ribau [*sic* : Pierre Riban ²⁵], président du comité directeur de la 17^e région, vient de prendre place dans les conseils de l'Électricité industrielle, de l'Énergie électrique de la région toulousaine et de l'Omnium lyonnais qui sont tous maintenant affiliés au même groupe. Ainsi, des deux côtés, on trouve de fortes parties- et l'Énergie de la Moyenne Dordogne pourrait bien, dès ses débuts, connaître une existence agitée.

OMNIUM LYONNAIS
(*Le Journal des finances*, 8 février 1929)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour demain, 9 février, en vue de statuer sur la division des parts Omnium lyonnais en cinquièmes.

Les parts Omnium lyonnais étaient, à l'origine, au nombre de 1.500 ; ce nombre a été porté successivement — du consentement exprès des attributaires — à 2.500, puis à 5.000, chiffre actuel et provisoire.

Leur dividende pour l'exercice 1927-28, clos le 30 juin, a été de 33 fr. 33 et son paiement a absorbé 166.666 fr. 66.

Lorsque les décisions que doit prendre l'assemblée de demain auront reçu leur consécration pratique, il y aura donc 25.000 parts qui continueront à se partager 25 % des superbénéfices.

Tout ceci n'aurait qu'un intérêt relatif si l'on ne savait : 1° que la majorité des parts Omnium lyonnais sont détenues par l'OmniumLyonnais lui-même, à la suite d'un rachat de gré à gré qui a eu lieu il y a quelques années ; 2° que la Société ne fait pas figurer ces titres dans ses comptes et qu'en vérité, on ignore exactement le nombre qu'elle en possède et, par conséquent, que l'on ne sait pas certainement si elle possède bien tous ceux qui ont été rachetés ; 3° que l'année dernière, le conseil a reçu l'autorisation d'élever le capital, fixé depuis-1903 à 10 millions, jusqu'à 50 millions, autorisation dont il a immédiatement profité pour émettre 10 millions de francs d'actions nouvelles ; 4° que la société est entrée dans l'orbite de l'Electro-Bank de Zurich.

Cet ensemble de circonstances coïncide de façon singulière avec la préparation inattendue de la résurrection des parts Omnium lyonnais.

Électricité Industrielle
(*Le Journal des finances*, 5 avril 1929)

.....
Le rapport expose que le conseil a mis à exécution, avec le concours technique de l'Omnium lyonnais, la première tranche de son programme de développement

²⁵ Pierre Joseph *Paul* Riban (Paris, 24 janvier 1880-4 mai 1959) : fils de Joseph Riban, professeur à la Faculté des sciences et à l'Ecole des beaux-arts, chevalier de la Légion d'honneur, et de M^{me} née Munier. Marié à Geneviève Pochat, fille de l'administrateur-directeur des mines de Champagnac (CAntal). Successeur de son beau-père, vice-président, puis président de la chambre de commerce d'Aurillac, vice-président de l'Office hydro-électrique du Centre, administrateur de l'Énergie électrique de la région toulousaine (1928), de Au Soldat Laboureur (1931), de l'Union pour l'industrie et l'électricité, de la Compagnie d'électricité industrielle (1933), président des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Etienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions... Chevalier de la Légion d'honneur du 11 juillet 1920 comme capitaine de réserve au 30^e R.A.

comportant l'installation d'une troisième conduite forcée et d'un nouveau groupe turboalternateur de 13.500 kW. à la centrale d'Oo. Les travaux seront achevés dans le courant de l'été prochain.

.....

NÉCROLOGIE

Comte Fernand Benedetti
(*Le Figaro*, 23 mai 1929)
(*Le Temps*, 24 mai 1929)

Nous apprenons la mort du comte Benedetti, ancien secrétaire d'ambassade, chevalier de la Légion d'honneur, pieusement décédé à Fontainebleau le 21 mai 1929. Suivant la volonté expresse du défunt, les obsèques auront lieu à Bastia (Corse), en la chapelle Saint-Joseph Lupino, propriété de la famille Benedetti.

De la part de la comtesse Benedetti, sa veuve ; du comte et de la comtesse François Benedetti, de M^{me} Jean de la Croix, ses enfants ; de M^{lles} Marie-Claude et Françoise de la Croix, ses petites-filles.

SOCIÉTÉ OMNIUM LYONNAIS

(*Le Journal des finances*, 5 et 7 juillet 1929)

L'assemblée générale des actionnaires en date du 10 mars 1929 a décidé de procéder à la remise en circulation des 4.644 parts de fondateur antérieurement rachetées par la société, après leur division en cinquièmes, c'est-à-dire sous forme de 23.220 parts nouvelles.

Les actionnaires ont, du 1^{er} juillet au 14 août, un droit à l'acquisition de ces parts au prix de 500 francs, à raison d'une part pour neuf actions, plus une part pour 500 actions.

Le droit s'exerce par remise du coupon n° 28 : les ayants droit recevront des certificats d'attribution ; les parts ne pourront être délivrées qu'à partir du 28 mars 1931.

OMNIUM LYONNAIS

Assemblée générale ordinaire du 23 novembre 1929.

EXERCICE 1928-1929

(*Recueil des assemblées générales*, 1929)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Joseph Petit (chev. LH), président ; Jean Paraf (chev. LH), administrateur-délégué ; Etienne Roux, administrateur-directeur ; Edmond Barth, Maurice Chabrières (chev. LH) ; Charles Couture, Charles de Fréville de Lorme ; Joseph Chuard ; Maurice Lewandowski (off. LH) ; Camille Novenski ²⁶ ; Pierre Schweisguth (comm. LH), Albert Stockhammer, Albert Jarrosson ; Paul Le Cesne (chev. LH) ; Paul Riban (chev. LH) ; Max Robert (chev. LH), administrateurs.

²⁶ Camille Novenski (1876-1934) : banquier à Paris (1914-1922), administrateur de sociétés, fondateur avec Stockhammer de l'Union nord-africaine pour la finance, l'agriculture et l'industrie, à Alger (1927). Voir [encadré](#).

Commissaires : MM. René Piaton et Edmond Yvan.
Directeur : Ladislav Sekutowicz (chev. LH).
Siège social : à Lyon, 8, rue de la Bourse. Bureaux : à Paris, 20, rue d'Athènes (9^e).

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire, conformément à l'article 42 de vos statuts, pour vous soumettre, en même temps que le rapport de votre conseil d'administration et celui des commissaires, les comptes de l'exercice 1928-1929.

Les résultats de cet exercice, auxquels participent pour la première fois les 100.000 actions nouvelles, créées pour porter jouissance du 1^{er} juillet 1928, en vertu de l'augmentation de capital de 10 millions à 20 millions effectuée en juin 1928, marquent une sensible augmentation des produits généraux. Ils permettent à votre conseil de vous proposer le maintien du dividende de 11 % au capital augmenté.

Avant de vous donner lecture du bilan et d'en faire le commentaire, nous allons, en examinant les principales entreprises avec lesquelles notre société est en relations d'affaires et dans lesquelles elle possède, le plus souvent, des participations financières, vous fournir des explications d'ordre général sur les résultats obtenus et sur l'orientation de notre activité.

Dans les entreprises de transports en commun, les conditions d'exploitation, après le trouble profond consécutif à la période de guerre, évoluent vers un régime de stabilisation auquel il convient de s'adapter par une révision des traités administratifs et, dans certains cas, par une transformation technique plus ou moins profonde. Les pourparlers poursuivis par les sociétés concessionnaires au cours de cet exercice ont, d'ailleurs, permis de constater, de la part des pouvoirs concédants, une double préoccupation visant à la réorganisation de ces affaires :

— D'une part, le désir de voir procéder, là où cela est possible, à un regroupement et à une concentration des moyens de transports desservant une même agglomération ou une même région :

— D'autre part, le souci de substituer à une politique précaire et au jour le jour, que l'instabilité monétaire avait imposée dans les années écoulées, une politique plus large d'amélioration systématique, de remise en état et même de transformation des réseaux.

C'est dans cet ordre d'idées que nous avons enregistré cette année,

— à Paris, la décision de fusion de la Compagnie du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud avec la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain :

— Qu'à Alger, des pourparlers ont été engagés entre la Société des Chemins de fer sur route d'Algérie et les deux autres sociétés de transports de la région algéroise, en vue de parvenir à une fusion permettant de réaliser une avantageuse unification de l'ensemble des réseaux ainsi que d'importants développements que comporte pour eux l'essor considérable de l'agglomération algéroise ;

— Qu'à Cannes, une réorganisation des transports en commun urbains et extra-urbains est à l'étude par les soins de la Compagnie des Tramways de Cannes, à l'instigation des autorités départementale et communale ;

— Qu'à Saint-Étienne, la Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et Extensions examine avec les pouvoirs concédants les conditions d'un nouveau régime probablement définitif, appelé à succéder aux conventions provisoires en vigueur jusqu'en 1930.

La seconde tendance que nous venons de vous signaler nous a conduits à étudier des programmes importants de travaux de renouvellement ou d'extension et à envisager la création ou le développement de services d'omnibus automobiles, soit complémentaires des services de tramways actuellement existants, soit, dans certains cas, appelés à remplacer complètement les tramways eux-mêmes. C'est ainsi que, suivant des

modalités variables, des négociations ont été entamées ou se poursuivent dans les réseaux de tramways autres que ceux déjà pourvus d'un régime définitif.

Les perspectives de résultats restant toutefois, dans cette industrie, assez limitées, les sociétés concessionnaires ne sauraient envisager, sauf le cas de garanties d'intérêts, l'investissement de capitaux nouveaux dans ces affaires et c'est aux collectivités concédantes qu'il appartient de faire, le cas échéant, les efforts financiers qui peuvent être nécessaires. C'est dans ce sens que les sociétés concessionnaires, filiales ou sous le contrôle technique de l'Omnium Lyonnais, orientent leurs négociations, en sauvegardant lorsqu'il y a lieu, les droits que certaines d'entre elles ont encore à faire valoir en raison des charges extracontractuelles nées de la guerre.

En ce qui concerne les affaires minières dans lesquelles l'Omnium Lyonnais avait pris des participations dans la période d'instabilité monétaire, notre intention est, comme nous l'avons déjà dit, de ne pas étendre les intérêts que nous avons pris dans ces entreprises. Nous vous rappelons que les participations de cette nature ont été amorties dans une très large mesure et que les sommes pour lesquelles elles figurent encore à notre bilan sont suffisamment réduites pour n'apporter aucun trouble dans les résultats des exercices ultérieurs, en toute éventualité.

En vertu de la même politique, qui nous amène à renoncer aux participations de caractère exceptionnel que nous avons prises au lendemain de la guerre, nous avons, dans le courant de l'exercice 1928-1929, réalisé les terrains dont nous avons fait l'acquisition à Casablanca. La liquidation de cette opération a donné lieu à un bénéfice.

Dans les affaires du domaine de la production, de la distribution et du transport de l'énergie électrique, vers lesquelles nous oriente désormais le principal de notre activité, notre effort s'est poursuivi conformément à la ligne de conduite que vous avez bien voulu approuver. Les résultats obtenus de ce chef au cours de l'exercice 1928-1929 se sont manifestés déjà d'une manière intéressante : et les produits généraux provenant de cette branche de notre activité industrielle et financière sont en effet en augmentation d'environ 150 % sur l'exercice précédent.

Nous vous rappelons que l'Omnium Lyonnais, en exécution des contrats qu'il a passés avec les sociétés d'exploitation dont il est le mandataire ou l'ingénieur-conseil, étudie et arrête dans leur ensemble les programmes d'installation à mettre en œuvre, et que, en agissant comme service technique des sociétés qui sont ses clientes, il dirige et surveille les travaux dont l'exécution a été décidée par elles, en même temps qu'il donne, le cas échéant, son assistance technique et administrative aux opérations de l'exploitation.

La situation d'entière indépendance dans laquelle se trouve l'Omnium lyonnais à l'égard des sociétés de construction et des maisons d'entreprises lui permet, tout en entretenant avec celles-ci les meilleurs rapports, d'agir en toutes circonstances au mieux des intérêts de ses mandants et de parvenir, par conséquent, à l'exécution la plus économique des travaux qui lui sont confiés.

L'assistance technique et administrative que nous donnons aux sociétés d'exploitation qui sont nos clientes se complète souvent par un concours financier. Nous pouvons leur fournir celui-ci soit par des crédits aménagés de façon à réduire au minimum la charge des intérêts intercalaires de construction, soit par des prises de participations dans le capital même de ces sociétés. Les disponibilités de trésorerie relativement larges que nous ont procurées l'augmentation de capital de 1928, ainsi que la remise en circulation des parts de fondateur — opération dont nous vous rendons compte plus loin — nous mettent en position de donner immédiatement de tels concours financiers aux sociétés qui peuvent en avoir besoin, en principe, corrélativement avec la mission technique dont nous sommes chargés par elles.

C'est ainsi qu'après avoir contribué financièrement dans une notable mesure, tant par ses propres ressources qu'avec le concours des établissements de crédit amis, au développement de la Société anonyme des forces motrices de la Sélune, l'Omnium

lyonnais a été chargé d'un mandat technique pour l'étude et l'exécution des importantes extensions des usines et réseaux de cette société. Les travaux relatifs à l'aménagement de la seconde chute de la Sélune, commencés au cours de cet exercice, prendront leur pleine activité lors des prochains mois : leur durée prévue est de deux années. Lorsqu'il seront terminés, l'Omnium Lyonnais restera intéressé dans les résultats de l'exploitation de la Société des forces motrices de la Sélune, conformément au contrat intervenu avec cette société.

Au cours de l'exercice écoulé, nous avons été chargés par la Compagnie du Bourbonnais (P. de Lachomette-Villiers et Cie), de l'étude et de la construction, en qualité de directeur des travaux, d'une ligne de transport d'énergie s'étendant sur les départements de la Manche et de l'Ille-et-Vilaine. La construction de cet ouvrage est actuellement en cours.

C'est également en qualité de directeur des travaux que, pour le compte de la Société électrique de la sidérurgie Lorraine, nous avons étudié les programmes et dirigé les travaux qui ont permis la coopération en parallèle de la plupart des importantes usines métallurgiques du bassin de Briey, réalisant ainsi un projet qui, lors qu'il fut conçu et arrêté, se présentait comme l'un des plus vastes et des plus délicats dans cet ordre d'idées en Europe. Au fur et à mesure de son heureuse réalisation et pour satisfaire à des besoins sans cesse croissants, ce programme s'est largement développé et se développe encore.

Nous vous avons signalé, l'an dernier, que la Compagnie d'électricité industrielle, qui exécute de très puissantes installations hydro-électriques dans les Pyrénées, nous avait confié un mandat technique, limité à une partie du programme dont elle projetait la réalisation. Les travaux dont il s'agit sont actuellement en cours d'exécution. Notre mandat vient, d'ailleurs, d'être largement étendu et l'Omnium Lyonnais, qui a constitué à Luchon un bureau technique à cet effet, a été chargé de diriger l'exécution des nouveaux travaux qui s'échelonnent sur plusieurs années et qui permettront à la Compagnie d'électricité industrielle de mettre en œuvre, dans des conditions particulièrement favorables, les sources d'énergie importantes faisant l'objet des concessions déjà accordées ou en cours d'instruction.

Enfin, nous procédons à l'étude d'affaires nouvelles, tant en France et notamment dans le Massif Central, qu'en divers pays étrangers. La réalisation de certaines de ces affaires, notamment celle de l'usine hydro-électrique de la Triouzoune, que nous espérons prochaine, affirmera et développera la situation qu'occupe déjà votre société dans l'industrie électrique.

Au cours de l'exercice dont nous vous rendons compte, nous avons, en conformité des décisions que vous avez prises dans votre Assemblée générale extraordinaire du 16 mars 1929, remis en circulation, sous le nom de parts bénéficiaires et après division en cinquièmes, les parts de fondateur autrefois créées puis rachetées par notre Société elle-même. Comme Vous le savez, ces titres ont été offerts à nos actionnaires ainsi qu'aux porteurs de parts restées en circulation et nous avons constaté l'empressement des ayants-droit à demander l'attribution des parts qui leur étaient réservées. En vertu des accords que nous avons conclus avec un établissement financier qui nous avait donné sa garantie pour la bonne fin de l'opération, celle-ci a été passée en écritures avant le 30 juin 1929 et ces résultats figurent ainsi dans les comptes que nous vous présentons.

Les nouvelles disponibilités importantes que nous a procurées cette remise en circulation de parts ont constitué un large accroissement de nos réserves. Compte tenu de celles qui figuraient déjà au passif de notre bilan, votre conseil a jugé à propos de constituer certains postes de réserve nouveaux et de regrouper ceux existants en effectuant les opérations suivantes :

- 1° La réserve légale a été dotée d'une somme de 628.162 30 par prélèvement sur le chapitre Fonds de réserve qui figurait au bilan de l'an dernier.

Nous vous rappelons que la réserve légale, après l'affectation des bénéfices de l'exercice 1927-1928, figurait à notre bilan pour un montant de 1.246.700 72
1.874.863 02

Sur la répartition des bénéfices de l'exercice 1928-1929, la somme revenant à la réserve légale, soit 125.136 98

ajoutée aux sommes précédentes porte la réserve légale à son plein de Fr. 2.000.000 00

prévu par la loi et les statuts. C'est pour ce montant que vous la trouverez portée au bilan après répartition des bénéfices de l'exercice 1928-1929.

2° La somme formant le solde du Fonds de réserve antérieur, soit 1.703.991 61 après le prélèvement ci-dessus mentionné de 628.162 fr. 30 et d'une somme de 66.920 fr. 90 représentant le complément des frais entraînés par l'augmentation de capital de 1928, a été augmentée de 8.296.008 39

par une dotation provenant des disponibilités procurées par l'émission des parts. Le total ainsi obtenu, soit 10.000.000 00

sera inscrit désormais au passif sous le nom de Fonds d& réservé extraordinaire.

3° Le surplus des disponibilités procurées par l'émission des parts, compte tenu des impôts, frais et commissions entraînés par cette opération, ainsi que du mon tant du coupon des parts acquis au 30 juin dernier figure à notre passif pour 1.333.045 36 sous le nom de Fonds de prévoyance et d'amortissement.

Ces explications concernant l'extension et la ventilation de nos comptes de réserves vont éclairer le bilan dont il va vous être donné lecture et qui figure d'autre part.

BILAN AU 30 JUIN 1929

ACTIF		
Actionnaires		7.500.000 00
Immeubles		700.000 00
Caisses et banques		21.402.777 01
Débiteurs divers		4.398.248 28
Portefeuille		11.376.278 85
Frais de premier établissement, mobilier, études et divers		1 00
		45.377.305 74
PASSIF		
Capital		20.000.000 00
Réserve légale		1.874.863 02
Fonds de réserve extraordinaire		10.000.000 00
Fonds de prévoyance et d'amortissement		1.333.045 36
Titres à libérer		1.695.875 00
Créditeurs divers		7.836.568 47
Coupons Omnium Lyonnais		56.601 81
Profits et Pertes :		
Report de l'exercice précédent :	77.612 33	
Bénéfices nets 1928-1929 :	2.502.739 75	
		2.580.352 08

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

DÉBIT	
Frais généraux	1.400.457 59
Solde créditeur	2.580.352 08
Total	<u>4.040.809 67</u>
CRÉDIT	
Produit de l'exercice	3.963.197 34
Report de l'exercice précédent	77.612 33
Total	<u>4.040.809 67</u>

Nous ajoutons les remarques suivantes :

À l'actif, le chapitre Immeubles figure pour 700.000 fr., alors que l'an dernier une somme de 1.500.000 fr. était inscrite sous le nom Immeubles et terrains. La différence correspond à l'aliénation à laquelle nous avons procédé, comme nous l'avons dit plus haut, des terrains acquis par notre société à Casablanca en 1920.

Le poste Immeubles se trouve ainsi ramené au chiffre pour lequel il figurait à notre bilan avant l'acquisition de ces terrains. Il correspond à l'immeuble que nous utilisons pour nos services centraux et pour ceux d'un certain nombre de sociétés domiciliées aux numéros 18 et 20, de la rue d'Athènes, à Paris.

Le chapitre Caisses et Banques est en augmentation de 8.797.654 fr. 05 comme conséquence immédiate de la remise en circulation des parts de fondateur, opération qui a été effectuée peu avant la clôture de l'exercice.

Les chapitres Débiteurs divers et Portefeuille sont respectivement en augmentation de 2.436.286 fr. 89 et 4 millions 431.076 fr. 85 en raison des participations prises dans le cours de l'exercice et des découverts consentis. Ces deux postes ont été évalués conformément aux règles de prudence que nous nous sommes toujours imposées.

Les chapitres du passif n'appellent pas de remarques particulières en dehors des explications qui vous ont été déjà données en ce qui concerne les comptes de réserves et de prévoyance.

Nous vous indiquons toutefois que dans les Crédeurs sont comprises des sommes qui nous sont versées en compte courant par diverses de nos sociétés filiales dont nous dirigeons la trésorerie.

Répartition des bénéfices

Le solde créditeur ressort à 2.580.352 francs 08, somme que votre conseil, conformément à l'art. 58 de vos statuts, vous propose de répartir de la façon suivante :

Réserve légale : 5 % sur 2.502.739 fr. 75	125.136 98
Dividende statutaire :	
6 %, soit 6 fr. à 100.000 actions entièrement libérées ; 6 %, soit 1 fr. 50 à 100.000 actions, libérées de 25 francs	750.000 00
Au conseil d'administration	244.140 41
Dividende supplémentaire, 5 fr. à 200.000 actions	1.000.000 00
Aux parts bénéficiaires	333.333 33
Report à nouveau	127.741 36
Total	2.580.352 08

Si vous approuvez ces propositions, le dividende des actions, soit 11 fr. pour les actions entièrement libérées et 6 fr. 50 pour les actions libérées de 25 fr., ainsi que le dividende des parts (titres divisés en cinquièmes), soit 13 fr. 33 par part, seront, sous déduction des impôts, mis en paiement à partir du 1^{er} décembre prochain.

En ce qui concerne les parts remises en circulation et qui ne sont appelées à être délivrées aux ayants-droit qu'à partir du 28 mars 1931, notre société effectuera le paiement, des dividendes soit par chèques, soit par mandats.

Au cours de l'exercice dont nous venons de vous rendre compte, votre société a été douloureusement éprouvée par le décès du comte Fernand Benedetti, le plus ancien de vos administrateurs. Tous ceux qui l'ont connu ont apprécié ses qualités d'homme d'affaires et la cordialité de son caractère. Nous adressons à sa famille l'expression de nos sincères condoléances. Nous vous demanderons de donner à la succession de M. Fernand Benedetti *quitus* de sa gestion.

Nous vous demanderons également de donner *quitus* à la succession de M. Pierre de Magnin, qui fut administrateur délégué de notre société et dont nous vous avons annoncé, l'an dernier, le décès survenu le 15 août 1928.

En remplacement de M. Benedetti, dont le mandat devait expirer cette année, votre conseil, en conformité des dispositions de l'article 27 de vos statuts, a nommé administrateur de votre Société M. Charles Couture, directeur-adjoint de la Banque de Paris et des Pays-Bas. La personnalité de M. Couture est un gage certain du concours qu'il nous apportera. Nous vous demanderons de bien vouloir, en ratifiant sa nomination, fixer la durée de son mandat à six années.

L'ordre de renouvellement de votre conseil désigne cette année comme membres sortants : MM. Jean Paraf et Camille Novenski. Ils sont rééligibles. Nous vous proposons de leur renouveler, pour six années, le mandat qui leur avait été confié.

Vous aurez à nommer, pour l'exercice 1929-1930, un ou plusieurs commissaires des comptes, et à fixer leur rémunération.

Enfin, nous vous demanderons de donner, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, à ceux de vos administrateurs qui en auraient besoin, les approbations et autorisations prescrites par ledit article.

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

Les résolutions conformes aux propositions du conseil ont toutes été adoptées à l'unanimité par l'assemblée à laquelle 90.325 actions étaient présentes ou représentées.

.....

FORCES MOTRICES DU PLATEAU CENTRAL
(Paris-Midi, 25 août 1930)

Cette société vient d'être constituée au capital de 20 millions, en 40.000 actions de 500 francs, pouvant être porté à 40 millions.

Le premier conseil d'administration comprend les noms de MM. Ernest et Albert de Marchena et M. Franck, des Forces motrices de la Vienne ; J. Petit et J. Paraf, de l'Omnium Lyonnais, et la Société Hydro-Electrique de la Diège.

Omnium lyonnais
(Le Journal des finances, 14 novembre 1930)

Les bénéfices nets réalisés par cette société pendant l'exercice au 30 juin 1930 s'élèvent à 2.156.398 fr., en augmentation d'une centaine de mille francs sur ceux de l'exercice précédent. Le dividende pourra être maintenu à 11 francs brut comme précédemment. Ces résultats se comparent comme suit avec ceux des années précédentes :

	Capital	Bénéf. nets	Divid. par act.
	(en 1.000 fr.)		(en fr.)
1921-22	10.000	1.290	10
1922-23	10.000	1.285	10
1923-24	10.000	1.288	10
1924-25	10.000	1.461	11
1925-26	10.000	1.463	11
1926-27	20.000	1.467	11
1927-28	20.000	1.461	11
1928-29	20.000	2.502	11
1929-30	20.000	2.656	11

Ces chiffres de bénéfices ne doivent pas correspondre à la véritable productivité de l'affaire. Dans tous les cas, ils ne sauraient suffire à expliquer et à justifier à eux seuls les cours actuellement pratiqués. L'action ancienne entièrement libérée se traite à 241, l'action nouvelle libérée du quart à 195, soit une évaluation globale de 43.600.000 francs. En outre, il existe des parts de fondateur : en effet, les 6.000 titres créés à l'origine et qui avaient été rachetés par la suite, ont été divisés en cinquièmes, remis en circulation et offerts en 1929 aux actionnaires, à raison d'une part pour neuf actions au prix de 500 fr. Il y a donc actuellement 25.000 -cinquièmes de parts ayant droit à 25 % des superbénéfices. Elles ne sont pas cotées, mais en les estimant d'après l'évaluation boursière des actions, — compte tenu dans celle-ci de la valeur nominale du capital versé —, on obtient un chiffre de 9.700.000 francs, c'est-à-dire que sur la base du cours actuel, l'affaire se trouve capitalisée globalement à 53.300.000 francs, soit 21 fois les bénéfices du dernier exercice. Il est évident, dans ces conditions, que la Bourse tient une large part dans son évaluation des perspectives de l'affaire.

L'Omnium lyonnais est, en effet, surtout une affaire d'avenir. Pendant de longues années, l'envergure de cet omnium d'entreprises électriques était restée très modeste. Mais ses dirigeants cherchèrent à plusieurs reprises à en élargir les possibilités. Ils ne furent pas toujours heureux dans leurs tentatives et les participations prises, il y a quelques années, dans des affaires minières comme Boudjoudoun, laissèrent d'assez graves mécomptes. Reconnaissons, d'ailleurs, que les actionnaires n'eurent pas à en souffrir, puisque le dividende put être régulièrement distribué.

Depuis 1928, l'affaire est passée sous le contrôle de la Banque pour entreprises électriques de Zurich. Les participations prises depuis et les travaux entrepris paraissent ouvrir de larges possibilités bénéficiaires, mais dans un avenir assez éloigné. Parmi les affaires dans lesquelles des participations ont été prises, citons : la Société électrique de la sidérurgie Lorraine, les Forces motrices de la Sélune, l'Électricité industrielle, la Compagnie du Bourbonnais, etc. Les bénéfices que l'Omnium lyonnais est appelé à en tirer se présenteront soit sous forme de dividendes, soit sous forme de participation aux bénéfices d'exploitation.

Ce sont là des perspectives qu'il est logique de voir escompter assez largement par la Bourse. Mais il convient de remarquer que l'extension du champ d'activité de l'affaire m'a pu être réalisée que grâce à d'importants appels de capitaux. Sans doute, les actions émises en 1928 ne sont libérées que du quart et il reste à verser 7.500.000 francs par les actionnaires. Mais la remise en circulation des 25.000 cinquièmes de parts a constitué une véritable augmentation de capital, puisqu'elles ont été offertes contre espèces aux actionnaires et que cette opération a dû faire rentrer dans les caisses sociales 12.500.000 fr. environ,

La plus grande partie de ces fonds avait été investie au 30 juin dernier. Au dernier bilan, en effet, les espèces en « caisse et banques » ne figurent plus que pour 4 millions 197.445 fr. contre 24.402.777 fr. l'année précédente. En contrepartie, on constate une importante augmentation des « débiteurs divers. » de 4.398.248 fr. à 12.463.236 fr. et du « portefeuille » qui atteint cette année 18 millions 750.969 fr. au lieu de 11.376.279 francs. Comme, par ailleurs, les « exigibilités » se présentent en augmentation à 8.547.513 fr. contre 7.836.568 fr., il est à présumer que la société devra faire appel prochainement du solde restant à verser sur les actions nouvelles.

Comme cette libération entraînera une augmentation des sommes à distribuer de 450.000 francs — le dividende des actions nouvelles étant inférieur cette année de 4 fr. 50 à celui des actions anciennes —, l'élasticité des dividendes pour les tout prochains exercices paraît assez réduite. Sur la base de celui de cette année, le rendement du titre est voisin de 3 % net, taux qui n'est plus actuellement offert que par les valeurs d'électricité de tout premier ordre.

Omnium lyonnais
(*Le Journal des finances*, 5 décembre 1930)

L'assemblée du 29 novembre a approuvé les comptes de l'exercice au 30 juin 1930. Comme prévu, le dividende a été maintenu à 11 fr par action libérée, à 6 fr. 50 par action libérée du quart et à 13 fr. 33 par part, payable le 1^{er} décembre.

Annuaire Desfossés, 1931, p. 479 :

Omnium lyonnais

Conseil : J. Petit, J. Paraf, E. Roux, M. Chabrières, M. Lewandowski, Ch. de Fréville de Lorme, P. Schweisguth, E. Barth, C. Novenski, J. Chuard, C. Couture, P. Riban, M. Robert, A. Stockhammer, Ernest de Marchena ²⁷, Georges Jouasset ²⁸, adm.

²⁷ Marchena (Joseph Raphaël Ernest de) : né le 1^{er} mars 1868 à Jacmel (Haïti). Fils d'Abraham Raphaël de Marchena, négociant, et de Marie Marguerite Laure Brun. Sujet hollandais. Marié à Jeanne Kuhn, fille d'un associé d'agent de change. Deux filles : Hélène (M^{me} Roger Haizet) et Marguerite (M^{me} Philippe Hoppenot, secrétaire général des Forces motrices de la Vienne). Ingénieur ECP (1889), 2^e de sa promo. Ingénieur (1895), ingénieur en chef (1898), sous-directeur (1907) de la Thomson-Houston. Son représentant à l'Énergie électrique du Littoral méditerranéen (1900) et à l'Énergie électrique du Sud-Ouest (1906). Puis Ernest de Marchena et son frère Albert (1866-1931), également ingénieur ECP, volent de leurs propres ailes. Ils créent notamment l'Électricité du littoral normand dans le Calvados (1911), les Forces motrices de la Vienne avec la banque Massiot (1914), les Forces motrices de la vallée d'Aspe dans les Pyrénées (1919) et la Société auxiliaire d'entreprises avec Gino Valatelli (1924). En 1926, deux ans après la faillite de la Banque Massiot, ils font entrer le groupe Elektrowatt au capital des FMV. Dès lors, des alliances se nouent entre les filiales françaises d'Elektrowatt, et Ernest de Marchena se retrouve à l'Omnium lyonnais. En outre, professeur à l'École centrale. Décédé le 26 juillet 1960 à Paris, XVI^e.

²⁸ Georges Jouasset (1888-1941) : inspecteur des finances, administrateur délégué de l'Union des mines (1923-1932), son représentant dans une vingtaine de sociétés, dont certaines liées à l'Elektrowatt comme l'Union électrique et financière (juin 1928) ou la Compagnie d'électricité industrielle, près Luchon (hydroélectricité, carbure de calcium, ferro-silicium, cyanamide). Voir [encadré](#).

Omnium lyonnais
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 mars 1931)

Un décret paru au Journal officiel autorise la concession à la société de la chute de la Triouzoune près Neuvic-sur-Ussel (Corrèze). La puissance maximum de cette chute (250 mètres environ) est évaluée à 30.000 kW. et sa puissance normale disponible.

FORCES MOTRICES DE LA VIENNE
(*Le Temps*, 3 août 1931)

.....
Ces considérations ont conduit la société à prendre une forte proportion dans la création de la société des Forces motrices du Plateau Central, au capital de 20 millions de francs, qu'elle a constituée l'été dernier, conjointement avec l'Omnium lyonnais et avec le concours de sociétés de distribution, telles que la Société nantaise d'éclairage et de force par l'électricité et l'Hydro-Électrique d'Auvergne.

OMNIUM LYONNAIS
(*L'Information financière, économique et politique*, 18 décembre 1931)

M. Petit, président du conseil d'administration, présida l'assemblée annuelle, tenue à Lyon, le 28 novembre. Toutes les résolutions présentées ont été adoptées.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire, conformément à l'article de vos statuts, pour vous soumettre, en même temps que le rapport de votre conseil d'administration et celui des commissaires, les comptes de l'exercice 1930-1931.

Bien que les résultats dont nous allons vous rendre compte fassent apparaître, après amortissements d'usage et prélèvements jugés opportuns à raison des circonstances, un solde distribuable de 2.604.297 fr. 40 (contre 2 millions 656.398 fr. 48 l'an dernier), solde qui eût permis de maintenir une répartition aux actions de 11 %, comme précédemment, votre conseil vous propose de ramener le dividende à 8 % en laissant en report à nouveau une somme de 1.166.728 francs. Cette proposition, conforme à la politique de prévoyance que vous avez toujours approuvée, nous semble, dans les conditions actuelles, particulièrement justifiée.

En effet, si les résultats de l'exercice écoulé ne se sont pas ressentis des répercussions de la crise qui touche tous les pays et toutes les industries, nous ne devons pas perdre de vue que nous sommes entrés dans une période de restriction qui, si elle n'affecte que modérément les exploitations dans lesquelles nous possédons des intérêts, pourrait entraîner un certain ralentissement temporaire de notre activité industrielle.

En présence de cette situation, nous avons estimé que, tout en donnant nos soins au développement des affaires dans lesquelles nous avons des participations, il convenait d'envisager toutes les éventualités, même les plus défavorables, et, à cet effet, de conserver comme disponible une importante fraction des bénéfices acquis au cours de l'exercice 1930-1931.

Si la crise économique actuelle n'a eu, jusqu'ici, sur les entreprises de transports en commun, qu'une répercussion minimale, ces entreprises ont dû poursuivre la lutte contre les concurrences dont nous vous avons déjà parlé et qui leur sont faites par des services d'omnibus automobiles libres ; ceux-ci n'étant astreints à aucune des lourdes obligations qu'imposent les cahiers des charges et n'étant assujettis ni à des horaires fixes, ni à des tarifs homologués, se trouvent fréquemment placés, tout au moins momentanément, dans une situation beaucoup plus avantageuse que celle des services concédés ou fonctionnant sous un régime contractuel.

Pour lutter contre ces concurrences, les Sociétés dont nous sommes les mandataires ont été conduites à envisager la création, dans le cadre de leurs contrats de concession, de services d'autobus complémentaires des lignes de tramways. Ces entreprises n'ont pas toujours rencontré auprès des Pouvoirs publics l'appui sur lequel elles semblaient en droit de pouvoir compter. Cependant, à Bourges, à Poitiers, à Troyes, des accords ont pu être réalisés ou sont sur le point de l'être.

À Pau, le réseau de tramways de la Société béarnaise des tramways urbains a été, l'an dernier, l'objet, de la part de la Ville, d'une décision de rachat et de déclassement en vue de sa transformation en un service d'omnibus automobiles. À la demande de la Ville, la Société a été amenée à présenter des propositions pour l'exploitation du nouveau service créé ; ces propositions ont été agréées et, depuis le mois de mai 1931, les services d'omnibus automobiles fonctionnent sous le contrôle technique de la Société Béarnaise, la Ville garantissant un minimum de recettes par kilomètre-voiture effectué. Corrélativement à cette transformation technique, nous avons jugé à propos de céder une importante partie des intérêts que nous détenions dans la Société béarnaise de tramways urbains à un groupe particulièrement expérimenté dans la gestion des services d'autobus et dont la collaboration ne peut qu'être favorable à tous les intérêts en présence.

À Saint-Étienne, la Compagnie des chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions a poursuivi les négociations engagées depuis plusieurs années déjà avec la Ville et l'État en vue d'obtenir un statut définitif valable jusqu'en fin de concession. Les propositions présentées par la Compagnie comportent, outre diverses améliorations concernant le réseau électrique, un programme de création de services d'omnibus automobiles destinés à compléter les services tramways et à remplacer, tout au moins partiellement, les lignes du réseau des tramways électriques dont la Ville, après rachat en 1929, confia l'exploitation à la Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions.

La concurrence par omnibus automobiles s'est également fait sentir à Saint-Étienne et la Compagnie, pendant qu'elle négociait avec la Ville, a vu s'établir sur certaines de ses lignes suburbaines d'importants services concurrents. De légitimes protestations ont été adressées aux pouvoirs concédant et des mesures de bon ordre ont été prises pour lutter contre cette concurrence.

À Alger, la Société des chemins de fer sur routes d'Algérie a poursuivi, en accord avec la Société des tramways algériens et la Société des Messageries du Sahel, les pourparlers engagés. Il y a trois ans déjà, avec les pouvoirs concédant en vue d'aboutir à un programme de réorganisation des transports en commun de la région algéroise. Différentes formalités administratives ont empêché, jusqu'ici, l'aboutissement d'un accord d'ensemble qui, seul, peut permettre à la ville d'Alger et à sa banlieue de résoudre l'important problème de la circulation, particulièrement délicat dans cette grande agglomération.

La Société des Chemins de fer d'Algérie a eu également à lutter contre des entreprises concurrentes d'omnibus automobiles. À cet effet, elle a créé un service spécial destiné à compléter l'ensemble de ses lignes électriques. Les mesures ainsi prises se sont révélées particulièrement efficaces et certains concurrents ont été dernièrement amenés à cesser leur exploitation.

Dans le domaine des affaires électriques. l'Omnium Lyonnais a continué à apporter son concours technique et financier aux sociétés qui lui ont confié la direction de leurs travaux et à prendre des intérêts dans des entreprises susceptibles d'avoir recours à sa collaboration.

La Société des Forces Motrices de la Sélune, dans laquelle nous possédons des intérêts importants. est sur le point de terminer l'équipement de l'usine hydroélectrique de Vezins, dont nous vous avons déjà parlé. La mise en eau du barrage est. prévue pour le début de l'année 1932.

Pour se procurer le complément de ressources nécessaire à l'achèvement de ses travaux, cette Société a procédé, dans les derniers mois de l'année 1930, à une augmentation de capital partielle de 6 millions de francs, qui fut accompagnée d'une émission d'obligations de 18 millions de francs ; elle effectue en ce moment une augmentation de capital complémentaire de 2 millions de francs.

La Société des Forces Motrices de la Sélune, en possession d'une clientèle importante, et très diverse, va pouvoir, au moment de l'entrée en service de l'usine de Vezins, accroître de façon sensible ses fournitures d'énergie par le jeu de nouveaux contrats qu'elle a passés et qui doivent entrer en vigueur précisément à cette époque.

Au cours de l'exercice écoulé, nous avons poursuivi les travaux qui, sous l'égide de la Société électrique de la Sidérurgie Lorraine, nous ont été confiés par la Société des Mines de Sarre et Moselle et par les Sociétés des Mines de Saint-Avold et Faulquemont.

Nous avons indiqué, l'an dernier, dans quelles conditions l'Omnium Lyonnais, conjointement avec la Société des Forces Motrices de la Vienne, avait constitué la Société des Forces Motrices du Plateau Central, qui se propose l'aménagement de la chute de la Triouzoune et d'un ensemble de chutes situées sur la Vienne supérieure et sur les versants sud-ouest du Massif Central. Les travaux préparatoires se poursuivent et dès que les circonstances le comporteront, l'équipement de ces différentes chutes pourra être entrepris et poussé rapidement. La concession de la chute de la Triouzoune ayant été, suivant la procédure initialement engagée, délivrée à l'Omnium Lyonnais, nous nous sommes mis en instance, d'accord avec la Société des Forces Motrices du Plateau Central, pour que cette concession soit transférée à cette dernière. Il en sera de même des chutes de la Vienne supérieure déjà concédées à la Société des Forces Motrices de la Vienne.

Au cours de nos précédentes assemblées, nous vous avons exposé les grandes lignes de l'important programme dont la Compagnie d'électricité industrielle poursuit la réalisation et qui doit lui assurer une place prépondérante parmi les producteurs d'énergie des Pyrénées. Les travaux d'amélioration des installations anciennes de la Pique et du lac d'Oô sont actuellement terminés ; l'aménagement de la chute dite « Portillon-Lys » est en cours. Cette chute, entièrement régularisée, mettra en jeu, en utilisant une différence de niveau de 1.400 mètres, une puissance considérable qui viendra s'ajouter à celle dont la Compagnie d'électricité industrielle dispose actuellement. La construction d'une ligne de transport de force à 150.000 volts et d'un poste de transformation est en cours. Tous ces différents travaux, très remarquables par leur envergure, ainsi que par la qualité de l'énergie mise en jeu (les chutes dont il s'agit, alimentées par des lacs, sont parmi les plus hautes dont l'aménagement soit réalisé en Europe) seront effectués au cours des prochains exercices, compte tenu, dans les prévisions de mise en service de ces installations, des besoins d'énergie des différentes régions desservies par la Compagnie d'électricité industrielle ou par les groupements tels que l'Union des producteurs d'énergie des Pyrénées Occidentales, dont fait partie la Compagnie d'électricité industrielle. Ainsi que le mentionnait notre dernier rapport, nous avons participé à l'augmentation de capital réalisée par cette Société l'an dernier.

Enfin, sous les auspices de la Société l'Union électrique et financière, l'Omnium Lyonnais s'est vu conférer dernièrement le mandat d'ingénieur-conseil pour les travaux que la Société des Forces Motrices d'Arrens poursuit en vue de l'équipement de la chute

de Lau-Balagnas. La direction des importants travaux qui doivent être effectués ultérieurement sur le gave d'Arrens, dans les Hautes-Pyrénées, nous a également été confiée.

.....
Si vous approuvez ces propositions, le dividende des actions, soit 8 francs pour les actions entièrement libérées et 3 fr. 50 pour les actions libérées de 25 francs, ainsi que le dividende des parts, soit 5 fr. 33. seront, sous déduction des impôts, mis en paiement à partir du 1^{er} décembre prochain.

Au moment de notre dernière assemblée générale ordinaire, tenue en novembre 1930, M. Paul Riban, dont le mandat d'administrateur prenait fin à cette date et était susceptible de renouvellement, nous a priés de ne pas proposer sa réélection. Nous nous sommes inclinés, à regret, devant cette décision inspirée par le seul souci qu'a M. Riban de se consacrer davantage aux autres affaires dont il a la charge. Nous conserverons de l'excellent concours que nous a donné M; Riban un souvenir reconnaissant et vous demanderons de bien vouloir lui donner quitus de sa gestion.

Notre conseil d'administration a jugé à propos de s'adjoindre : d'une part. M. Ladislas Sekutowicz qui, pendant plus de vingt ans, soit en qualité de directeur technique, soit en qualité de directeur de la Société, nous a apporté une collaboration entièrement dévouée ; d'autre part, M. Paul Seytier, administrateur de l'Union électrique et financière et de l'Union houillère électrique, dont la présence parmi nous consacre les rapports que nous entretenons, soit directement, soit indirectement, avec ces deux sociétés.

Vous êtes appelés à ratifier la nomination, en qualité d'administrateurs, de MM. Sékutowicz et Seytier et à fixer la durée de leur mandat.

Trois de nos collègues, MM. Joseph Petit. Maurice Lewandowski, Pierre Schweisguth sortent de charge cette année et sont rééligibles ; nous vous proposerons leur réélection.

Vous aurez enfin à nommer, pour l'exercice 1931-1932, un ou plusieurs commissaires des comptes et à fixer leur rémunération.

Nous vous demanderons de donner, conformément, à l'article 40 de la loi du 24.-juillet 1867, à ceux de vos administrateurs qui en auraient besoin, les approbations et autorisations prescrites par ledit article.

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

Le conseil d'administration.

OMNIUM LYONNAIS
(*Le Temps*, 11 novembre 1932)

Après amortissement sur portefeuille, le compte de profits et pertes, y compris le report à nouveau de l'exercice antérieur fait ressortir un solde créditeur de 1.789.895 francs contre 2.604,927 francs l'an dernier.

Le conseil proposera à l'assemblée générale du 26 novembre la distribution d'un intérêt de 5 % aux actions sur le montant des sommes dont elles sont libérées, contre 8 % l'an dernier.

.....

OMNIUM LYONNAIS
(*L'Information financière, économique et politique*, 18 décembre 1931)

.....
Quatrième résolution

L'assemblée générale confirme, dans les termes des articles 25 et 27 des statuts, le mandat d'administrateur confié par le conseil d'administration à M. Ladislas Sekutowicz et à M. Paul Seytier. Leurs mandats prendront fin en 1936.

L'assemblée générale renouvelle, pour une période de six années, le mandat d'administrateur confié à MM. Joseph Petit, Maurice Lewandowski, Pierre Schweisguth.

En conséquence, le conseil est ainsi composé : MM. Joseph Petit, Jean Paraf, Étienne Roux, Edmond Barth, Maurice Chabrières, Joseph Chuard, Charles Couture, Charles de Fréville de Lorme, Georges Jouasset, Maurice Lewandowski, Ernest de Marchena Camille Novenski, Max Robert, Pierre Schweisguth, Ladislas Sekutowicz, Paul Seytier, Albert Stockhammer.

Omnium Lyonnais
(*La Journée industrielle*, 29 novembre 1932)

Lyon, 27 novembre. — L'assemblée ordinaire tenue hier à Lyon, sous la présidence de M. Petit, a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 juin 1932 se soldant par un bénéfice net, après amortissement, de 623.167 francs, s'ajoute le report antérieur à 1 million 166.728 francs.

Le dividende a été fixé à 5 fr. par action libérée et 1 fr. 25 par action entièrement action nouvelle libérée du quart, payable le 1^{er} décembre.

M. Albert Stockhammer a été réélu administrateur. et la nomination faite en cours d'exercice de MM. Paul du Bousquet, Louis Quesnot et Pierre Massé, comme administrateurs, a été ratifiée.

Annuaire Desfossés, 1933, p. 698 :

Omnium lyonnais

Conseil : J. Petit, pdt ; J. Paraf, adm.-dir. ; M. Chabrières, M. Lewandowski, Ch. de Fréville de Lorme, P. Schweisguth, E. Barth, C. Novenski, J. Chuard, C. Couture, P. Riban, M. Robert, A. Stockhammer, Ernest de Marchena, L. Sekutowicz, P. Seytier, P. du Bousquet, P. Massé, L. Quesnot, adm.

OMNIUM LYONNAIS
(*Le Temps*, 3 décembre 1933)

Les comptes soumis à l'assemblée tenue aujourd'hui à Lyon font ressortir un bénéfice disponible de 1.771.926 francs, y compris le report antérieur. Dividende 5 francs brut par action entièrement libérée et 1 fr. 25 par action libérée du quart. Report à nouveau 1 million 146.926 francs.

OMNIUM LYONNAIS
(*Le Temps*, 15 novembre 1934)

Les comptes de l'exercice 1933-1934 font ressortir un bénéfice brut de 1.722.331 francs contre 1.852.024 francs pour l'exercice précédent, et un bénéfice net de 638.059 francs.

OMNIUM LYONNAIS
(*Le Journal des débats*, 15 novembre 1934)

Les résultats de l'exercice 1933-1934 font apparaître un produit brut de 1.722.331 francs, contre 1 million 852.024 francs pour l'exercice précédent. Déduction faite des frais généraux et compte tenu de certaines affectations à des comptes provisionnels, le compte de profits et pertes présente un solde bénéficiaire de 638.046 fr., contre 607.030 francs.

L'assemblée générale, convoquée pour le 1^{er} décembre prochain, aura à se prononcer sur l'affectation des bénéfices. L'an dernier, il avait été réparti un dividende de 5 %.

Le bilan au 30 juin 1934 se caractérise par le transfert d'une somme .de millions du fonds de réserve extraordinaire au fonds d'amortissement du portefeuille.

OMNIUM LYONNAIS
(*Le Temps*, 25 novembre 1934)

Nous avons indiqué que le bénéfice de l'exercice écoulé, soit 138,059 francs, serait affecté aux amortissements. Précisons que le conseil proposera de consacrer 431.711 francs à l'amortissement de comptes débiteurs divers, le solde venant grossir de report antérieur qui atteindra ainsi 1.303.262 francs.

OMNIUM LYONNAIS
(*Le Temps*, 4 décembre 1934)

Les comptes de exercice 1933-1934, qui ont fait ressortir un bénéfice net de 638.046 francs, après diverses affectations à des comptes provisionnels et un solde disponible de 1.784.973 francs, ont été approuvés par l'assemblée du 1^{er} décembre. Cette assemblée a décidé de prélever une somme de 451.711 francs pour l'amortissement de certains comptes débiteurs et de reporter le solde à nouveau.

OMNIUM LYONNAIS
Assemblée générale ordinaire du 1^{er} décembre 1934.
EXERCICE 1933-1934
(*Recueil des assemblées générales*, 5 janvier 1935)

Au cours de l'exercice écoulé, votre Société a été éprouvée par la mort de M. Camille Novenski, un de ses administrateurs. Entré au Conseil de l'Omnium Lyonnais en 1928, M. Novenski nous a apporté, au cours des six années pendant lesquelles il a siégé parmi nous, une collaboration particulièrement active. Nous adressons à sa famille

l'expression de nos sincères condoléances et vous demanderons de donner à sa succession quitus de sa gestion.

En remplacement de M. Novenski, votre conseil, en conformité de l'article 27 de ses statuts, a nommé administrateur M. Pierre Monnier, professeur à l'École centrale des Arts et Manufactures. Les emplois antérieurement occupés par M. Monnier, et les réalisations effectuées par lui dans les différentes branches de notre activité, sont pour votre Société un gage précieux du concours qu'il nous apportera. Nous vous demanderons de confirmer cette nomination faite à titre provisoire.

Le mandat de trois de vos administrateurs, MM. Edmond Barth, Joseph Chuard, Pierre Massé, arrivent à expiration cette année.

Au cours de cette année, M. Jean Paraf, qui depuis 1928 était administrateur délégué de notre Société, nous a demandé, en raison d'occupations nouvelles et particulièrement absorbantes, de bien vouloir le décharger de la délégation. Nous avons dû accéder à son désir et nous sommes certains d'être vos interprètes en adressant à notre ancien administrateur délégué nos remerciements les plus sincères pour l'activité dont il fit preuve et pour les services rendus au cours des six dernières années. M. Paraf reste d'ailleurs administrateur de notre Société ; nous sommes heureux de pouvoir encore compter sur sa collaboration, qui nous est particulièrement précieuse.

Votre conseil, en remplacement de M. Paraf, a appelé aux fonctions d'administrateur délégué, M. Pierre Monnier.

.....

OMNIUM LYONNAIS
(*Le Temps*, 17 novembre 1935)

Les comptes de l'exercice 1934-1935 accusent une nouvelle diminution des bénéfices à 595.675 francs contre 638.046 francs en 1933-1934. Il ne sera pas distribué de dividende.

Après affectation de 441.784 francs aux amortissements que nécessite le poste débiteurs, il sera reporté à nouveau 153.891 francs.

LES AUXILIAIRES DES DEUX CENTS FAMILLES

L'INSPECTION DES FINANCES AU SERVICE DE LA HAUTE BANQUE
par Augustin HAMON
(*L'Humanité*, 24 août 1936, p. 5)

.....
Philippe Hoppenot a épousé Marguerite de Marchena, la fille du comte Ernest de Marchena, professeur à l'École centrale de Paris, et administrateur de l'OMNIUM LYONNAIS et de diverses autres entreprises d'électricité.

(*Le Journal des finances*, 27 novembre 1936)

L'OMNIUM LYONNAIS, qui solde son bilan au 30 juin par un bénéfice de 453.411 fr. porté aux amortissements, a pour dernier cours 50 francs.

P. du BOUSQUET, président

Annuaire Desfossés, 1937, p. 796 :

Omnium lyonnais

Conseil : J. Petit, pdt hon. ; P. du Bousquet, pdt ; J. Paraf, v.-pdt. ; P. Monnier, adm. dél. ; E. Barth, M. Chabrières, Chapouthier, Ch. Couture, Ch. de Fréville de Lorme, M. Lewandowski, Ernest de Marchena, P. Massé, M. Robert, P. Schweisguth, L. Sekutowicz P. Seytier, A. Stockhammer, M. Villars, adm.

Commissaires des comptes : C. Cottet, R. Laennec.

(*Le Journal des finances*, 5 mars 1937)

L'OMNIUM LYONNAIS a pour dernier cours 57.

On annonce que la société a obtenu fin 1936 la concession pour la construction et l'exploitation d'un téléphérique qui a été inauguré le 30 janvier au plateau d'Auron, à 80 km. de Nice.

PARTICIPATION BPPB DANS L'OMNIUM LYONNAIS

(*L'Humanité*, 11 juin 1937)

(*Le Journal des finances*, 17 novembre 1937)

Parmi les trusts, l'Omnium lyonnais, dont le dividende va être repris cette année sous la forme d'une répartition de 5 fr. par action, s'échange à 61,75. Le bénéfice de l'exercice au 30 juin s'élève à 547.915 fr. contre 453.411 fr.

Augustin Hamon, *MF*, t. 3, 1938 :

Petit (Joseph) : pdt Omnium lyonnais, adm. Ch. de fer métropolitain de Paris

Roux (Étienne) [inaugure le premier trolleybus de Poitiers en août 1943] : adm. Omnium lyonnais, [Ch. de fer sur routes d'Algérie](#)

Paraf (Jean) : v.-pdt Omnium lyonnais, adm.-délégué de cinq Cies électriques, adm. [Ch. de fer sur routes d'Algérie](#)

OMNIUM LYONNAIS

(*Le Journal des débats*, 18 novembre 1938)

Les comptes de l'exercice au 30 juin 1938 font ressortir un bénéfice net de 896.348 francs. contre 547.914 francs pour l'exercice précédent.

Compte tenu du report antérieur, le solde créditeur disponible ressort à 1.759.828 francs contre 1.448.480 francs. Le conseil proposera à l'assemblée du 3 décembre de

porter le dividende des actions de 5 % à 7 %, le cinquième de part se voyant attribuer 2 fr. 66.

Une somme de 728.526 francs sera reportée à nouveau.

NÉCROLOGIE
Joseph Petit
(*Le Temps*, 6 avril 1939)

On nous prie d'annoncer le décès de M. Joseph Petit, ingénieur des arts et manufactures, chevalier de la Légion d'honneur, président honoraire de l'Omnium lyonnais, survenu à Paris le 3 avril, dans sa soixante-quinzième année.

Les obsèques ont eu lieu en l'église Saint-André d'Antin le 5 avril, dans la plus stricte intimité.

Annuaire Desfossés, 1940, p. 1234 :

P. du Bousquet, pdt ; J. Paraf, v.-pdt. ; P. Monnier, adm. dél. ; E. Barth, A. Becq, M. Chabrières, D. Coste, Ch. Couture, Ch. de Fréville de Lorme, M. Lewandowski, Ernest de Marchena, P. Massé, M. Robert, P. Schweisguth, L. Sekutowicz, P. Seytier, M. Villars, adm.

Commissaires des comptes : C. Cottet, H. Pastré, P. Pila, suppl.

OMNIUM LYONNAIS
(*Le Journal des débats*, 1^{er} décembre 1940)

L'assemblée annuelle, qui s'était tenue jusqu'ici à Lyon, est convoquée à Paris, au siège administratif, pour le 6 décembre.

OMNIUM LYONNAIS
(*Le Journal des débats*, 6 janvier 1942)

Les comptes de l'exercice 1940-41, approuvés par les actionnaires, ont permis ainsi que nous l'avons laissé entendre, de voter un dividende de 8 pour cent sur lequel 7 pour cent seulement sont mis en paiement par suite de la loi sur la limitation des dividendes.

OMNIUM LYONNAIS
(*Le Temps*, 21 novembre 1942)

Les comptes de cette société arrêtés au 30 juin 1942 font apparaître, compte tenu du report de l'exercice précédent, un solde disponible de 2.156.056 francs. Le conseil d'administration proposera à rassemblée générale du 12 décembre un dividende de 8,25 %. Il proposera en outre la répartition, aux actionnaires et porteurs de parts, des sommes portées l'an dernier au compte « Dividende réservé » représentant 1 franc brut par action et 2 fr. 66 par part bénéficiaire.

Pierre Salvador MONNIER, président

Né le 28 octobre 1885 à Paris 11^e.

Fils de Salvador Daniel Monnier, instituteur, et de Julie Léonie Pavie.

Marié à Paris 16^e le 15 mai 1922 avec Marie Berthe Hélène Gigot.

Ingénieur ECP (major de la promotion 1909).

Ingénieur en chef des Forces motrices de la Vienne (1919-1925).

Directeur général de la Société auxiliaire d'entreprises électriques et de travaux publics (1925-1933).

Administrateur délégué (1933), puis pdg (1937) de l'Omnium lyonnais.

PDG de la Cie des chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier (1937).

Chevalier de la Légion d'honneur du 24 mars 1923 : capitaine au 107^e R.A.

Officier de la Légion d'honneur du 9 nov. 1948 : professeur à l'École centrale de Paris. Directeur général de l'Omnium lyonnais.

Décédé le 6 nov. 1967 à Neuilly.

Annuaire Desfossés, 1945, p. 1250 :

P. du Bousquet, pdt hon. ; P. Monnier, pdt-dir. gén. ; J. Paraf, v.-pdt ; E. Barth, A. Becq, M. Chabrières, D. Coste, P. Paul-Dauphin, Ch. de Fréville de Lorme, P. Massé, L. Sekutowicz, M. Villars, adm.

Commissaires des comptes : Humblot, H. Pastré.

Charles Anne Marie Marguerite Étienne dit Carlo TOCHÉ,
président

Né à Nantes, le 5 mai 1886.

Fils de Charles Toché, artiste peintre, et de Marie Trastour.

Polytechnique 1906.

Proche du général Ferrié, pionnier des télécommunications.

Chevalier de la Légion d'honneur en 1921 : capitaine du génie à l'École supérieure de guerre.

Marié en 1923 avec Alice Collette, fille d'Henri Collette, polytechnicien, ingénieur des poudres. Dont Nicole (Saïgon, 1924)(M^{me} Bernard Spriet), François (journaliste), Marie-Claire (Paris, 1929)(M^{me} François Delaunay).

Directeur à Saïgon (1923), puis à Paris (1925) et administrateur (1932) de la [SFFC](#).

Son représentant aux [Papeteries de l'Indochine](#),

à la [Société indochinoise de cultures tropicales](#),

aux [Verreries d'Extrême-Orient](#),

aux [Sucreries et raffineries de l'Indochine](#),

aux [Eaux et électricité de l'Ouest-Africain](#).

Démissionnaire de la [SFFC](#) en 1934.

Administrateur de sociétés d'électricité et de tramways dans l'orbite de la [Société centrale pour l'industrie électrique](#) dont il devint président,

et de la [Société centrale d'applications et participations industrielles](#), dont il fut directeur général :

[Compagnie centrale d'énergie électrique](#) (1933),

[Tramways du Tonkin](#) (président),

[Société coloniale d'éclairage et d'énergie](#),

[Société indochinoise d'électricité](#) (président en 1959),

[Compagnie générale française de tramways](#) (vice-président)

et sa filiale, la [Compagnie tunisienne d'électricité et de transports](#) (président)

Omnium lyonnais (président) et filiales :

[Chemins de fer sur routes d'Algérie](#),

[Tramways algériens](#)...

Officier de la Légion d'honneur.

Décédé le 29 juin 1968 à Paris (XVII^e)*.

* Acte transmis par Alain Warmé.

Annuaire Desfossés, 1948 :

P. du Bousquet, pdt hon. ; C. Toché, pdt ; P. Monnier, dir.-gén. ; Ed. Barth, A. Becq, D. Coste, P. Paul-Dauphin, M. Villars.

Commissaires des comptes : Humblot, H. Pastré.

Société électrique de la sidérurgie lorraine
(*Le Monde des affaires*, SEDE, 1952)

Les gaz des hauts fourneaux et des fours à coke peuvent être utilisés dans le chauffage des chaudières ou dans les moteurs des centrales électriques, il en naît un excédent d'énergie électrique qu'il est possible de livrer à l'extérieur des entreprises. Pour que des centres de consommation éloignés puissent être desservis, il convenait cependant de relier par un réseau spécial toutes les centrales des usines métallurgiques des bassins de Briey et de Longwy. C'est dans ce but que fut constituée en 1919, la

Société électrique de la Sidérurgie lorraine, dont le conseil d'administration comprenait : la Société de Pont-à-Mousson ; la Société de la Marine et l'Homécourt, la Société les Acières de Micheville, la Société les Acières le Longwy, la Société de la Providence, la Lorraine minière et métallurgique, les Société de Saulnes, Gorcy, La Mouricière, Anderny-Chevillon, Alsacienne et Lorraine l'électricité et l'**Omnium lyonnais**.

Ainsi, selon les besoins du marché, les hauts fourneaux fonctionneraient désormais tantôt comme producteurs de fonte, tantôt comme générateurs de gaz utilisés à la production d'énergie électrique.

JOURNAL DES SOCIÉTÉS
(Paris-Presse-L'Intransigeant, 18 juin 1953)

L'AUGMENTATION DU CAPITAL PAR VOIE de conversion des parts bénéficiaires en actions sera proposée à une assemblée extraordinaire convoquée pour le 30 juin par l'Omnium Lyonnais.

JOURNAL DES SOCIÉTÉS
(Paris-Presse-L'Intransigeant, 11 juin 1954)

L'OMNIUM LYONNAIS AURAIT ÉTÉ PRESSENTI par le gouvernement grec pour l'exécution des travaux hydroélectriques de Magdova

Bottin mondain, 1955 :

Toché (Carlo), off. LH, croix de guerre 1914-1918, pdt Omnium lyonnais, Soc. centrale pour l'industrie, Cie tunisienne d'électricité et de transports, et M^{me}, née Alice Collette : 40 bd de Courcelles, Paris XVII^e et ch. de Gourgue, St-Caprais, par Cambes (Gironde). Enf. : Nicole (M^{me} Bernard Spriet), François (ép. Yvonne Tertrais) et Marie-Claire.

Omnium lyonnais
[Desfossés 1956/1209]

Toché (Carlo ou Charles)[1886-1968. Fils de Charles Toché, artiste peintre, et de Marie Trastour. Marié à Alice Collette, fille d'Henri Collette, ingénieur des poudres. Polytechnicien. Capitaine du génie, proche du général Ferrié, pionnier des télécommunications. Dir. (1923), puis adm. (1932) de la SFFC. Son repr. dans diverses affaires. Démissionnaire en 1934. Adm. de sociétés d'électricité et de tramways, à commencer par ceux du Tonkin...], 355 (Ch de fer sur routes d'Algérie), 397 (v.-pdt Cie générale française de transp. et d'entrep.), 410 (pdg 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).

Barth (Edmond)[Electrowatt (C.H.). Anc. adm. des Forces motrices de la Vienne], 145 (La Hénin), 540 (Centrale p. l'indus.), 1206 (SODEC, holding luxembourgeois), 1209 (v.-pdt Omnium lyonnais), 1220 (Élect. de Strasbourg), 1333 (CHADE, Madrid), 1403 (Soc. des prod. azotés).

Monnier (Pierre)[1885-1967][Ing. ECP. Ép. Dlle Gigot], 283 (pdg L'Industrielle foncière et routière), 351 (dg Ch. de fer à voie étroite de St-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions), 355 (Ch de fer sur routes d'Algérie), 913 (Geoffroy-Delore), 1209 (adg Omnium lyonnais)[pdg Omnium d'assainissement (Bottin mondain, 1966)].

Bodmer (L.)[probablement Louis Bodmer, directeur en France des Assurances Zurich (1968)], 1209 (Omnium lyonnais).

Coste (Daniel)[1898-1983][ingénieur du Génie maritime. Ép. Inès d'Eichthal (fille de William d'Eichthal et de Marguerite Mirabaud). Enf. : Valentine, Gérard, Béatrice (ép. Jean-Robert Schlumberger)] [Mirabaud], 339 (Cie de ch. de fer Départementaux), 568 (Assoc. minière), 961 (Chantiers et ateliers Augustin-Normand), 1209 (Omnium lyonnais), 1606 (Sté française d'études et d'entrep.).

Royer (René)[1890-1931][X-Manuf. État. anc. dir. gén. de la Manufacture alsacienne de tabacs, dir. gén. des Dernières Nouvelles d'Alsace, pdt Anc. Éts Goldenberg et Cie au Zornhoff, près Saverne, pdt conseil surv. Marbrerie de la Schochenwuhle (Strasbourg-Neudorf), v.-pdt de la Soc. L'Oxygène liquide (Strasbourg), de la Soc. alsacienne des chemins de fer portatifs (Strasbourg), adm. des Anc. Éts Gillot (Paris-Strasbourg), Soc. alsacienne de cartonnage, etc.] 1209 (Omnium lyonnais), 1220 (anc. pdt Élect. de Strasbourg), 2215 (Libr. Aristide Quillet).

Sacerdote (Michel)[1905-1993][Fils de Paul Sacerdote (Lyon, 1869-Auschwitz, 25 mai 1944. Prof. de physique au Lycée Chaptal, adm. Glacières de Paris, Société générale industrielle et foncière (ancêtre de la Société générale foncière*), et d'Hortense Bloch. Neveu d'Achille Sacerdote marié à Jenny Bernard (maison de hte couture Jenny). Ép. 1932 Gabrielle Paraf, fille de Jean Paraf, v.-pdt Omnium lyonnais. X-1925. Adm. Soc. indus. d'énergie élec. et Cie d'électricité de Varsovie. Puis Continentale d'entreprises (groupe suisse Electrowatt) dt il sera PDG jusqu'en 1977, puis PH > Mors, Omnium d'assainissement, Bq privée de gestion financière, etc.], 1209 (Omnium lyonnais).

Villars (Maurice)[Suisse. Adm. av. guerre de l'Union pour l'industrie et l'électricité (UNIE), de la Cie d'électricité industrielle et des Forces motrices de la Vienne], 1209 (Omnium lyonnais).

Marocaine d'études et de gestion d'entreprises (Société), 1209 (Omnium lyonnais).

Humblot (P.), 237 (comm. cptes CFAT), 1209 (comm. cptes Omnium lyonnais), 1617 (comm. cptes DTP), 1732 (comm. cptes SHO), 1789 (comm. cptes Cie soudanaise), 1835 (comm. cptes Agric. et sucrière de Nossi-Bé).

Pastre (H.), 1209 (comm. cptes Omnium lyonnais).

SIÈGE SOCIAL : À Paris, 20, rue d'Athènes. Tél. : TRI. 37-44 et la suite.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 7 janvier 1896, pour une durée de 75 ans.

OBJET : Toutes opérations industrielles, commerciales, immobilières et financières, se rattachant à l'industrie électrique sous toutes ses formes et à l'industrie des chemins de fer et tramways.

CAPITAL SOCIAL : 42.500.000 fr., divisé en 17.000 actions de 2.500 fr. À l'origine. 750.000 fr. Porté en 1896 à 1.500.000 fr. ; en 1897 à 4 millions ; en 1898 à 10 millions ; en 1899 à 20 millions. Réduit en 1903 à 10 millions au moyen de l'échange de 2 actions anciennes de 100 fr. contre 1 action nouvelle de 100 fr. Porté en mai 1928 à 20 millions par l'émission de 100.000 actions nouvelles (1 nouv. pour 2 anc.). Porté en 1947 à 42.500.000 fr. par incorporation de réserves et création de 225.000 actions nouvelles de 100 fr. attribuées à raison d'une nouvelle pour 1 ancienne ou 1 part. En 1949, titres regroupés en actions de 1.000 fr. Regroupement en actions de 2.500 fr. à partir du 20 octobre 19a.

PARTS BÉNÉFICIAIRES : 25.000. Pas de droit de souscription dans les augmentations de capital en numéraire. Pas de clause de rachat ; l'opération est cependant possible en accord avec la Société civile.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE: En décembre.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale, 6 % d'intérêt aux actions, prélèvement facultatif en faveur des réserves. Sur l'excédent : 10 % au conseil. Sur le solde : 25 % aux parts bénéficiaires, 75 % aux actions.

LIQUIDATION : Après remboursement du capital, 25 % aux parts, 75 % aux actions.

SERVICE FINANCIER : À Paris — Siège social : Banque de Paris et des Pays-Bas: Société générale ; Crédit industriel et commercial ; Crédit commercial de France ; Union des Mines ; Comptoirs National d'Escompte de Paris, Crédit Lyonnais.

À Lyon : Banque Cottet et Cie ; Société Lyonnaise de Dépôts.

Oppositions et transferts : siège social.

TRANSFERTS : Au siège social, à Paris.

COTATION : Parquet « Cote Desfossés », actions et parts 44. — Notice SEF : EL 359.

COUPONS NETS AU PORTEUR : Actions : n° 50 (26 décembre 1951), 120 fr. ; 51 et 1 (23 décembre 1952), 120 et 300 fr. ; 52 et 2 (18 déc. 1953), 140 et 250 fr. ; 2 (15 déc. 1954), 50 fr. ; 43 (26 déc. 1955), 400 fr.

Parts : n° 39 (26 déc. 1951), 40 fr. ; 40 (23 déc. 1952), 40 fr. ; 41 (18 déc. 1953), 49 fr., (15 déc. 1954), 50 fr. ; 43 (26 déc. 1955), 60 fr.

	Amort.	Prov.	Bénéf. net	Réserves	Divid. +tant.	Divid.net act.	Divid. net parts
--	--------	-------	------------	----------	---------------	----------------	------------------

	(En 1.000 fr.)					(En fr.)	
1945-46	1.762	—	2.783	800	2.020	10	10 60
1946-47	5.244	—	4.999	1.050	3.498	8	11 33
1947-48	6.264	4.145	6.876	744	6.078	17	34 00
1948-49	7.284	—	8.233	2.050	7.256	11	34 00
1949-50	10.419	—	8.755	761	7.301	110	34 00
1950-51	15.723	—	9.195	460	8.010	120	40 00
1951-52	10.044	—	7.475	347	7.576	300	40 00
1952-53	9.391	31.092	13.163	5.000	8.967	350	49 00
1953-54	9.191	6.221	14.205	3.500	8.926	350	50 00
1954-55	7.767	11.438	18.558	6.500	10.003	400	50

BILANS AU 30 JUIN (en 1.000 fr.)

	1951	1952	1953	1954	1955
ACTIF					
Immobilisations (nettes)	24.610	38.855	33.179	33.296	47.052
Autres valeurs immobilisées	61.242	72.982	76.964	78.611	106.108
Réalisable :					
Débiteurs	66.235	43.536	100.107	64.259	71.919
Titres de placement	28.812	37.475	35.528	36.560	26.237
Disponible	9.605	45.465	31.265	75.121	42.873
	<u>190.504</u>	<u>238.313</u>	<u>277.043</u>	<u>282.847</u>	<u>294.107</u>
PASSIF					
Capital	42.500	42.500	42.500	42.500	42.500
Réserves	76.306	152.930	152.829	157.014	165.879
Fonds de renouvellement et provisions	6.028	5.428	35.581	27.428	16.428
Dettes à long terme	56.475	—	—	—	—
Dettes à court terme	—	29.980	32.980	41.700	50.742
Bénéfices	9.195	7.475	13.153	14.205	18.558
	<u>190.504</u>	<u>238.313</u>	<u>277.043</u>	<u>282.847</u>	<u>294.107</u>

LES AFFAIRES ET LES HOMMES
(Paris-Presse-L'Intransigeant, 23 décembre 1958)

M. Pierre Grezel vient d'être élu administrateur de l'Omnium lyonnais.

Jacques SIMONETTA (1899-1960)
(*Travaux*, n° 313, novembre 1960, p. 72)
clio.ish-lyon.cnrs.fr

Nous avons été informés du décès de M. Jacques Simonetta, directeur général adjoint de la Société Etudes et Entreprises, survenu accidentellement le 29 juillet 1960.

Major de l'École polytechnique de Zurich (1916-1920), il dirige, de 1920 à 1928, les travaux de la chute de Vernayaz en Suisse, construite pour le compte des Chemins de fer suisses.

Ingénieur en chef des travaux de la chute du Portillon dans les cadres de l'Omnium lyonnais, il devient en 1932 directeur technique de cette société, qui étudie sous sa direction de nombreux aménagements hydroélectriques dans les Pyrénées et le Massif central.

Naturalisé français en 1940, il fonde en 1944, avec M. Charles Drevet, la Société Études et Entreprises, d'emblée chargée d'importantes études d'aménagements hydroélectriques, tout d'abord par des sociétés privées, puis des services d'équipement de l'E.D.F., après la nationalisation. Membre du comité des grands barrages, il prend part à des missions techniques à l'étranger, aux Indes, en Australie, en Nouvelle-Zélande et au Moyen-Orient, et son action aboutit à faire confier d'importants travaux aux entreprises françaises.

Esprit bouillonnant d'idées fécondes, gardant cependant un sens aigu des possibilités de réalisation, il laisse d'unanimes regrets. Nous prions sa famille et tous ses amis d'accepter les condoléances de notre revue.

Accident du téléphérique du puy de Sancy
(*Paris-Presse-L'Intransigeant*, 28 décembre 1965)

Avis d'un ingénieur de l'Omnium lyonnais, bureau d'études spécialisé dans les téléphériques.

André RUMILLY, président

Né à Lyon 1^{er} (Rhône), le 14 juillet 1904.
Fils d'Antoine Rumilly, négociant, et de Mme, née Pierrette Drut.
Marié le 11 oct. 1929 à Lyon VI^e avec Marie-Louise Gasparine Masson. 5 enf.

Collège Stanislas à Paris. Ingénieur des ponts et chaussées.
Ingénieur-conseil (1930), directeur général (1956) puis président-directeur général (1968) de l'Omnium lyonnais.

Administrateur de la Société des chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Société d'équipement des stations des sports d'hiver, Union indochinoise et africaine (Lucia), Cie des transports de Poitiers, Cie des transports et des services publics de Bourges, Omnium d'assainissement.

Administrateur de la Société des téléphériques du massif du Mont-Blanc,
Président d'honneur du Syndicat national des téléphériques de France
Vice-président de l'Organisation internationale des transports par câbles,

Juge au tribunal de commerce de Paris,
Conseiller (1964-1973) du commerce extérieur de la France.
Officier de la Légion d'honneur, croix de guerre 39-45.
Décédé à Paris XIII^e, le 27 mars 1989

1974 : Safège (Lyonnaise des eaux) absorbe l'Omnium lyonnais.

1977 : cession des transports de Bourges et de Poitiers à la Cie générale d'entreprises automobiles (CGEA).

WWE 1967 :

BARTH Edmond Albert. Industriel. Né à Strasbourg (Bas-Rhin), le 15.8.1892. Fils de Charles Auguste, adm., et de Mina Forst, M. : le 28.6.1917, avec Berthe Peter. Enf. . Jean-Paul, Robert-Rodolphe et Fred-Richard. Et. : Gymnase Strasbourg, Univ. Strasbourg, Zurich et Genève. Gr. univ. : Dr en droit. Carr. : depuis 1953 v.-prés. Soc. Electro-Watt, entreprises électriques et industrielles de Zurich (anciennement Banque pour Entreprises électriques), vice-président Électricité de Strasbourg, adm. Soc. centrale pour l'industrie, Ugine-Kuhlmann, Union des mines La Hélin et Soc. continentale pour l'industrie. P.i. : « Bilan et change », « De l'influence du change sur les rapports de droit privé », « Le rôle de l'électricité dans l'économie suisse ». Décor. : Com. O. nat. Légion d'hon., lauréat du Prix Joseph des Arts de l'Univ. de Genève. Membre : Zunft zur Meisen et Rotary Club Zurich. A. priv. : Zurich, Restelbergstr. 103 ; prof. : Zurich, Talacker 16, Suisse.

WW 1979 :

COULOMB (René), ingénieur des ponts et chaussées. Né le 20 nov. 1932 à Clermont-Ferrand (P.-de-D.). Fils de Jean Coulomb [né en 1904 à Blida, études au Lycée d'Alger et de Marseille, dir. de l'Institut de météorologie et de physique du globe de l'Algérie (1935-37)...], universitaire, membre de l'Institut, et de M^{me}, née Alice Gaydier. Mar. le 6 sept. 1958 à M^{lle} Françoise Laval (5 enf. : Paul, Didier, Yves, Isabelle, Olivier). Études : Lycée Hoche à Versailles, Lycée Saint-Louis à Paris, École nationale des ponts et chaussées. Dipl.: ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur des ponts et chaussées. Carr. : ingénieur des ponts et chaussées, chef de l'arrondissement de Lyon du service de la navigation du Rhône et de la Saône (1956), ingénieur en chef des services techniques de la Ville de Paris, chef du service des barrages-réservoirs

(1958-1967), attaché à la direction (1967), directeur adjoint (1968) puis directeur (depuis 1971) de la Société lyonnaise des eaux et de l'éclairage, président de la Société des eaux de l'Essonne (depuis 1969), **président de l'Omnium lyonnais (1971-1974 date de l'absorption de cette société par la société Safege), puis administrateur de la Safege,** président de la société Eau et Force (depuis 1974) et de la Serepi (depuis 1977), administrateur de la Compagnie des eaux et de l'ozone (depuis 1970), de la Compagnie des eaux de la banlieue de Paris (depuis 1972) et de diverses sociétés du groupe de la Société lyonnaise des eaux et de l'éclairage. Travaux : réalisation du barrage-réservoir Seine (1958-1966). Décor. : chevalier de l'ordre national du Mérite. Adr. : prof., 45, rue Cortambert, 75016 Paris ; privée, 15, rue Sarrette, 75014 Paris.
