

Mise en ligne : 3 mai 2019.
Dernière modification : 29 mai 2020.
www.entreprises-coloniales.fr

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)

Société anonyme française, constituée le 4 juin 1890

1899 (novembre) : RACHAT PAR LA
COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
www.entreprises-coloniales.fr/empire/CGFT.pdf

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Le Journal des transports*, 14 avril 1900)

.....
À titre extraordinaire, l'assemblée avait à approuver une proposition du conseil tendant à doter la société de ressources nouvelles nécessitées par l'extension simultanée de ses divers réseaux et surtout par l'acquisition du réseau de Toulon, faite au mois de novembre dernier. Dans ce but, il a été décidé que, sur un total de 14.000 actions que va créer la Compagnie, 4.000 actions seraient réservées aux vendeurs d'actions de la Société anonyme des chemins de fer et tramways du Var et du Gard aux mêmes conditions que les 10.000 autres seraient mises en souscription publique, avec un droit de préférence réservé aux actionnaires.

.....
COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 30 août 1901)

.....
L'exercice 1900 de cette compagnie a été marqué par l'augmentation du capital social, qui a été porté de 25 à 32 millions pour couvrir les dépenses nécessitées par l'extension du réseau de Marseille et l'acquisition du réseau de Toulon. Les 14.000 actions nouvelles, créées et souscrites les 5 et 30 avril 1900, étaient entièrement libérées le 31 décembre dernier. Nous rappelons que l'émission de ces 14.000 actions nouvelles a été faite avec une prime de 400 francs. Les 10.000 actions offertes aux actionnaires ont produit 4 millions, qui sont allés grossir les réserves. Les 4.000 actions de surplus ont été réservées aux vendeurs d'actions de la Société anonyme des chemins de fer et tramways du Var et du Gard, dans les mêmes conditions. La prime de ces 4.000 actions, soit 1.600.000 francs, a été appliquée directement en diminution du prix des actions des Tramways du Var et du Gard.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 30 août 1901)

.....
L'exercice 1900 de cette compagnie a été marqué par l'augmentation du capital social, qui a été porté de 25 à 32 millions pour couvrir les dépenses nécessitées par l'extension du réseau de Marseille et l'acquisition du réseau de Toulon. Les 14.000 actions nouvelles, créées et souscrites les 5 et 30 avril 1900, étaient entièrement libérées le 31 décembre dernier. Nous rappelons que l'émission de ces 14.000 actions nouvelles a été faite avec une prime de 400 francs. Les 10.000 actions offertes aux actionnaires ont produit 4 millions, qui sont allés grossir les réserves. Les 4.000 actions de surplus ont été réservées aux vendeurs d'actions de la Société anonyme des chemins de fer et tramways du Var et du Gard, dans les mêmes conditions. La prime de ces 4.000 actions, soit 1.600.000 francs, a été appliquée directement en diminution du prix des actions des Tramways du Var et du Gard.

.....
On sait à quelles conditions la Compagnie a acquis, l'année dernière, la presque totalité des actions de la Société des Chemins de fer du Var et du Gard, qui a pour seul objet l'exploitation des tramways de Toulon. Depuis le 1^{er} janvier 1900, les services sont dirigés par la Compagnie générale de Tramways. L'ensemble de l'exploitation donne aujourd'hui une recette mensuelle moyenne de 65.000 fr. pour un parcours de 130 kilomètres-voitures. C'est seulement à la fin de l'exercice en cours que la Compagnie sera à même de juger quels sont les produits nets du réseau, dont le prix initial, ainsi que nous l'avons dit plus haut, se trouve réduit des 1.600.000 fr. résultant de la prime encaissée sur les 4.000 actions nouvelles de la Compagnie attribuées aux vendeurs. La Société des chemins de fer et Tramways du Var et du Gard aura à demander, à la Compagnie, l'ouverture d'un compte spécial pour le règlement ultérieur de son passif vis-à-vis de quelques fournisseurs et notamment de la Société Schuckert, qui a construit la ligne, l'usine et fourni le matériel. Le chiffre total en sera de 2.985.000. Ce passif représente, avec le coût d'achat des 2.000 actions, le prix de revient du réseau. Pour son remboursement, la Société des Chemins de fer et Tramways du Gard aura à prendre telles dispositions financières que nécessaires en vue de régulariser la situation.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 9 avril 1903)

.....
Le Réseau de Toulon est exploité actuellement directement par la Société des chemins de fer et tramways du Var et du Gard. Depuis la transformation, les résultats d'exploitation du réseau de Toulon n'ont fait que s'accroître, et, cette année, la société a pu distribuer un dividende de 50 fr. par action, contre 30 fr. en 1901, tout en faisant face à la charge des obligations qu'elle avait été autorisée à émettre.

À ce sujet, le président a fait ressortir que si la société avait acquis à un taux assez élevé les actions de la société des Tramways du Var et du Gard, on devait constater que cette partie du portefeuille procurait néanmoins un revenu bien net de 5 %.

La demande de concession de lignes nouvelles, faisant l'objet de la convention signée avec la ville de Toulon en octobre 1901, est sur le point d'aboutir et permettra de donner au réseau le développement qu'il comporte.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 27 avril 1904)

.....
Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard. — Les titres de cette société occupent une place prépondérante dans le portefeuille de la Compagnie générale française de tramways. L'assemblée générale a eu lieu le 25 mars dernier; les résultats de l'exercice 1903 ont permis la distribution d'un dividende de 55 francs au lieu de 50 francs pour 1902.

Un décret en date du 8 avril 1913 a approuvé la rétrocession, en faveur de la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard, des deux lignes du Cap Brun et des Routes. La durée de la concession de l'ensemble du réseau a été en même temps prolongée jusqu'au 31 décembre 1957.

Compagnie générale française de tramways
(Le Journal des finances, 28 janvier 1905)

.....
Les Tramways du Var et du Gard exploitent la seule concession du réseau de Toulon ; c'est une affaire en plein développement, qui a pu répartir en 1903 un dividende de fr. 45 par action contre fr. 40 en 1903.

Ce réseau va s'accroître de deux nouvelles lignes, en même temps que sa concession a été prorogée jusqu'en 1957.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 6 avril 1905)

.....
La Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard a assuré la mise en exploitation des deux lignes qui lui avaient été concédées par le décret du 8 avril 1903, lignes dont les résultats ont répondu entièrement aux prévisions.

Cette société se préoccupe actuellement de compléter son réseau par la construction des lignes prévues, à titre éventuel, dans le décret sus-indiqué, et de l'étendre dans la commune de La Seyne, qui, par suite de son développement industriel, est devenue la deuxième ville du département.

À cet effet, la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard devra procéder à l'augmentation de son capital. La Compagnie y participera dans la mesure des intérêts importants qu'elle a dans cette affaire. Les résultats obtenus par cette Société en 1903 permettent de distribuer un dividende de 30 francs, en augmentant de 3 francs sur celui de l'année précédente.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 13 avril 1906)

.....

La Société des chemins de fer du Var et du Gard a continué sa marche régulière et satisfaisante.

La demande de concession du réseau de La Seyne, faite par la Compagnie des Tramways de Toulon, qui est à la veille d'aboutir, assurera à cette Compagnie un développement important de son exploitation : c'est pour le réaliser qu'elle a augmenté son capital social, aujourd'hui porté à trois millions de francs et divisé en 30.000 actions de 100 fr. Elle a pu en assurer la rémunération dans les mêmes conditions qu'en 1904, en donnant aux actions tant anciennes que nouvelles un dividende total de 10 fr. Les actions de cette Société sont cotées depuis quelques mois à la Bourse de Paris.

SOCIÉTÉ D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE DU LITTORAL MÉDITERRANÉEN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 mai 1906)

nombreuse clientèle parmi laquelle on peut citer : les Tramways de Toulon...

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(Tramways de Toulon)
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 21 mars 1907)

Les actionnaires de la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon), réunis en assemblée générale ordinaire, le 20 mars courant, ont, après avoir entendu la lecture des rapports, approuvé les comptes de l'exercice 1906 et fixé le dividende y afférent à 10 fr. par action. Un acompte de 6 fr. ayant été payé le 15 décembre dernier, le solde, soit 4 fr, sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai prochain.

L'assemblée a réélu MM. le baron A[lfred] Ancion et [Georges] Martin, administrateurs sortants.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 8 février 1908)

L'exercice 1907 de la Société des Chemins de fer et tramways du Var et du Gard se solde par un bénéfice net de 359.769 fr. 74 contre 349.989 fr. pour l'exercice précédent. Il sera proposé à la prochaine assemblée de maintenir le dividende à 10 fr. par action. Après paiement de la somme nécessaire au paiement du dividende et des tantièmes statutaires, il restera une somme de 6.436 fr. 51 qui sera reportée à nouveau. La réserve légale se trouvera portée à son plein maximum de 300.000 lfr.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
Assemblée générale ordinaire du 18 mars 1908
Rapport du conseil d'administration pour l'exercice 1907
(*Le Journal des transports*, 4 avril 1908)

.....

Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard. — Tramways de Toulon. — Les résultats d'exploitation des Tramways de Toulon ont été supérieurs à ceux de 1905 et 1906.

Le réseau de la Société s'est accru, l'an-passé, des lignes de Toulon à Lagoubran et de Lagoubran à La Seyne et aux Sablettes. Mises en exploitation en octobre 1907, elles ont donné des recettes dépassant les prévisions.

Le réseau doit s'augmenter prochainement des lignes de Toulon à Hyères, dont la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard poursuit en ce moment la rétrocession et pour laquelle elle a passé avec la Compagnie Provençale de Tramways, qui les exploite actuellement, des accords soumis à l'examen et à l'approbation de l'Administration supérieure.

Pour réaliser cette extension importante, la Société a décidé de porter de 3 à 4 millions son capital social, et nous serons appelés à fournir notre concours à cette opération.

Dans sa réunion du 21 février 1908, l'assemblée générale de la Société des Tramways du Var et du Gard a fixé 10 francs par action de 100 francs le dividende de l'exercice 1907.

Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard
Augmentation du capital
(Cote de la Bourse et de la banque, 9 juin 1908)

D'un acte reçu par M^e Josset, notaire à Paris, le 23 mai 1908, il résulte que l'augmentation de capital qui avait été décidée par l'assemblée extraordinaire du 21 février 1908, par suite de la substitution de la dite société à la Cie Provençale de Tramways Electriques Toulon-Hyères extensions, comme rétro-cessionnaire du réseau d'Hyères à Toulon, a été effectuée au moyen de l'émission de 10.000 actions nouvelles de 100 fr. chacune qui ont été toutes souscrites et libérées du quart. Il a été versé, en outre, une prime de 80 fr. par action.

Le fonds social, qui était de 3 millions de francs; a été ainsi porté à 4 millions de francs, et l'article 5 des statuts a été modifié en conséquence. — *Gazette des Tribunaux*, 8 juillet 1908.

Cie Provençale de Tramways électriques (Toulon, Hyères, extensions)*
(Cote de la Bourse et de la banque, 13 juin 1908)

Le journal *Les Petites Affiches* du 11 mai 1908, fait connaître que la dissolution de cette société votée sous conditions suspensives par l'assemblée extraordinaire du 17 janvier 1908, est devenue définitive par suite de la réalisation de ces conditions résultant dans la substitution de la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard, à la Cie Provençale de Tramways électriques (Toulon, Hyères extensions). — MM. H. Bailly, E. Champion et A. Pfeiffer ont été nommés liquidateurs.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(Cote de la Bourse et de la banque, 18 juin 1908)

Les actionnaires de la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard réunis en assemblée générale extraordinaire le 15 juin courant ont, après avoir entendu la lecture de l'acte notarié, reconnu la sincérité de la déclaration de souscription aux 10.000 actions nouvelles de 100 francs chacune et du versement sur chacune d'elles du premier quart, plus la prime.

En conséquence, l'augmentation du capital, porté de ce fait de 3 à 4 millions de francs, se trouve définitivement réalisée.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

Assemblée générale ordinaire du 17 mars 1909

(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 20 mars 1909, pp. 210-213)

.....
Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard Tramways de Toulon
Les résultats d'exploitation des tramways de Toulon ont été supérieurs de 134.360 fr. 23 à ceux de 1947.

Cette augmentation est due, d'une part, l'accroissement du trafic sur les lignes urbaines et sur le réseau de La Seyne de l'autre, à la reprise du réseau d'Hyères, qui s'est effectuée le 19 avril dernier, en conformité d'un décret du 15 du même mois.

Pour réaliser ces différentes opérations d'extension du réseau et faire face aux charges résultant du développement du trafic, la Société a porté son capital social de 3 à 4 millions et nous avons été heureux de lui prêter notre concours pour la réussite de cette opération.

Elle a, de plus, procédé à l'émission de 2.500 obligations 4 %.

Dans sa réunion du 25 février 1909, l'assemblée générale de la Société des Tramways du Var et du Gard a fixé à 10 fr. 50 par action de 100 francs le dividende de l'exercice 1908 ; le dividende de l'exercice 1907 avait été de 10 francs.

Annuaire de la Cie des agents de change 1908, p. 1079-1081 :
Administrateurs : MM. de Saint-Quentin, président ; L. Guary, P. Decock, L. Goury du Roslan, G. Martin, baron Ancion, Pavie, M. Renaud.
Commissaires des comptes. — MM. E. Famin, A. Lacroix.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 7 avril 1910)

Dans sa réunion du 2 mars 1910, la Société des chemins de fer et Tramways du Var et du Gard a fixé à 10 fr. 50 par action de 100 francs le dividende de l'exercice 1909.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 6 avril 1911)

Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard. — Les résultats d'exploitation des tramways de Toulon ont été inférieurs à ceux de 1909, par suite des

intempéries, de la grève des chemins de fer du Sud de la France et de la crise de transports qui a notablement restreint le mouvement des voyageurs dans le Midi.

Tramways de Toulon.— Dans sa réunion du 6 mars dernier, l'assemblée de cette Société a décidé de fixer à 9 fr. par action le dividende de l'exercice 1910.

Annuaire Desfossés 1908, p. 444-445 :

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD

Administrateurs : MM. , M. Renaud, Boulle, Ancion, Decock, L. Goury du Roslan, L. Guary, G. Martin, G. Pavie.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD

(La Cote de la Bourse et de la banque, 2 mars 1912)

L'assemblée de la Compagnie des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard qui s'est tenue le 1^{er} courant, a approuvé les comptes au 31 décembre 1911 qui se soldent, comme nous l'avons déjà indiqué, par un bénéfice net de 433.648 04 contre 421.847 46 en 1910. En faisant état du report antérieur, le solde disponible s'établit à 467.917 89 au lieu de 437.017 61 précédemment.

Le dividende a été maintenu à 9 %, soit 9 fr. par action, sur lesquels un acompte de 6 fr. a été distribué le 15 décembre dernier. Le solde, soit 3 fr. par action sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai prochain.

M. Boulle ¹, administrateur sortant, a été réélu.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

(Cote de la Bourse et de la banque, 18 avril 1912)

Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard. — La Société a commencé en 1911 la construction de l'embranchement de la Valette aux Quatre Chemins.

Tramways de Toulon. — Les résultats d'exploitation des Tramways de Toulon ont été légèrement supérieurs à ceux de 1910. Dans sa réunion du 1^{er} mars dernier, l'assemblée de cette société a décidé de mettre en distribution un dividende de 9 fr. par action comme l'an dernier.

(Le Petit Marseillais, 8 octobre 1912)

Aucun incident n'est à signaler au sujet de la grève des tramways Toulon-Hyères à la quelle participe tout le personnel dépendant de notre dépôt. Les employés ont une attitude calme.

CHEMINS DE FER & TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD

¹ Léon Boulle (1865-1947) : ingénieur en chef des ponts et chaussées, il pantoufle en 1908 à la Compagnie générale française des tramways dont il devient président en 1929. Voir encadré :

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

(Tramways de Toulon)
(Cote de la Bourse et de la banque, 18 février 1913)

Pendant l'exercice 1912, les résultats d'exploitation obtenus par la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard sont légèrement inférieurs à ceux de l'exercice précédent. Ainsi qu'il résulte des comptes arrêtés au 31 décembre 1912, qui seront soumis à l'assemblée générale des actionnaires du 3 mars prochain, les recettes d'exploitation ne s'élèvent qu'à 1.570.111 22 contre 1.592.365 85 en 1911. Cependant, en faisant état d'une somme de 32.625 80, qui représente les intérêts sur valeurs mobilières et produits divers, on obtient un total de 1.602.737 02 supérieur de plus de 10.000 fr. au précédent. Déduction faite des charges, qui se sont accrues de 40.000 fr. environ, le bénéfice net ressort à 404.065 75 au lieu de 433.648 04 en 1911. En tenant compte du report antérieur, le solde disponible s'établit à 439.191 80 contre 467,917 89 en 1911, ainsi que le montre la comparaison suivante des deux derniers comptes de profits et pertes :

	1911	1912
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	949.575 70	959.191 27
Intérêts et commissions	82 05	—
Intérêts sur oblig. 4 %	160 060 00	188.080 00
Amortiss. oblig.	49.000 00	50.500 00
Total des charges	<u>1 158.717 81</u>	<u>1.197.771 27</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation	1.592.365 85	1.570.111 22
Intérêts et produits divers	—	32.625 80
Total des produits	<u>1.592.365 85</u>	<u>1.602.737 02</u>
Rappel des charges	1.158.717 81	1.197.771 27
Bénéfices nets	433.648 04	404.965 75
Report antérieur	34.269 85	34.226 05
Soldes disponibles	<u>467.917 89</u>	<u>439.191 80</u>

Comme pour les deux années précédentes, le conseil d'administration proposera à la prochaine assemblée, la répartition d'un dividende de 9 %, soit 9 fr. par action. Cette répartition appliquée aux 40.000 actions de 100 fr. composant le capital social, nécessitera un débours de 360.000 fr. On sait qu'un acompte de 6 fr. par action a été distribué le 15 décembre 1912. Sur le surplus des bénéfices, une somme de 20.000 francs serait affectée au compte « Provision pour accidents et renouvellement du matériel et des voies » et, après paiement des tantièmes au conseil et au personnel, il resterait 19.576 fr. à reporter à nouveau.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 28 avril 1913)

.....

Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard. Tramways de Toulon. — La société a mis en service l'embranchement de La Valette aux Quatre-Chemins et a conclu avec le département un accord pour fixer les conditions d'exploitation des deux lignes constituant la concession d'Hyères.

Les résultats de l'exercice ont été affectés par une grève qui a duré du 6 au 19 octobre 1912. Néanmoins, les bénéfices disponibles ont permis le maintien du dividende mis en distribution l'année précédente.

Annuaire Desfossés 1914, p. 485-486 :

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD

Administrateurs : MM. M. Renaud, Boule, Ancion, Decock, L. Goury du Roslan, L. Guary, G. Pavie, M. Grégoire.

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD

(Cote de la Bourse et de la banque, 21 février 1914)

Les comptes de la Compagnie des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard relatifs à l'exercice 1913, qui seront soumis à l'assemblée générale convoquée pour le 7 mars, font ressortir un bénéfice d'exploitation de 1.691.943 fr. contre 1.561.033 francs en 1912. Le bénéfice net s'établit à 441.449 fr. contre 404.965 75. Après adjonction du report antérieur le solde disponible se chiffre par 461.025 fr. en augmentation de 21.834 fr. sur le précédent. Malgré cette plus-value, le conseil proposera de maintenir le dividende à 9 fr. par action. Cette répartition n'absorbant que 360.000 fr., il sera affecté au compte « Provision pour accidents et renouvellements » une somme de 30.000 fr. contre 20.000 fr. précédemment.

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD

(Cote de la Bourse et de la banque, 14 mars 1914)

Les résultats obtenus par la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard au cours de l'exercice 1913 marquent une amélioration par rapport aux précédents.

Les recettes d'exploitation se sont élevées à 1.703.745 70, contre 1.570.111 22 en 1912, soit une plus-value de plus de 130.000 fr. Cet accroissement est dû, pour moitié environ, au développement du trafic ; le surplus correspond à la perte subie par la Société en 1912 du fait de la grève survenue au mois d'octobre.

Les dépenses accusent également une augmentation, moins vive cependant que celle des recettes, puisqu'elle n'atteint que 52.000 fr. Le bénéfice d'exploitation ressort à 692.191 04 contre 610.919 95 en 1912. L'accroissement des bénéfices nets est moins important que celui des bénéfices d'exploitation en raison de l'élévation des charges obligatoires due à l'émission de 3.000 obligations nouvelles à la fin de 1912. Le bénéfice net ressort cependant à 441.449 12, supérieur de plus de 36.000 fr. à celui de 1912.

Voici comment se comparent les comptes de Profits et Pertes des deux derniers exercices :

	1912	1913
--	------	------

CHARGES		
Dépenses d'exploitation	959.191 27	1.011.554 66
Intérêts d'obligations	188 080 00	215.840 00
Amortissent, des obligat.	50.500 00	72.500 00
Total des charges	<u>1.197.771 27</u>	<u>1.299 894 66</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation	1.570.111 22	1.703.745 70
Intérêts et divers	32.625 80	37.598 08
Total des produits	<u>1.602.737 02</u>	<u>1.741.343 78</u>
Rappel des charges	1.197.771 27	1.299.894 66
Bénéfices nets	404.965 75	441.449 12
Reportes antérieurs	34.226 05	19.576 »
Soldes disponibles	<u>439.191180</u>	<u>461.025 12</u>

Le conseil d'administration a proposé à l'assemblée générale des actionnaires, tenue le 7 courant, de fixer le dividende à 9 fr. par action. La répartition de ce dividende aux 40.000 actions de 100 fr. composant le capital social absorbe 360.000 fr. et l'assemblée a approuvé l'affectation suivante du solde disponible :

	1912	1913
Dividende aux 40.000 actions	360.000 00	360.000 00
Au conseil	30.615 80	35.315 92
Au personnel	9.000 00	9.000 00
Provis. p. accid. et renouvel.	20.000 00	30.000 00
À reporter à nouveau	19.576 00	26.709 20
	<u>439.191 80</u>	<u>461.025 12</u>

Sur le dividende de 9 francs par action, un acompte de 6 francs ayant été payé le 15 décembre dernier, le solde, soit 3 francs, sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai prochain, contre remise du coupon n° 19.

On sait que la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard a pour objet l'exploitation de tramways à Toulon et dans le département du Var. Elle possédait encore, avant 1900, un réseau à Nîmes, mais elle a préféré l'abandonner pour se consacrer uniquement au développement et à l'unification du réseau de Toulon et de sa banlieue, dont la concession expire à la fin de l'année 1957.

Les résultats obtenus par la Société au cours des derniers exercices se résument comme suit :

	Recettes d'expl.	Dépenses d'expl.	Coeff. d'expl.	Bénéf. nets	Divid. par act.
1907	1.081.923	615.218	57 %	359.608	9 00

1908	1.430.623	829.559	57 %	443.223	10 50
1909	1.520.234	898.800	58 %	444.606	10 50
1910	1.540.149	915.426	59 %	421.847	9 00
1911	1 592.365	949.575	59 %	433 648	9 00
1912	1.570.111	959.192	61 %	404.966	9 00
1913	1.703.746	1.011.555	59 %	441.449	9 00

On remarquera que jusqu'en 1912, l'accroissement des dépenses a été proportionnellement plus important que celui des recettes et le coefficient d'exploitation est progressivement passé de 57 % à 61 % ; en 1913, une amélioration a été enregistrée à ce sujet puisque le coefficient n'a atteint que 59 %. Le chiffre des bénéfices nets de l'exercice 1913 se rapproche de celui des années 1908 et 1909, années pendant lesquelles il a été réparti un dividende de 10 50.

Au cours de l'exercice 1913, le programme de renforcement des voies par des joints rivés, et de généralisations d'appareils en acier manganèse, a subi un temps d'arrêt, les usines n'ayant pas pu, par suite de grèves, livrer à la Société en temps utile, les commandes qui leur avaient été passées.

La Société a poursuivi la réfection de la carrosserie du premier lot des voitures automotrices mises en service lors de l'électrification du réseau, et elle a procédé à une remise en état de la batterie d'accumulateurs du Brunet.

La sous-station de Lagoubran, qui était devenue un peu faible, sera dotée prochainement d'une unité supplémentaire.

Le nombre des remorques fermées a été augmenté de sept nouvelles unités.

Au cours des sessions de septembre et d'octobre 1913, le conseil général du Var a procédé à un nouvel examen du mode d'exploitation du réseau d'Hyères et il a arrêté, d'accord avec la société, un nouvel avenant qui est soumis actuellement aux formalités de l'instruction réglementaire.

La municipalité de la Seyne a décidé de ne pas donner suite au projet de convention pour le doublement de la voie entre la Pyrotechnie et La Seyne, qui avait été étudié, sur sa demande, et avait reçu, en 1912, son approbation.

La ville de Toulon a repris la question de construction de la ligne des Dardennes ; la Société lui a soumis des propositions à cet effet.

Le bilan arrêté au 31 décembre 1913, s'établit comme suit, comparativement au précédent (31 décembre) :

	1912	1913
ACTIF		
Compte de 1 ^{er} établissem.	9.947.727 52	10.078.591 78
Cautionnements	47.000 00	47.000 00
Approvisionnements	91.342 10	145.922 85
Caisse, Banques, Portefeuille	1.144 502 68	834 064 20
Débiteurs et comptes d'ordre	70.416 25	133.919 77
Acompte sur dividende	240 000 00	240.000 00
	<u>11.540.988 55</u>	<u>11.479.498 60</u>
PASSIF		

Capital	4.000.000 00	4.000 000 00
Obligations en circulat.	5.025.895 00	4.958 570 00
Obligations amorties	322.105 00	389.430 00
Cautionnements	35.305 62	32.208 47
Créditeurs et comptes d'ordre	236.763 80	180.653 05
Obligations à rembour.	33.943 60	43 905 20
Coupons à paver	204.189 71	203.619 78
Réserve légale	400.000 00	400 000 00
Provision pour matériel, accidents, etc.	843.594 02	810.026 98
Profits et pertes :		
Reports antérieurs	34.226 05	19.576 00
Bénéfices de l'exercice	404.965 75	441.449 12
	<u>11.540.988 55</u>	<u>11.479.498 60</u>

Le compte de premier établissement est en augmentation de 130.864 26, par suite de certains travaux neufs effectués aux voies et aux bâtiments et de l'accroissement du matériel roulant.

Les disponibilités ont diminué en raison notamment des dépenses d'immobilisations. La trésorerie n'en demeure pas moins à l'aise : pour faire face à 428.000 fr. de passif exigible, la société possède 968.000 fr. d'actif disponible, non compris les approvisionnements.

Après avoir approuvé les comptes et la répartition des bénéfices de l'exercice écoulé, l'assemblée a réélu M. L. Guary, administrateur sortant.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 4 avril 1914)

Société des Chemins de Fer et Tramways du Var et du Gard. — Sur la demande du Conseil général du Var, la société a révisé et mis sous une forme légèrement différente, l'accord relatif à l'exploitation du réseau d'Hyères, qui avait été conclu en 1912.

Les bénéfices réalisés au cours de l'exercice écoulé ont permis de maintenir le dividende de 9 francs mis en distribution les années précédentes.

LA GRÈVE DE PROTESTATION À TOULON
DES EMPLOYÉS DE TRAMWAYS
(L'Humanité, 3 mai 1914)

MISE EN CAUSE DE L'ANCIEN DIRECTEUR DES TRAMWAYS DE TUNIS
(GROUPE CGFT)

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

Toulon, 1^{er} mai. (Correspondance spéciale.) Depuis un an environ, un nouveau directeur est venu à la Compagnie des tramways de Toulon. Ce monsieur s'appelle Métral et vient de Tunis, où il a laissé de désagréables souvenirs, tant parmi la population tunisienne que parmi le personnel.

Frais débarqué à Toulon, Métral trouva que le Syndicat des tramways de cette ville était trop puissant et il conçut le projet de le faire tomber. Aidé en cela par quelques anciens militants devenus les plats valets du patronat, il commença ses manœuvres.

Tout d'abord, il refusa de recevoir périodiquement les délégués du Syndicat, espérant ainsi diminuer la valeur morale de l'organisation ; il en fut pour ses frais. Le 1^{er} Mai approchant, Métral crut avoir trouvé l'occasion que depuis des mois il cherchait. Depuis 1905, le Syndicat des tramways fait le 1^{er} Mai. Cette année, Monsieur le Directeur émit la prétention d'empêcher la manifestation annuelle. Une affiche, placardée par les soins de la Direction, annonçait que tout agent ou employé qui chômerait le 1^{er} Mai serait révoqué.

Devant pareille provocation, une réunion fut organisée le mercredi 29, avec le concours du camarade Guinchard, secrétaire général de la Fédération des transports.

À l'ordre du jour se trouvaient les questions suivantes : 1^{er} Mai ; la question des retraites ouvrières ; les revendications.

La réunion fut admirable et se tint dans la chapelle de l'ancien couvent des Carmélites, actuellement la propriété du Syndicat des tramways, laquelle se trouve au milieu d'un parc splendide.

La grève fut votée par acclamations, mais non pas seulement pour le 1^{er} Mai, mais également pour la veille, c'est-à-dire une grève de 48 heures.

Cette grève de 48 heures était nécessaire pour répondre à la provocation du Directeur et pour déjouer aussi les manœuvres de la Compagnie, qui avait mobilisé tous les jaunes et contrôleurs et faisait pression sur les nouveaux employés arrivés à la Compagnie depuis quinze jours.

Malgré cette pression et le concours de la police et des gendarmes, Métral en a été pour ses frais. Les hommes ont fait un mouvement de grève admirable.

Quelques incidents se sont produits à la sortie des voitures, car il faut dire qu'une douzaine de volaires, menées par les contrôleurs et quelques inconscients, sont sorties sous les huées des grévistes.

Une seule arrestation a eu lieu, celle d'un jaune, qui, pris de frousse en voyant les grévistes, a culbuté une voiture et blessé grièvement le conducteur.

Les grévistes ont été admirables d'énergie. À 4 heures du matin, ils étaient tous devant les dépôts. Au dépôt de Brunet, la sortie a été empêchée par les grévistes, qui se sont couchés sur la voie malgré la police et la gendarmerie.

La grève n'a qu'une durée de 48 heures, le travail reprendra aujourd'hui samedi 2 mai.

Que cette grève serve de leçon à M. Métral et qu'il sache que les travailleurs des tramways de Toulon sont décidés à se faire respecter et à obtenir satisfaction dans leurs justes revendications, qui restent toujours posées.

Guinchard, secrétaire de la Fédération des Moyens de Transports.

LA REPRISE DU TRAVAIL EST ACCOMPAGNÉE DE COUPES SOMBRES

Toulon, 2 mai. — La grève des employés de tramways s'est terminée ce matin.

La direction a renvoyé 51 grévistes qu'elle considère comme les instigateurs du mouvement.

Aucun incident ne s'est produit.

Les 51 employés renvoyés tiennent actuellement une réunion à la Bourse du Travail, à laquelle assiste M. Guinchard, délégué de la C. G. T. (*L'Information.*)

Toulon, 2 mai. — La direction des tramways annonce qu'elle n'a procédé à aucun congédiement, mais qu'elle se passera jusqu'à nouvel ordre des services des 51 employés qui n'ont pas été réembauchés ce matin. (*L'Information.*)

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(Cote de la Bourse et de la banque, 4 ma1 1915)

Bien que les services de la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard aient subi du fait de la guerre de profondes perturbations depuis le mois d'août 1914, les recettes réalisées au cours de l'exercice 1914 accusent une augmentation de 118.489 70 sur l'année précédente. Leur total ressort en effet à 1.822.235 40 contre 1.703.745 70 en 1913.

Les dépenses se sont accrues de 47.351 90, de sorte que le bénéfice d'exploitation s'élève à 704.408 84 contre 092.191 04 en 1913.

L'accroissement du bénéfice net est encore plus sensible en raison de l'élévation des produits divers et de la diminution des sommes consacrées au service des obligations. Il ressort finalement à 508.280 19 contre 411.449 12 l'an dernier.

Après adjonction du report antérieur, le solde disponible atteint 534.989 39, supérieur de 73.904 27 à celui réalisé en 1913, comme le montre la comparaison ci-après des deux derniers comptes de Profits et Pertes :

	1913	1914
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	1.011.554 66	1.057 826 56
Intérêts d'obligations	215.840 00	212.920 00
Amortissem. des obligat.	72.500 00	75 500 00
Total des charges	<u>1.299.894 66</u>	<u>1.346.246 56</u>
PRODUITS		
Becettes d'exploitation	1.703.745 70	1.822.235 40
Intérêts et divers	37.598 08	32.291 35
Total des produits	<u>1.741.343 78</u>	<u>1.854.526 75</u>
Rappel des charges	1.299.894 66	1.346.246 56
Bénéfices nets	441.449 12	508 280 19
Reports antérieurs	19.576 00	26 709 20
Soldes disponibles	<u>461.025 12</u>	<u>534.989 39</u>

Ces résultats ont permis, nonobstant l'état de guerre, de répartir un dividende de 9 fr. par action, égal à celui des exercices précédents. La répartition de ce dividende aux 40.000 actions de 100 fr. composant le capital social, absorbe 300.000 fr. et l'assemblée, tenue le 8 mars dernier a approuvé l'allocation suivante du solde disponible comparativement à 1913 :

	1913	1914
Dividende aux 40.000 actions	360.000 00	300.000 00
Au Conseil	35.315 92	40.662 41
Au personnel	9.000 00	10.105 00

Provis. p. accid. et renouvel.	30.000 00	100.000 00
A reporter à nouveau	26.709 20	24.101 38
	461.025 12	534.989 39

Sur le dividende de 9 fr. par action, un acompte de 6 fr. ayant été payé le 15 décembre dernier, le solde, soit 3 fr., est mis actuellement en paiement, sous déduction des impôts.

Le rapport du conseil, au sujet de la marche de l'entreprise au cours de l'exercice sous revue déclare que, d'une manière générale, la société s'est efforcée de répondre constamment aux demandes qui lui ont été adressées dans l'intérêt de la Défense nationale ; entre autres, la société a affecté tous les moyens de production dont elle a pu disposer à la confection du matériel de guerre en vue duquel elle a été sollicitée.

L'extension de la sous-station de Lagoubran, annoncée en 1914, est aujourd'hui réalisée ; elle rend à l'exploitation de précieux services, en raison de l'augmentation du nombre des trains ouvriers entre Toulon et la Pyrotechnie.

Les réfections de carrosserie de voitures automotrices et de remorques ont dû être ajournées ; elles seront reprises aussitôt que les circonstances le permettront. L'instruction réglementaire relative au nouveau mode d'exploitation du réseau départemental Toulon-Hyères subit nécessairement un temps d'arrêt.

Un accord a été conclu entre la Société et la ville de Toulon pour la construction des lignes des Dardennes et de Claret, et l'administration a été saisi des dossiers réglementaires.

La comparaison des derniers bilans fait ressortir quelques différences appréciables que nous croyons bon de relever :

À l'actif, le compte Premier établissement, dont le total était de 10.078.591 78 au 31 décembre 1913, s'élève à 10.173.945 77, soit une augmentation de 95.353 99, provenant en majeure partie de l'achat d'un groupe transformateur pour la sous-station de Lagoubran, du coût de l'établissement d'un garage sur la ligne des Routes et de la construction d'un croisement à Bon-Rencontre.

Les espèces en caisse et en banque et le portefeuille, qui s'élevaient à 834.064 20 en 1913, passent à 847.082 32. Les débiteurs divers et comptes d'ordre sont de 110.045 08, soit une diminution de 22.874 09, provenant de la régularisation de divers comptes de passage.

Au Passif, les cautionnements déposés à la Société sont en diminution de 15.873 fr. 38, en raison des affectations opérées sur des livrets au nom de nos agents, conformément aux prescriptions de la loi du 2 avril 1914 sur les cautionnements.

Les Crédeurs divers et Comptes d'ordre ne s'élèvent plus qu'à 108.701 fr. 53, contre 180.653 francs 05 en 1913.

Le compte Amortissement par remboursement d obligations atteint 459.510 fr. en augmentation de 70.080 fr., sur 1913, correspondant à l'amortissement de 151 obligations, effectué au cours de l'exercice.

Après avoir approuvé les comptes et la répartition qui lui étaient soumis, l'assemblée a réélu MM. P. Decock et G. Pavie, administrateurs sortants.

CHEMINS DE FER & TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(Cote de la Bourse et de la banque, 7 mars 1916)

Les résultats obtenus par la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard, en 1915, se soldent par un bénéfice net de 517.330 fr., contre 508.280 fr. en 1914. Adjonction faite du report antérieur, le solde disponible ressort à 511.491 fr., sur

lequel le conseil proposera à l'assemblée convoquée pour le 16 courant, de répartir un dividende de 9 fr. par action, égal au précédent.

Annuaire Desfossés 1917, p. 466 :
CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
Administrateurs : *idem*.

CHEMINS DE FER & TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 8 mars 1918)

Les recettes d'exploitation réalisées en 1917 par les Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard, s'élèvent à 2.266.826 fr. contre 1.921.717 francs en 1916 ; les dépenses ont atteint 1.463.539 francs contre 1.140.177 fr. Le bénéfice net de l'exercice ressort à 515.133 fr. contre 514.661 fr. Le dividende sera maintenu à 9 fr. par action.

TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 19 mars 1919)

Les bénéfices nets réalisés pendant l'exercice 1918, par la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon) s'élèvent à 573.918 fr. contre 515.133 fr. en 1917. Une somme de 200.000 fr. contre 100.000 l'année précédente, a été affectée au compte provisions. Le dividende proposé sera de 7 fr. contre 9 fr. pour l'exercice antérieur.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 6 décembre 1919)

.....
Tramways de Toulon. — Les Tramways de Toulon, qui ont à desservir, depuis le début des hostilités, un trafic considérable ont, comme les années précédentes, été très gênés dans leur fonctionnement par la pénurie de personnel et par les difficultés d'entretien du matériel fixe et du matériel roulant.

Les augmentations considérables de dépenses qui se sont produites au cours du dernier exercice ont mis la société dans la nécessité de ramener le dividende de 9 francs à 7 francs, une somme de 200.000 francs contre 100.000 francs en 1917 ayant été portée au compte « Provision pour accidents et renouvellement » pour faire face, au moins partiellement, à la dépense des grosses réparations qui devront être entreprises sitôt que les circonstances le permettront.

Des avantages nouveaux et importants ayant été attribués au personnel, les municipalités de Toulon et de La Seyne ont accepté des relèvements de tarifs qui ne sont pas encore entrés tous en application, par suite de lenteurs dans l'approbation des accords intervenus.

(Cote de la Bourse et de la banque, 9 avril 1920)

L'examen des comptes de l'exercice 1919 de la Société de Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon) fait ressortir un chiffre de recettes très intéressant, puisqu'elles se sont élevées à 3.267.346 fr. contre 2.476.202 fr. pour le précédent exercice. Malgré tout, comme dans toutes les entreprises de transport en commun, l'accroissement des dépenses a été plus considérable encore que l'augmentation des [recettes]. Nous extrayons du rapport qui a été présenté à l'assemblée du 18 mars dernier le passage relatif aux difficultés d'exploitation que la Société a rencontré au cours de ce dernier exercice.

Les relèvements de tarifs qui ont été mis en vigueur au cours de l'exercice sur l'ensemble des réseaux, conformément aux avenants de janvier et mars 1919, ne nous ont pas procuré toutes les ressources nécessaires pour le paiement de l'indemnité complémentaire de vie chère consentie au personnel et, de ce chef, nous avons eu de nouvelles charges à supporter.

Elles viennent s'ajouter à celles, déjà si lourdes, que fait peser sur notre exploitation la majoration, de jour en jour plus inquiétante, du prix des matières premières, des fournitures et de la main-d'œuvre. Il ne nous est plus possible, cependant, de retarder au moins dans ses parties indispensables, l'exécution du programme de renouvellement des voies, arrêté en 1914.

À cet effet, nous avons passé commande de 500 tonnes de rails Broca, d'appareils en acier au manganèse et du matériel accessoire nécessaire. Nous espérons pouvoir entreprendre les travaux correspondants avant la fin de l'année.

En outre, un programme a été arrêté en vue d'assurer la remise en état du matériel roulant par les soins de l'industrie privée.

Ce programme comporte la réfection de 25 automotrices et le renouvellement de la carrosserie des petites remorques, avec renforcement des châssis. Dans ces conditions, et étant donné la hausse constante des matériaux et du prix de la main-d'œuvre, il est nécessaire de renforcer le compte de « Provision pour accidents et renouvellements ».

En plus de ces difficultés, auxquelles la société doit faire face actuellement, les dirigeants de cette entreprise prévoient sous peu de nouvelles charges, qui vont encore grever les frais d'exploitation. Il s'agit, dit le rapport, de la fourniture du courant d'abord :

L'Énergie électrique du Littoral Méditerranéen nous a récemment saisis, par application de la loi Faiilot de propositions relatives aux modifications qu'elle demande d'apporter à son contrat de fourniture d'énergie, en raison de l'augmentation de dépenses qui est la conséquence de la guerre. Sans vouloir préjuger de la solution qui pourra intervenir, nous devons vous signaler qu'avec notre consommation annuelle, qui dépasse 2.000.000 kilowatts-heure, une augmentation, même réduite, grèvera dans une notable proportion notre exploitation.

D'autre part, pour la mise en application de la loi limitant à 8 heures la journée de travail, nous poursuivons, depuis plus de six mois, des négociations avec le département et la ville, qui paraissent en bonne voie : elles portaient en même temps, sur une augmentation de salaire demandée par notre personnel, et que la hausse générale des prix obligeait à accorder. Mais, au moment de conclure, la Ville s'est dérobée et nous n'avons pu différer plus longtemps de mettre en vigueur ces mesures, pour lesquelles nous allons nous trouver conduits à demander des compensations indispensables à nos pouvoirs concédants, en engageant, au besoin, les instances correspondantes devant le Conseil de préfecture.

Dans ces conditions, si la société n'obtient pas les relèvements indispensables, il est probable que les résultats d'exploitation se trouveront pour l'exercice en cours très

lourdement grevés. Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, le dividende proposé de 7 fr. par action a été voté par l'assemblée. Voici d'ailleurs comment se comparent les deux comptes de Profits et Pertes :

	1918	1919
RECETTES		
Recettes d'exploitation	2.478.202 50	3.267.912 07
Intérêts sur valeur mobil.	43.342 68	538.988 52
	<u>2.521.545 08</u>	<u>3.326.606 49</u>
DÉPENSES		
Dépenses d'exploitation	1.695.279 17	2.498.797 97
Intérêt emprunt 4 %	195.920 00	196.320 00
Amortissements obligat.	89.000 00	92.500 00
	<u>1.984.199 16</u>	<u>2.787.617 97</u>
Bénéfice de l'exercice	537.345 92	538.988 52
	<u>2.521.545 08</u>	<u>3.326.600 49</u>

La répartition qui a été adoptée est la suivante :

Les bénéfices de 1919 ressortent à 538.988 52

montant duquel il y a lieu de prélever, en exécution de l'article 36 des statuts :

1° Un premier intérêt de 6 %, 240.000 francs ; 2° allocations statutaires au Conseil d'administration et au personnel, 53.898 85 : soit ensemble 293.898 85

Il restera 245.089 07

En ajoutant le solde reporté au 31 décembre 1918 40.185 20

ou trouve comme total disponible 288.274 87

On a doté le compte « Provision pour accidents et renouvellements » de 200,000 francs, et il a été prélevé le montant nécessaire pour porter à 7 fr. le dividende de l'exercice 1919, ce qui absorbera 40.000 fr.; soit ensemble 240.000 00

A reporter à nouveau 45.274 07

L'assemblée a réélu M. Boule administrateur sortant, et ratifié la nomination de M. Dumur ², comme administrateur.

Annuaire Desfossés 1920, p. 441-442 :

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD

Administrateurs : MM. M. Renaud, Boule, Ancion, L. Goury du Roslan, L. Guary, G. Pavie, M. Grégoire, Dumur.

TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)
(Cote de la Bourse et de la banque, 13 avril 1921)

² Alfred Dumur : des Tramways de Nice et du littoral.

Au cours de l'exercice 1920, cette société a poursuivi des négociations en vue d'obtenir du Département du Var et de la Ville de Toulon, des compensations équitables pour les charges imprévisibles et extracontractuelles qu'elle a dû supporter depuis le mois d'août 1914. Ces charges, dont le montant ne fait qu'augmenter d'année en année, compromettent son fonctionnement de la façon la plus sérieuse ; divers avenants sont intervenus entre les parties contractantes ; mats la situation de la Société des Tramways du Var et du Gard ne s'en est pas trouvée améliorée ; aussi la Société a-t-elle dû accepter des atermoiements qui l'ont amenée jusqu'à la fin du mois de mars 1921.

En résumé, les nouveaux barèmes de prix issus de ces négociations sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1920 et se traduisent par une charge de 191.495 fr que les Tramways de Toulon, pour éviter le déficit, ont demandé et obtenu de payer en cinq annuités. À ces difficultés, il faut ajouter l'augmentation de prix du courrai électrique que lui fournit l'Énergie électrique du littoral méditerranéen.

Dans ces conditions, les résultats de l'exploitation en 1920 sont loin d'être satisfaisants. Tandis que les recettes d'exploitation ont atteint 3.849.339 fr., en progression de 581.993 fr, sur ceux de 1919, les dépenses ont passé de 2 millions 198.797 fr. à 3.457,715 fr., soit une augmentation de 958.912 fr. qui a pu être ramenée à 764.423 fr. par l'ajournement de la facture de rappel de l'Énergie électrique du littoral méditerranéen.

D'autre part, le compte Intérêts et Produits divers se trouve débiteur d'une somme de 20.107 francs. Par suite, le bénéfice d'exploitation est ramené à 566.010 fr. contre 827.808 fr. en 1919. Il ne sera affecté que 50.000 fr. à la Provision pour grosses réparations et renouvellements.

Le dividende pour l'exercice clos le 31 décembre 1920, payable à partir du 1^{er} mai, a été fixé à 5 fr. contre 7 fr. en 1919.

En présence de la situation qui lui est faite, la Société a intenté contre l'administration les instances que lui semblent exiger la défense des droits des actionnaires. Une de ces instances se rapporte aux travaux différés, et ce au détriment du fonctionnement normal de l'entreprise, ce qui a obligé la Société à y pourvoir au moyen de la Provision spéciale.

Le prélèvement effectué pour cet objet au cours de l'année 1920 n'a pas été moindre de 417.950 fr. ; il doit être considéré comme constituant une avance qui devra être récupérée sur les indemnités à servir par la Ville ; nous devons, en conséquence, tenir les chiffres de l'exercice écoulé comme susceptibles d'être amendés sérieusement lorsque les compensations légitimes auront été obtenues.

Il y aura lieu à ce moment de dégager des réserves les excédents de dotations bénéficiaires qui y ont été déposés antérieurement et qui doivent concourir, en raison de l'avancement de la durée des concessions, à l'amortissement du capital-actions, dans les conditions prévues à l'article 37 des statuts. Cette opération, que la guerre a différée, fera ultérieurement l'objet de propositions du conseil d'administration.

Passant au compte de Profits et Pertes, nous voyons que les dépenses d'exploitation se sont élevées à 3.819.939 fr. laissant, sur les dépenses, un excédent de 586.118 fr.

Après déduction des charges pour intérêt et amortissement des obligations, 289.090 fr., les bénéfices de 1920 ressortent à 276.920 fr., contre 538.988 fr. en 1919. Sur ce montant, a été prélevée la somme nécessaire pour donner un dividende de 5 %, soit 200.000 fr., auxquels il faut ajouter les allocations statutaires au conseil d'administration et au personnel, 27.092 fr., ensemble 227.092 fr. L'excédent, 49.229 fr., ajouté au report de 1919, soit 15.274 fr., donne un total disponible de 94.504 fr., sur lequel 50.000 fr. ont été versé au compte Provisions pour accidents et renouvellements ; report a nouveau, 44.503 fr.

L'assemblée a ratifié, après en avoir entendu la lecture, les avenants passés en septembre 1920 avec le département du Var, pour la concession des lignes de Toulon

aux Quatre-Chemins et de La Valette à Hyères et avec la commune de La Seyne pour la concession de la ligne de Lagoubran à La Seyne et aux Sablettes.

Elle a réélu MM. [Georges] Pavie et Dumur, administrateurs sortants.

TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(Cote de la Bourse et de la banque, 19 mars 1921)

La Compagnie des tramways du Var et du Gard a réalisé, en 1920, un bénéfice d'exploitation s'élevant à 586.118 fr., réduit à 565.011 fr. déduction faite d'intérêts et produits divers débiteurs contre 827.809 fr. en 1919. Après déduction des charges obligatoires, le disponible ressort à 276.921 fr. contre 538.989 fr. en 1919. Le conseil d'administration proposera à l'assemblée du 31 mars un dividende de 5 fr. contre 7 fr. l'an dernier ; un acompte de 4 fr. ayant déjà été distribué le solde sera mis en paiement le 1^{er} mai.

TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(Tramways de Toulon)
(Cote de la Bourse et de la banque, 13 avril 1921)

Au cours de l'exercice 1920, cette société a poursuivi des négociations en vue d'obtenir, du Département du Var et de la Ville de Toulon, des compensations équitables pour les charges imprévisibles et extracontractuelles qu'elle a dû supporter depuis le mois d'août 1914. Ces charges, dont le montant ne fait qu'augmenter d'année en année, compromettent son fonctionnement de la façon la plus sérieuse ; divers avenants sont intervenus entre les parties contractantes ; mais la situation de la Société des Tramways du Var et du Gard ne s'en est pas trouvée améliorée ; aussi la société a-t-elle dû accepter des attermoiements qui l'ont amenée jusqu'à la fin du mois de mars 1921.

En résumé, les nouveaux barèmes de prix issus de ces négociations sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1920 et se traduisent par une charge de 191.495 fr. que les Tramways de Toulon, pour éviter le déficit, ont demandé et obtenu de payer en cinq annuités. À ces difficultés, il faut ajouter l'augmentation de prix du courant électrique que lui fournit l'Énergie électrique du littoral méditerranéen.

Dans ces conditions, les résultats de l'exploitation en 1920 sont loin d'être satisfaisants. Tandis que les recettes d'exploitation ont atteint 3.849.339 fr., en progression de 581.993 fr. sur ceux de 1919, les dépenses ont passé de 2 millions 498.797 fr. à 3.457.715 fr. soit une augmentation de 958.912 fr. qui a pu être ramenée à 764.423 fr. par l'ajournement de la facture de rappel de l'Énergie électrique du littoral méditerranéen.

D'autre part, le compte Intérêts et Produits divers se trouve débiteur d'une somme de 20.107 francs. Par suite, le bénéfice d'exploitation est ramené à 566.010 fr. contre 827.808 fr. en 1919 ; Il ne sera affecté que 50.000 fr. à la Provision pour grosses réparations et renouvellements.

Le dividende pour l'exercice clos le 31 décembre 1920, payable à partir du 1^{er} mai, a été fixé à 5 fr. contre 7 fr. en 1919.

En présence de la situation qui lui est faite, la société a intenté contre l'administration les instances que lui semblent exiger la défense des droits des actionnaires. Une de ces instances se rapporte aux travaux différés, et ce au détriment

du fonctionnement normal de l'entreprise, ce qui a obligé la société à y pourvoir au moyen de la Provision spéciale.

Le prélèvement effectué pour cet objet au cours de l'année 1920 n'a pas été moindre de 417.950 fr. ; il doit être considéré comme constituant une avance qui devra être récupérée sur les indemnités à servir par la Ville ; nous devons ; en conséquence, tenir les chiffres de l'exercice écoulé comme susceptibles d'être amendés sérieusement lorsque les compensations légitimes auront été obtenues. Il y aura lieu à ce moment de dégager des réserves les excédents de dotations bénéficiaires qui y ont été déposés antérieurement et qui doivent concourir, en raison de l'avancement de la durée des concessions, à l'amortissement du capital-actions, dans les conditions prévues à l'article 37 des statuts. Cette opération, que la guerre a différée, fera ultérieurement l'objet de propositions du conseil d'administration.

Passant au compte de Profits et Pertes, nous voyons que les dépenses d'exploitation se sont élevées à 3.819.939 fr. laissant, sur les dépenses, un excédent de 586.118 fr.

Après déduction des charges pour intérêt et amortissement des obligations, 289.090 fr., les bénéfices de 1920 ressortent à 276.920 fr., contre 538.988 fr. en 1919. Sur ce montant, a été prélevée la somme nécessaire pour donner un dividende de 5 %, soit 200.000 fr., auxquels il faut ajouter les allocations statutaires au conseil ; d'administration et au personnel, 27.092 fr., ensemble 227.092 fr. L'excédent, 49.229 fr., ajouté au report de 1919, soit 15.274 fr., donne un total disponible de 94.504 fr., sur lequel 50.000 fr. ont été versés au compte Provisions pour accidents et renouvellements; report à nouveau, 44.503 fr.

L'assemblée a ratifié, après en avoir entendu la lecture, les avenants passés en septembre 1920 avec le département du Var, pour la concession des lignes de Toulon aux Quatre-Chemins et de La Valette à Hyères et avec la commune de La Seyne pour la concession de la ligne de Lagoubran à La Seyne et aux Sablettes.

Elle a réélu MM. Pavie et Dumur, administrateurs sortants.

Tramways du Var et du Gard
(Cote de la Bourse et de la banque, 6 mars 1922)

Le *Journal officiel* a publié un décret approuvant l'avenant et son annexe intervenus les 1^{er} et 4 août 1921 entre le maire de Toulon, au nom de la ville, et la Société des Chemins de Fer et Tramways du Var et du Gard, en vue de modifier provisoirement les conditions d'exploitation des tramways de Toulon.

TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(Cote de la Bourse et de la banque, 16 mars 1922)

Les comptes de l'exercice 1921 des Tramways du Var et du Gard, qui seront présentés à l'assemblée du 30 mars, se soldent par un bénéfice net de 35.101 fr. contre 276.921 l'an dernier. Le solde disponible s'établit à 79.604 fr., que le conseil proposera de reporter à nouveau.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 27 avril 1922)

.....
 Tramways du Var et du Gard ; Tramways de Toulon. — La situation est encore très difficile ; les pouvoirs concédants refusant de conclure les avenants nécessaires, la société a dû entreprendre d'elle-même, sans le concours de la Ville ni du Département, un important programme de travaux qui a absorbé plus d'un million et demi ; elle se trouve de ce fait en déficit de 866.876 fr., somme qui sera amortie par les indemnités à provenir des procès en cours. Dans ces conditions, il n'y a pas eu de dividende.

Annuaire Desfossés 1923, p. 481 :
 CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)
 Administrateurs : MM. M. Grégoire, M. Renaud, Bouille, Ancion, L. Goury du Roslan, L. Guary, G. Pavie, Dumur.

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
 (Tramways de Toulon)
 (Cote de la Bourse et de la banque, 26 octobre 1923)

L'exercice 1922 de la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard a laissé des résultats supérieurs à ceux de l'exercice 1921 ; cette amélioration que le conseil estimait sérieuse, lui permettait d'espérer que 1922 serait la dernière où la société n'aurait retiré aucun fruit de ses efforts et de son activité. Rappelons que le bénéfice net de 1922 est ressorti à 45.699 fr. 58 au lieu de 35.100 fr. 98 ; le solde disponible à 125.304 fr. 09, comme il apparaît aux comptes de profits et pertes de ces deux exercices :

	1921	1922
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	4.424.274 60	4.617.101 18
Intérêts d'emprunt sur obligations 4 %	188.690 00	184.670 00
Obligations 4 % amorties	99.500 00	104.000 00
Solde débiteur du compte Intérêts et divers	3 423 91	—
Provision pour frais de contentieux et règlement d'accidents	50.000 00	50.000 00
Total des charges	<u>4.765.893 51</u>	<u>4.955.834 18</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation :		
Perception	4.782.794 45	4.980.944 36
Recettes diverses	18.200 04	15.577 94
Intérêts et commissions solde créditeur	—	5.011 46
Total des produits	<u>4.800.994 49</u>	<u>5.001.533 76</u>
Rappel des charges	4.705.893 51	4.955.834 18
Bénéfice net	36.100 98	45.099 58
Report antérieur	44.503 58	79.604 51
Solde disponible	<u>79.604 51</u>	<u>125.304 09</u>

Devant l'impossibilité de s'entendre avec la Ville, la Société avait dû engager des instances contentieuses, en vue de faire reconnaître son bon droit ; le Conseil d'État avait statué sur une partie de ses réclamations et avait institué une expertise à l'effet de fixer le montant des dommages subis. Les experts ont déposé leur rapport ; ils ont conclu qu'il y avait lieu de faire supporter à la société une somme de 1.764.198 fr. 96, et d'imputer à la Ville une somme totale de 5.250.463 fr. 49, non compris les charges supplémentaires pouvant résulter de condamnations à provenir, tant de l'appel interjeté devant le Conseil d'État que de deux autres instances sur lesquelles le Conseil de préfecture ne s'était pas encore prononcé. Devant ces conclusions, la Ville s'est décidée à entrer en pourparlers avec la société et elle a signé un avenant qui a été approuvé, à titre provisoire, par le préfet du Var et qui règle les difficultés restant à résoudre.

Pour terminer transactionnellement les litiges en cours et permettre au concessionnaire de faire face à la charge des retraites, il est entendu notamment que les tarifs sont augmentés de 0 fr. 05, les abonnements étant, pour la plupart, majorés dans une proportion semblable, la Ville prend à sa charge la dépense du pavage et de l'empierrement, sur les chaussées du territoire de Toulon, et renonce, à la redevance pour droits de stationnement.

Il est, d'autre part, convenu que, si, durant deux années consécutives, le taux moyen annuel des dépenses d'exploitation était inférieur ou supérieur de plus de 10 % au taux des dépenses de 1926 pris comme terme de comparaison, il y aurait lieu à révision des tarifs.

Enfin, la Ville s'engage à proroger, jusqu'au 31 décembre 1987, la durée des concessions.

La Compagnie aura, par contre, à effectuer les travaux nécessaires pour le prolongement de la ligne n° 6 du Moulin Tochou à La Chapelle-des-Moulins-Dardennes et le dédoublement de la ligne du Mourillon et la rue d'Alger.

Il est vraisemblable qu'il y aura à envisager à la fois une augmentation de capital et une émission d'obligations.

En raison des nouvelles installations hydrauliques et thermiques récemment réalisées par l'Énergie électrique du littoral méditerranéen, la centrale du Brunet n'offre plus d'intérêt pour l'alimentation des réseaux et la Société s'est entendue avec son fournisseur pour sa suppression éventuelle.

Voici comment s'établissent et se comparent les deux derniers bilans au 31 décembre :

	1922	1923
ACTIF		
Premier établissement :		
Terrains et bâtiments	916.409 50	1.026.992 45
Matériel roulant	2.004.240 20	2.004.240 20
Outillage, matériel et mobilier	252.192 62	252.192 62
Voies, usines et divers	6.568.131 96	6.156.130 22
Cautionnements déposés par la Société	23.000 00	23.000 00
Approvisionnements	679.579 78	332.004 13
En caisse, chez les banquiers et portefeuille	216.481 21	487.418 43
Débiteurs divers et comptes	50.754 99	95.529 07

Dépense de renouvellements et d'accidents antérieurs à amortir	866.876 61	1.187.930 50
	<u>11.577.666 87</u>	<u>11.515.437 67</u>
PASSIF		
Capital	4.000.000 00	4.000.000 00
Obligations en circulation	4.309.705 00	4.213.135 00
Cautionnements déposés a la Société	40.178 27	27.742 40
Créditeurs divers et comptes d'ordre, y compris provision pour contentieux et accidents	1.531.78575	1.450.472 99
Obligations à rembourser	75.594 55	75.088 30
Coupons à payer	102.503 79	88.829 89
Réserve légale	400.000 00	400.000 00
Amortissement par remboursement d'obligations	1.038.295 00	1.134.865 00
Profits et pertes	79.604 51	125.304 09
	<u>11.577.666 87</u>	<u>11.515.437 67</u>

Comme conséquence de l'entente réalisée avec la ville de Toulon et avec l'Énergie du Littoral Méditerranéen, il y aura lieu de continuer, dans l'avenir, l'amortissement de l'usine de Brunet, ainsi qu'il a été fait antérieurement pour le matériel des sous-stations qui a été supprimé ; mais ces mesures seraient incomplètes si la société ne s'était pas préoccupée de l'amortissement financier de son capital-actions. Le moment lui est parvenu d'amorcer l'opération par le rachat en Bourse d'actions de la société. D'après ses calculs, un rachat de 3.000 titres seulement permettrait, à condition d'y employer dans l'avenir les dividendes des actions rachetées ou amorties, de rembourser au pair, pendant la durée de l'existence sociale, les actions restant en circulation. Cette mesure intéressante améliorera notablement, dans l'avenir, la situation de l'affaire ; par une résolution spéciale, le conseil a donné l'autorisation qui lui était demandée de réaliser cette opération au fur et à mesure de l'opportunité des circonstances, les actions à reprendre devant être achetées en Bourse au-dessous du pair.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 13 août 1924)

.....
Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon). — La convention du 30 novembre 1922, qui avait mis fin aux difficultés existant entre la ville de Toulon et la société, ayant donné tous ses effets pendant l'année 1923, la distribution des dividende interrompue depuis deux années, a pu être reprise et il sera mis en paiement, le 1^{er} mai prochain, un coupon de 3 50 nets de l'impôt sur le revenu.

Pour faire face aux frais de remise en état de ses installations, la Société s'est fait autoriser, par l'assemblée générale extraordinaire du 11 février 1924, à porter son capital de 4 à 8 millions de francs: une première augmentation partielle vient d'être réalisée par voie de souscription de 20.000 actions nouvelles de 100 fr. chacune, investies d'un privilège comportant, pour une durée de cinq années, une allocation spéciale de 2 fr.

Annuaire Desfossés 1925, p. 525 :
CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)
Administrateurs : MM. M. Grégoire, M. Renaud, Boulle, L. Goury du Roslan, L. Guary, G. Pavie, Dumur, A. Guiffart ³.

SOCIÉTÉ DES
CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(TRAMWAYS DE TOULON)

Assemblée générale ordinaire du 29 avril 1925.
EXERCICE 1924
(*Recueil des assemblées générales*, 1925)

Conseil d'administration : MM. M. Grégoire (off. LH), président honoraire ; L. Boulle (off. LH), président ; A. Dumur (chev. LH), Louis Goury du Roslan (off. LH), Louis Guary, A. Guiffart (chev. LH), Georges Pavie (off. LH), Maurice Renaud (off. LH).

Commissaires : MM. E. Ménétrier ⁴ et V. Pinson.

Directeur des réseaux de-Toulon : M. A. Métral.

Siège social : à Toulon.

Bureaux à Paris : 3, rue Moncey (9^e).

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Conformément aux indications que nous vous avons données, lors de la réunion de notre assemblée générale ordinaire du 26 avril 1924, nous avons procédé, l'année dernière, à l'émission de deux millions d'actions temporairement privilégiées.

Dans les circonstances actuelles, l'opération n'était pas sans offrir de réelles difficultés ; elle n'a réussi que grâce à l'intervention de la Compagnie générale française de Tramways, dont le concours, toujours précieux, s'est affirmé à nouveau dans cette occasion.

Les ressources ainsi réunies ont permis de continuer la remise en état du réseau urbain de Toulon et d'exécuter l'embranchement des Dardennes.

Il nous serait agréable de vous annoncer que l'empressement apporté par notre Société pour exécuter ses engagements a été reconnu et apprécié par les pouvoirs publics ; nous éprouvons un vif regret à vous faire savoir qu'il n'en a pas été ainsi.

M. le Préfet du Var a substitué, de sa propre autorité, aux tarifs soumis à son homologation pour la ligne des Dardennes, des tarifs notablement inférieurs, et aux réclamations présentées par notre société, il a répliqué par un arrêté de mise en demeure impartissant un délai d'exécution de vingt-quatre heures. Nous nous sommes inclinés et avons introduit une action contentieuse devant la juridiction administrative.

Par ailleurs, l'exploitation de nos réseaux s'est poursuivie sans particularité qui mérite de vous être signalée.

Les pourparlers avec la ville de La Seyne et avec le département du Var n'ont pas encore abouti.

³ Armand Guiffart (1870-1931) : X-Ponts, administrateur de la Cie auxiliaire française de tramways, la représentant aux Tramways de Saint-Quentin et de Tunis. Administrateur de sociétés coloniales : Cultures tropicales en Afrique à Tabacounda (Sénégal)(1925), S.A. des Éts Mas à Douala (1929)...

⁴ Ernest Ménétrier : commissaire aux comptes de la C.G.F.T. et de ses filiales de Saint-Quentin et Hanoi. Nous ignorons s'il est parent de Robert Ménétrier, directeur des Tramways de Tunis (même groupe).

Les travaux de grosses réparations ont été poursuivis d'après le programme auquel vous avez bien voulu donner votre approbation.

Les dépenses correspondantes se sont élevées à 1 million 63.576 fr. 05 ; après amortissement d'une partie de leur montant, le solde a été passé au compte de guerre, qui se trouve atteindre ainsi 1.788.660 fr. 45.

Nous avons attribué, comme l'an passé, au compte de Provision pour grosses réparations et renouvellements une dotation de 125.000 fr.

D'autre part, la hausse générale des prix qui entraîne une majoration parallèle de la valeur des stocks en magasin, nous a conduits à faire ressortir, au passif du Bilan, la contre-partie du Compte des Approvisionnements, en dégageant des Crédeurs divers et Comptes d'ordre les montants nécessaires.

Nous avons utilisé le produit des dividendes des actions antérieurement amorties à l'acquisition de titres au-dessous du pair et nous avons pu racheter, dans les mêmes conditions, 2.000 actions ordinaires, ainsi que vous avez bien voulu nous y autoriser par la troisième Résolution votée à l'assemblée générale ordinaire du 26 avril 1924.

Il vous sera proposé de continuer cette opération en portant à 3.000 titres au lieu de 2.000, les rachats à effectuer au-dessous du pair durant l'année 1925.

Le compte de Profits et Pertes de l'année se présente de la manière suivante (fr.) :

Les recettes d'exploitation se sont élevées à 6.010.194 57 (contre 5.669.516 fr. 42 en 1923).

Les dépenses d'exploitation ont passé de 5.077.100 fr. 47 à 5.227.603 41

Reste : produits d'exploitation 782.591 16

(contre 592.415 fr. 95 en 1923).

Les intérêts et produits divers ayant donné 91.212 12

Les produits de l'exercice atteignent 873.803 28

Après déduction de la charge des obligations et de divers amortissements et provisions : 390.530 00

ainsi que de la dotation du compte Provisions pour grosses réparations, renouvellement et accidents des exercices antérieurs : 125.000 00

Soit au total 515.530 00

On trouve un surplus de 358.273 28

que nous vous proposons de répartir comme suit :

1° Prélèvement de 5 % en faveur de la Réserve légale qui n'est plus à son plein, en raison de l'émission de 20.000 actions nouvelles temporairement privilégiées effectuée au mois de mars 1924 : 17.913 66

2° Intérêt statutaire de 6 %, soit 6 francs aux 34.857 actions ordinaires entièrement libérées, restant en circulation : 209.142 00

3° Intérêt statutaire de 6 % aux 20.000 actions nouvelles temporairement privilégiées, libérées de 25 francs : 30.000 00

4° Tantième au Conseil et au personnel : 35.827 32

292.882 98

Il restera 65.390 30

En ajoutant le solde reporté au 31 décembre 1923 133.836 33

le total des bénéfices disponibles ressort à 199.226 63

montant duquel il y a lieu de prélever, tout d'abord, l'allocation de 2 % (2 francs) à servir, aux termes de l'art. 36 des statuts, sur le montant nominal des 20.000 actions nouvelles temporairement privilégiées 40.000 00

Solde 155.226 63

BILAN AU 31 DECEMBRE 1924

ACTIF		
Premier établissement :		
Terrains et bâtiments :	931.257 60	
Matériel roulant :	1.989.940 20	
Outillage :	232.001 66	
Voies et Usine :	5.617.503 35	
		8.790.702 81
Cautionnements déposés par la Société		23.000 00
Approvisionnements		455.498 75
En caisse, chez les banquiers, et Portefeuille		2.448.167 36
Débiteurs divers et Comptes d'ordre		571.915 39
Impôts à récupérer sur actions		28.992 08
Actionnaires (75 francs restant à appeler sur 20.000 actions nouvelles de 100 francs, temporairement privilégiées)		1.500.000 00
Compte de guerre : Grosses réparations et renouvellements à amorti		1.788.600 45
		15.606.936 84
PASSIF		
Capital :		
40.000 actions ordinaires de 100 francs :	4.000.000 00	
À déduire : 5.143 actions amorties :	514.300 00	
Reste 34.857 actions ordinaires de 100 fr. :	3.485.700 00	
20.000 actions nouvelles de 100 fr. temporairement privilégiées :	2.000.000 00	
		5.485.700 00
Emprunts en Obligations 4 % :		
8.636 obligations de 500 fr. 4 % en circulation		4.008.405 00
2.864 obligations de 500 fr. 4 7» amorties (pour mémoire).		
11.500 obligations émises.		
Cautionnements déposés à la Société		83.776 72
Créditeurs divers et Comptes d'ordre		1.652.048 88
Obligations à rembourser		74.007 50
Coupons à payer		83.865 78
Amortissement du capital :		
Actions ordinaires : 514.300 00		

Obligations : 1.339.535 »	
	1.853.835 00
Dotations des Approvisionnements	455.498 75
Provision pour grosses réparations, renouvellements et règlements d'accidents des exercices antérieurs	479.773 42
Réserve légale	400.000 00
Réserve spéciale	537.856 18
Bénéfices reportés des exercices antérieurs	133.836 33
Profits et Pertes de l'exercice 1924	358.273 28
	<u>15.606.936 84</u>

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

DÉBIT		
Dépenses d'exploitation		5.227.603 41
Intérêts d'emprunt sur obligations 4 %:	176.120 00	
226 Obligations 4 7. amorties en 1924.	113.000 00	
Prélèvement pour la Réserve spéciale :	100.000 00	
Moins-values sur Valeurs mobilières :	1.410 00	
		390.530 00
Provision pour grosses réparations, renouvellements et règlements d'accidents des exercices antérieurs		125.000 00
Solde bénéficiaire de l'exercice 1924		358.273 28
		<u>6.101.406 69</u>
CRÉDIT		
Recettes d'exploitation :		
Perception :		5.966.261 87
Recettes diverses :		43.932 70
Intérêts et produits divers		91.212 12
		<u>6.101.406 69</u>

Si vous voulez bien décider que les dividendes à distribuer à l'intégralité du capital social seront payés cette année, comme l'année dernière, nets de l'impôt sur le revenu et que le superdividende des actions, temporairement privilégiées, sera payé brut, il y aura à déduire de la somme ci-dessous :

0.8181 sur les 34.857 actions ordinaires entièrement libérées, restant en circulation :
28.516 51

0.2047 sur les 20.000 actions nouvelles temporairement privilégiées : 4.094 00

32.610 51

Sur le reliquat de 126.616 12

il faut encore prélever le montant du coupon brut, afférent aux 5.143 actions amorties au 31 décembre 1924, ce produit devant être employé, suivant le cas, soit pour le rachat, au-dessous du pair, d'actions libérées à retirer de la circulation, soit pour le remboursement, au pair d'actions libérées qui seraient remplacées par des actions de jouissance 35.065 48

Le solde à reporter à nouveau s'établirait donc à 91.550 64

Le dividende attribué aux actions des diverses catégories serait mis en distribution, à partir du 1^{er} mai prochain, à raison de :

6 francs net pour les actions ordinaires entièrement libérées, contre détachement du coupon n^o 35 et sous déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt de transmission ;

3 fr. 26 net pour les actions nouvelles temporairement privilégiées, libérées de 25 francs, contre présentation des certificats nominatifs, lesquels seraient frappés de l'estampille « Jouissance exercice 1924 ».

Deux de nos collègues, MM. Grégoire et Guiffart, voient leur mandat expirer cette année ; ils sont rééligibles.

Lors de votre dernière assemblée, vous avez donné, à ceux de MM. les administrateurs qui font en même temps partie d'autres maisons ou sociétés, l'autorisation prévue par l'art. 40 de la loi du 24 juillet 1867, en raison des affaires qui pourraient être traitées avec celles-ci par la Compagnie ; au cours de l'exercice écoulé, il n'a été fait usage de cette autorisation que pour des fournitures de matériel et d'entretien ou pour les affaires courantes.

Nous avons, d'autre part, continué avec la Compagnie générale française de tramways nos rapports habituels relativement au concours qu'elle prête pour la gestion de nos exploitations.

Nous vous demandons de vouloir bien renouveler, pour 1925, l'autorisation dont il est question ci-dessus.

Conformément à l'art. 35 des statuts, vous aurez à procéder à la nomination des commissaires aux comptes pour 1925. MM. Victor Pinson et Ernest Ménétrier ont rempli ces fonctions en 1924 ; ils sont rééligibles.

Après lecture du rapport des commissaires, les résolutions conformes aux propositions qui précèdent ont été adoptées par l'assemblée.

GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 22 juillet 1925)

.....
Société des Chemins de fer et tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon). — La convention du 30 novembre 1922, qui a réglé les conditions de remise en état du réseau urbain et de construction de la ligne des Dardennes, a nécessité l'augmentation de 4 à 6 millions du capital social, par émission de 2 millions d'actions temporairement privilégiées. L'opération a été réalisée fin 1924, et la Compagnie a prêté à sa filiale un concours important. Le dividende de l'exercice sera fixé à net 6 %.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 10 mai 1926)

.....

Société des Chemins de fer et tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon). — Aux termes d'une convention passée en juillet dernier, la Société a obtenu, pour son réseau urbain, les relèvements de tarifs nécessaires en vue d'assurer le maintien des avantages consentis au personnel et pour compenser les augmentations constatées dans les prix des matières consommables.

D'autre part, des accords ont été réalisés avec les pouvoirs concédants, afin de fixer les nouvelles conditions d'exploitation des lignes d'Hyères et de La Seyne.

Le dividende de l'exercice a été maintenu au chiffre de 1925, soit à net 6 francs.

Annuaire Desfossés 1927, p. 424 :

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)

Administrateurs : MM. M. Renaud, Boule, L. Goury du Roslan, L. Guary, G. Pavie, A. Guiffart.

TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD
(Cote de la Bourse et de la banque, 1^{er} mars 1927)

Les bénéfices de l'exercice 1926 des Tramways du Var et du Gard sont légèrement supérieurs à ceux de l'année précédente, qui s'étaient élevés à 401.827 francs. Le conseil proposera à l'assemblée du 23 mars un dividende de 7 fr. contre 6 fr. en 1925. Un acompte de 6 fr. ayant été déjà distribué en décembre dernier, le solde de 1 fr. par action sera mis en paiement à partir du 15 avril. Une somme de 55.717 fr. est reportée à nouveau.

Tramways du Var et du Gard
(Cote de la Bourse et de la banque, 22 février 1928)

Le *Journal officiel* publie un décret approuvant la convention intervenue le 1^{er} décembre 1926, entre la Ville de Toulon et la Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard. pour modifier les conditions d'exploitation du réseau de tramways concédé par la ville à cette -société.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 17 septembre 1928)

.....
Société des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard (Tramways de Toulon). - L'accord intervenu avec la commune de La Seyne a été sanctionné par une convention signée le 15 avril 1927.

Le dividende de l'exercice a été porté à 7 fr. 50 net, contre 7 fr. en 1920.

Annuaire Desfossés 1929, p. 441 :

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)

Administrateurs : MM. Boule, L. Goury du Roslan, L. Guary, G. Pavie, de Fages de Latour ⁵.

Annuaire Desfossés 1931, p. 446 :
CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)
Administrateurs : MM. Boule, L. Goury du Roslan, L. Guary, de Fages de Latour.

Compagnie générale française de tramways
(*Le Journal des finances*, 13 mars 1931)

.....
Il se pourrait, néanmoins, que la progression des revenus du portefeuille, soit ralentie cette année par suite de la réduction et peut être racine de la suppression du dividende de la filiale Tramways du Var et du Gard, dont l'exploitation est concurrencée par une ligne d'autobus dépendant de la municipalité de Marseille, ce qui a donné lieu à un procès. L'an dernier, cette société avait réparti 7 fr. net par action.

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 23 mars 1932)

Chemins de fer et tramways du Var et du Gard. — Recettes d'exploitation de 1931 : 11.797.668 fr. contre 10.065.695 fr. Bénéfice brut : 1.302.856 fr. contre 991.490 fr. Le bénéfice net, soit 60.559 fr. contre 52.600 fr., sera, comme l'an dernier, reporté à nouveau.

Annuaire Desfossés 1933, p. 470-471 :
CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)
Administrateurs : MM. Boule, pdt ; L. Goury du Roslan, L. Guary, de Fages de Latour, Autun ⁶., David.

Résultats d'exercice
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 31 mars 1933)

Tramways du Var et du Gard. — Recettes d'exploitation : 14.167.250 fr. contre 11.797.668 fr. en 1931. L'exercice se solde par un bénéfice de 7.314 fr. contre 63.746 fr. qui, comme l'an dernier, sera reporté à nouveau.

⁵ Eugène de Fages de Latour (1862-1937) : X-Ponts, inspecteur général des ponts et chaussées, directeur général honoraire des travaux publics de la Tunisie, délégué du conseil d'administration de la Thomson-Houston dans diverses filiales. Voir Qui êtes-vous ?

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

⁶ Jean Autin (et non *Autun*) : X-Génie maritime, licencié en droit. Directeur à Marseille (1926), directeur à Paris (1930), administrateur (1945), vice-président (1946), pdg (1947-1952) de la Cie générale française de tramways.

Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard
(*Le Journal des finances*, 21 avril 1933)

Après avoir servi régulièrement des dividendes à ses actionnaires, avant et pendant la guerre, la Société des Chemins de fer et tramways du Var et du Gard a dû, une première fois, suspendre ses répartitions en 1921 et 1922. Comme ce fut le cas pour toutes les entreprises de cette nature, les frais d'exploitation augmentèrent après la guerre et les tarifs appliqués devinrent insuffisants. Néanmoins, après des négociations assez laborieuses, la Société put obtenir une nouvelle convention de la ville de Toulon et, à partir de 1923, rémunéra à nouveau son capital.

De 1924 à 1928, les bénéfices se sont accrus régulièrement, passant de 358.000 fr. à 550.000 francs pendant que le dividende était porté successivement de 6 francs à 7 francs puis 7 fr. 50. Des aménagements assez importants ont été effectués pendant cette période : doublement de certaines voies, augmentation du matériel roulant, etc... D'autre part, la Compagnie a obtenu en 1928 des modifications aux conventions primitives prolongeant celles-ci jusqu'en 1937 et prévoyant la révision des tarifs en fonction des index économiques.

Malheureusement, la concurrence redoutable des transports automobiles sur route n'a pas tardé à se manifester. Depuis quatre ans, il s'est produit, surtout dans le Midi, une éclosion sporadique et désordonnée de services d'autobus qui ont la partie d'autant plus belle qu'ils ne sont soumis à aucune réglementation, tandis que l'exploitation des tramways est soumise à des sujétions de tous ordres.

Sans l'aide du Département et de la Ville, la lutte était impossible pour les Tramways du Var et du Gard. Or, pour des raisons mal déterminées, soit que les autorités municipales aient jugé utile, au point de vue touristique, la multiplication des services d'autobus, soit qu'elles aient jugé insuffisant l'effort de renouvellement et de modernisation de la Compagnie des Tramways, celle-ci n'a pu encore obtenir l'aide qu'il était normal d'attendre des pouvoirs concédants. Les bénéfices ont déchu rapidement revenant de 550.000 francs en 1928 à 474.000 francs en 1929 pour tomber ensuite à 60.000 francs en 1930 et 1931 et disparaître presque complètement en 1932. Aucun dividende n'a pu être réparti depuis trois ans et l'action Tramways du Var et du Gard au nominal de 100 francs ne vaut plus que 65 francs.

Réduite à se défendre seule, la Compagnie a créé, à son tour, des lignes d'autobus et engagé des instances contre ses concurrents. Mais étant très en retard, par rapport aux exploitations privées, elle n'a pas obtenu jusqu'à présent, les résultats escomptés. Par ailleurs, le Conseil de préfecture interdépartemental de Nice a bien prononcé des condamnations contre les concurrents pour un montant de 7 millions, mais ses décisions ont été déferées au Conseil d'Etat et on ne peut espérer de solution rapide devant cette juridiction.

La situation de la Compagnie serait donc assez critique, d'autant que cette crise s'est produite au moment où s'effectuait un programme de travaux neufs assez important, si elle était livrée à ses seuls moyens. Mais comme elle bénéficie du patronage de la Compagnie générale française de Tramways, elle a pu trouver auprès de cette dernière les concours financiers dont elle avait besoin. On peut donc espérer que, grâce à ce concours, la Société pourra attendre sans trop de difficulté la solution des litiges en cours, mais il lui faudra sans doute faire un très sérieux effort de renouvellement de son matériel (certaines automotrices ont trente ans d'existence) si elle veut conserver une clientèle suffisante. Or c'est là nécessairement un effort assez coûteux qui pourra obérer un certain temps la situation financière, de sorte qu'il ne faut pas compter sur un retour très prochain à des répartitions normales.

Résultats d'exercice
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 28 mars 1934)

Tramways du Var et du Gard. — Bénéfice de 1933 : 11.004 francs contre 7.314. Pas de dividende.

Les Assemblées d'hier
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 12 avril 1934)

Chemins de fer et tramways du Var et du Gard. — Solde bénéficiaire reporté : 11.005 francs.

TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD.
(*Le Journal des débats*, 19 mars 1935)

Aucun dividende ne sera encore proposé à l'assemblée du 13 avril.

Résultats d'exercice
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} avril 1935)

Chemins de fer et tramways du Var et du Gard. — Déficit de 1934 : 107.082 fr. contre un bénéfice de 11.004.

La municipalité de Toulon demande la déchéance de la Compagnie des Tramways
(*Le Petit Journal*, 22 juillet 1937)

Toulon, 21 juil. — La municipalité de Toulon vient de saisir le ministère des travaux publics d'une demande en déchéance de la Compagnie des tramways, concessionnaire des transports urbains et suburbains.

Il y a un an, en effet, les employés des Tramways de Toulon se mettaient en grève en réclamant une augmentation de salaire. La Compagnie déclara ne pouvoir satisfaire leurs exigences et depuis lors a cessé l'exploitation.

Pour ne pas porter préjudice aux intérêts du public, la municipalité de Toulon demanda la mise sous séquestre de la compagnie, ce qui lui fut accordé.

Depuis lors, la commune exploite à ses frais, les transports urbains, ce qui lui coûte 200.000 francs par mois, et par ailleurs, les transports suburbains ne sont plus assurés.

Cette situation ne pouvant se prolonger, la compagnie a pris la décision d'en saisir le ministère des travaux publics.

Annuaire Desfossés 1937, p. 498 :
CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)
Administrateurs : Cie générale française de tramways, pdt ; MM. J. Autin, adm. dél. ;
E. de Fages de Latour, L. Guary, L. Goury du Roslan.
Commissaires des comptes : E[rnest] Ménétrier, V. Pinson.

La grève des tramways à Toulon
(*Excelsior*, 6 octobre 1937)

TOULON, 5 octobre. — La compagnie concessionnaire des tramways de Toulon a été mise en demeure de reprendre le fonctionnement de ses services. Un délai lui est accordé jusqu'au 11 octobre.

Après cette date, la ville assurera elle-même la mise en service du matériel et du personnel. Elle fera ensuite appel à l'adjudication pour qu'une nouvelle société prenne en charge l'exploitation à la place de la compagnie actuelle, dont la déchéance sera prononcée.

Si l'adjudication ne donne aucun résultat, l'exploitation se ferait en régie.

Dès ce matin, la ville a assuré le paiement du personnel depuis le 1er octobre, date où il a dû cesser son travail.

Annuaire Desfossés 1940, p. 556 :

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)

Administrateurs : Cie générale française de tramways, pdt ; MM. J. Autin, adm. dél. ; P. Marcorelles ⁷, L. Delavernas ⁸.

Commissaires des comptes : E[rnest] Ménétrier, V. Pinson.

Annuaire Desfossés 1945, p. 574 :

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)

Administrateurs : E. Gérard, pdt ; Cie générale française de tramways, v.-pdt ; MM. J. Autin, adm. dél. ; R. Goury du Roslan, J. Ottoz, J. Schelcher, J. [Roger ?] Vente.

Commissaires des comptes : E. Ménétrier, A. Méchin.

Annuaire Desfossés 1948, p. 608 :

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)

Administrateurs : *idem*.

Commissaires des comptes : A. Méchin, Ch. Berthaut.

Annuaire Desfossés 1953, p. 434 :

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU VAR ET DU GARD (Tramways de Toulon)

Administrateurs : MM. A. Baldous, pdt ; J. Ottoz, vice-pdt, dir. gén. ; E. Gérard, R. Goury du Roslan, G. Leclère, R. Schelcher, R. Vente.

Commissaires des comptes : Ch. Berthaut, A. Méchin.

⁷ Paul Marcorelles (1887-1942) : X-Ponts. Il quitte l'administration en 1919 pour devenir ingénieur-conseil de la Société générale de transports départementaux, puis représentant de la Société centrale pour l'industrie électrique dans diverses sociétés. Voir encadré :

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

⁸ Léon Delavernas (1875-1951) : ingénieur des Arts et métiers. Représentant de la Thomson-Houston à Rio-de-Janeiro (1911-1913). Chevalier de la Légion d'honneur du 12 janvier 1935 (min. des TP) : directeur du réseau des Tramways d'Orléans depuis mai 1914 et simultanément de la Société auxiliaire de tramways depuis 1922. Administrateur de la Cie générale française de tramways (1943).

Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard
(Tramways de Toulon)
[Desfossés 1956/409]

Baldous (Alexis)[1895-1965], 397 (CGFTE), 409 (pdt Ch. de fer et tramways du Var et du Gard), 527 (SOCAPI), 540 (dir. adm. SCI), 1181 (liquid. suppl. Cie centrale d'énergie élect.), 1262 (Soulé).

Gérard (Ernest)[anc. dir. Tramways de St-Quentin, anc. adm. Tramways Tonkin], 408 (pdg Tramways de St-Quentin), 409 (Tramways de Toulon).

Goury du Roslan (baron Roger)[1895-1970][Fils de Louis — carrière à la Thomson-Houston — et d'une Dlle Hachette. Ép. Monique Ubald-Bocquet][adm. Tiru (AI, 1938)], 397 (CGFTE), 407 (Tram. Rouen), 409 (Ch. de fer et tramways du Var et du Gard), 1065 (Applevage).

Leclère (Gaston)[1898-1976][Pdt Soc. centrale d'application et de participation industrielle (BM 1955), puis pdt de la Soc. indus. de fonderie d'aluminium (BM 1966)], 397 (dir. adm. CGFTE), 399 (Transports d'Amiens), 409 (Ch. fer et tram. du Var et du Gard), 415 (Transports en commun de la région d'Hanoi), 527 (SOCAPI).

Schelcher (R.), 409 (Ch. fer et tram. du Var et du Gard).

Vente (Roger)[1883-1963][X-Supélec. Ingénieur en chef des réseaux de la CGFT/CGFTE], 407 (Tram. de Rouen), 408 (Tram. de St-Quentin), 409 (Ch. fer et tram. du Var et du Gard), 413 (Tramways et autobus Casablanca).

Berthault (Ch.), 93 (comm. cptes suppl. Réass.), 365 (comm. cptes Fermière ch. de fer tunis.), 397 (comm. cptes CGFTE), 409 (comm. cptes Ch. fer et tram. du Var et du Gard), 527 (comm. cptes SOCAPI), 1368 (comm. cptes Alg. prod. chim. et d'engrais).

Méchin (A.) 397 (comm. cptes CGFTE), 399 (comm. cptes Transp. d'Amiens), 408 (comm. cptes Tram. St-Quentin), 409 (comm. cptes Tram. du Var et du Gard), 410 (comm. cptes Tunis. Électricité+Transp.), 415 (comm. cptes Transp. commun rég. Hanoi).

SIÈGE SOCIAL : Toulon, Bureaux à Paris 3, rue Moncey. Tél. . TRI. 12-95.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 4 juin 1890, pour une durée de 99 ans.

OBJET : L'exploitation de toutes entreprises de transports en commun et la réalisation de toutes opérations industrielles ou commerciales s'y rapportant.

CAPITAL SOCIAL : 15.712.500 fr. ; divisé en 6.285 actions de 2.500 fr., dont 123 actions de jouissance.

À l'origine, 1 million de fr., représenté par 2.000 actions de 500 fr. Porté en 1901 à 2.500.000 fr.1, en 1905 à 3 millions et divisé en actions de 100 fr. ; en 1908 à 4 millions ; en 1924 à 6 millions.

Porté en 1946 à 6.261.900 fr. pour règlement de l'impôt de solidarité nationale. Ramené en 1950 à 5.237.500 fr. par rachat de 10.221 actions de capital et de 23 actions de jouissance. Titres regroupés à partir du 6 mars 1951. Porté en 1955 à 15.712.500 fr. par émission au pair de 4.190 actions de 2.500 fr. (2 pour 1).

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : .5 % à la réserve légale, 6 % à toutes les actions, prélèvements facultatifs pour réserves ou reports ; le surplus à la disposition de l'assemblée, 10 % au Conseil.

LIQUIDATION : Suivant les décisions de l'assemblée générale.

SERVICE FINANCIER ET TRANSFERTS : C.N.E.

Notice SEF : CH 348.

Ex.	Amort.	Prov.	Bénéf. net	Réserves	Divid.+ tant.	Divid. brut act.
			(En 1.000 fr.)			(En fr.)
1945	187	—	-503	—	—	—
1946	161	—	-345	—	—	—
1947	46	—	-508	—	—	—
1948	—	—	-431	—	—	—
1949	—	—	412	—	—	—
1950	—	—	433	—	—	—

1951	—	—	455	—	—	—
1952	1.045	—	- 1.144	—	—	—
1953	143	—	809	—	—	—
1954	897	—	1.562	—	319	250

BILAN AU 31 DECEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
ACTIF					
Immobilisations (nettes)	15.822	14.797	839	696	7.082
Autres valeurs immobilisées	11.417	11.419	28.220	28.223	32.054
Réalisable :					
Valeurs d'exploitation	889	889	—	—	—
Débiteurs	1.498	1.498	—	—	500
Titres de placement	50	50	53	53	53
Disponible	200	809	551	526	376
Résultats	—	—	1.144	—	—
	<u>29.876</u>	<u>29.462</u>	<u>20.807</u>	<u>29.498</u>	<u>40.065</u>
PASSIF					
Capital	5.237	5.237	5.237	5.237	5.237
Réserves	13 631	15.998	22.711	22.711	30.994
Fonds de renouvellement et provisions	2.272	3.272	81	81	236
Dette à court terme	7.303	4.500	3.257	2.283	2.850
Bénéfices	433	455	—	809	1.562
Report à nouveau déficitaire (1)	—	—	479	1.623	814
	<u>29.876</u>	<u>29.462</u>	<u>30.807</u>	<u>29.498</u>	<u>40.065</u>

(1) Vient en déduction du total du passif.

Dafsa, *Liaisons financières*, 1978, p. 1232 :
TRANSPORTS ET D'ENTREPRISES, COMPAGNIE GENERALE FRANÇAISE DE
3, RUE MONCEY, 75009 PARIS

ACTIONNAIRES

.....
VAR ET DU GARD (CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DU) 26,99

PARTICIPATIONS

.....

RÉGIE MIXTE TRANSPORTS TOULON 31,30
