

Mise en ligne : 6 novembre 2014.
Dernière modification : 7 février 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

SOCIÉTÉ ANONYME OTTOMANE DES TRAMWAYS ET D'ÉLECTRICITÉ DE BEYROUTH

Beyrouth-Damas
(*Le Journal des finances*, 23 mars 1901)

[...] L'assemblée extraordinaire des actionnaires [...] a accepté le traité passé avec la Compagnie générale de traction, pour la cession à cette dernière des droits de la Société sur la construction et l'exploitation des Tramways urbains de Damas, ainsi que des droits de préférence sur les Tramways urbains de Beyrouth. [...]

Tramways et électricité de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 6 octobre 1906)

Il a été mis en souscription à Constantinople et à la Banque internationale de Bruxelles 20.000 actions de la Société anonyme ottomane des tramways et d'électricité de Beyrouth à 117 1/2.

L'électricité à Beyrouth
(*La Revue du monde musulman*, novembre 1906-février 1907)

Depuis un certain temps déjà, Damas est pourvu d'éclairage et de tramways électriques. Il en sera de même à Beyrouth, où s'est fondée une compagnie de tramways à traction électrique : un vaste terrain a déjà été acheté pour servir de dépôt et on attend les ingénieurs pour le mois de janvier. A la fin d'octobre, l'ingénieur en chef était retenu à Bruxelles par les études préparatoires (*Irchâd*, 17/30 octobre 1906).

SOCIÉTÉ ANONYME OTTOMANE DES
TRAMWAYS ET D'ÉLECTRICITÉ DE BEYROUTH
(*Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie*
par E. Puech (Banque impériale ottomane)
5^e édition, Constantinople, 1911, pp. 240-242)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Aleco Bey Pangiris, pdt ;
Victor Limaugé, v.-pdt ;
Édouard Denis, duc de Stacpoole, baron de Vendeuvre, Mahmoud Bey, Nouri Bey,
Albert Périn, Charles Thonet.

Les lignes de tramways ont été ouvertes à l'exploitation d'avril, en août 1909 [*sic*].

Les recettes de l'ex. 1909, qui n'est qu'un ex. partiel, se sont élevées à 287.098 fr. Le profit net a été de 24.043 fr. et a été reporté à nouveau.

Tramways et Électricité, Bruxelles ¹
(*L'Information financière, économique et politique*, 17 avril 1913)

.....
La société est actuellement intéressée dans les affaires suivantes : Tramways de Beyrouth, Consortium des Tramways de Constantinople, Compagnie Générale de Transports et d'Électricité à Smyrne, Tramways Toscans, Tramways de Barcelone, Ligure Toscana d'Électricité, Compagnie Internationale Auxiliaire de Chemins de fer Tramways de Bangkok.

(*Le Temps*, 2 janvier 1915)

Le personnel français des compagnies de Beyrouth, Damas et Jérusalem (gaz, etc.) se trouve à Damas, soumis à une surveillance.

GAZ DE BEYROUTH*
(*Le Journal des finances*, 23 décembre 1921)

Les obligataires de cette société ont tenu le 17 décembre une assemblée officielle ayant pour objet de délibérer sur le principe de l'acceptation, par la Compagnie, de l'offre qui lui est faite par la Compagnie belge des tramways et de l'éclairage de Beyrouth pour le rachat de d'actif social.

La société belge offre 500.000 fr. pour désintéresser les créanciers, et, en outre. 2.000 obligations 7 % de 500 fr. pour racheter les obligations Gaz de Beyrouth, dans la proportion de 1 obligation nouvelle pour 4 anciennes.

La majorité des obligataires s'étant déclarée favorable à ces propositions, le Syndicat de défense des obligataires va élaborer sur ces bases un projet d'ensemble sur lequel les porteurs seront appelés à se prononcer ensuite officiellement.

JANVIER 1923 :
FUSION
TRAMWAYS ET ÉLECTRICITÉ DE BEYROUTH
ET
GAZ DE BEYROUTH
DANS

¹ Reconstitution, en 1912, à l'initiative d'Alfred Bouvier, du Trust franco-belge de Tramways et d'électricité, fondé en 1892 par Ennemond Faye, promoteur, entre autres, des Tramawys électriques d'Oran.

LA SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ET DE L'ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH

Tramways et éclairage de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 25 août 1922)

Cette société anonyme, de formation récente, pour objet l'étude, l'établissement et l'exploitation en Syrie et spécialement à Beyrouth de tous services publics, tels que transports, distribution de force motrice, éclairage et l'électricité, distribution d'eau, installations téléphoniques.

Le siège est à Paris, 33, boulevard Malesherbes.

Le capital est fixé à 200.000 francs, en actions de 300 francs, toutes souscrites en numéraire. Le conseil est dès maintenant autorisé à émettre 12.000 obligations de 500 francs 7 %. Les premiers administrateurs sont MM. Jules Pavée, baron de Vendevre, à Paris, rue Léo-Delibes, 5 ; René Fournier, propriétaire, à Paris, rue Vavin, 16 ; Albert Pirard, ingénieur, à Liège (Belgique), boulevard de la Sauvenière, 70 ; Léopold Ranscelot, président du conseil d'administration de la banque Liégeoise, à Liège, boulevard Frère-Orban, 7 ; et Camille Sapin, ingénieur, à Paris, rue Cardinet, 42.

Tramways et éclairage de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 19 octobre 1923)

A l'assemblée de la Société d'entreprises générales de travaux publics, qui vient d'avoir lieu à Bruxelles, il a été déclaré, au sujet de la Société Tramways et éclairage de Beyrouth, que la réorganisation de cette affaire était au point. La société française a été constituée et a obtenu l'autorisation définitive du haut commissariat du transfert de diverses concessions. On prévoit qu'au moment de la fusion de l'ancienne société ottomane avec la nouvelle société française, il y aura une conversion des obligations Beyrouth ottomanes en obligations Beyrouth françaises, suivant des modalités non encore connues.

Tramways et éclairage de Beyrouth
in L'EXPANSIONNISME INDUSTRIEL ET FINANCIER
EN SYRIE
par Roger Mennevée
(*Les Documents politiques*, janvier 1924)

Le titre de cette société en définit l'objet social. Elle a été créée au début de 1923 par M. Albert Pirard, ingénieur belge, demeurant à Liège, pour un groupe franco-belge dont les représentants sont au conseil d'administration.

MM. Pavée Baron de Vendevre, Fournier et Camille Sapin pour les Français, et MM. Pirard et Ranscelot pour les Belges, ce dernier représentant la Banque Liégeoise dont il préside le conseil d'administration.

Le capital était de 200.000 francs.

Ottomane des Tramways de Beyrouth en liquidation

(Le Journal des finances, 7 mars 1924)

Les actionnaires ont accepté les propositions qui leur ont été faites par le Comité de liquidation.

Les 8.000 actions série B de la Société française Tramways et Eclairage de Beyrouth seront remises aux actionnaires de la Société belge et aux porteurs de parts de fondateur à raison d'une action de 500 francs série B de la Société française pour 5 actions de 100 francs ou 5 parts de fondateur de la Société belge.

Les obligations seront échangées à raison de 5 obligations 7 pour cent de la Société française pour 6 obligations 4,50 pour cent de la Société belge, coupons 13 et suivants attachés.

Chaque groupe de 6 obligations recevra, en outre, une soulte de 120 francs en espèces.

TRAMWAYS ET ÉLECTRICITÉ DE BEYROUTH (en liquidation)

(Le Journal des finances, 7 novembre 1924)

En échange de 5 actions ou 5 parts de fondateur, ou 5 actions et parts de fondateur, de ladite société il est remis 1 action ordinaire de 500 fr. de la Société Tramways et éclairage de Beyrouth.

(L'Information financière, économique et politique, 21 février 1925)

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH (Obligataires). — L'assemblée des obligataires, tenue hier, a nommé administrateurs de la société civile MM. Jean Larenaudie [Larnaudie] et Joseph Burguet ².

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH

(Le Journal des finances, 30 avril 1926)

L'action ordinaire des Tramways et éclairage de Beyrouth cotée au Parquet sous la rubrique des valeurs françaises s'avance à 457 ; les bénéfices d'exploitation ont atteint 2.339.195 fr. en 1925. Déduction faite des frais et charges diverses et après affectation de 481.443 fr. aux amortissements, le solde bénéficiaire s'établit à 835.571 fr. contre 648.688 francs précédemment. Le conseil proposera la répartition d'un dividende de 8 % par action de priorité et de 2 1/4 % par action ordinaire. Rappelons que les actions de priorité sont aujourd'hui au nombre de 24.000 contre 12.000 en 1925 ; les actions nouvelles participent aux bénéfices de 1925 au prorata des versements effectués.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH

(Le Journal des finances, 21 mai 1926)

² Joseph Burguet (Toulon, 1848-Paris, 1927), intendant général, ancien du Tonkin. Scrutateur à l'assemblée des Distilleries de l'Indochine (1918), administrateur du Gaz de Beyrouth (1922), de la société des obligataires du chemin de fer Damas-Hamah (1923) et de celle des Tramways et éclairage de Beyrouth (1925).

Les Tramways de Beyrouth sont fermes après l'assemblée qui a approuvé les résultats que nous avons précédemment analysés et fixe le dividende de 8 % ou 40 f. par action de priorité ancienne et 2 1/4 % ou 11 franc par action ordinaire et action de priorité nouvelle.

DERNIÈRE HEURE
EN SYRIE
(*Le Journal des finances*, 12 juillet 1926)

Beyrouth, le 11 juillet. — On signale l'assassinat du moutessarif de Homs. On croit que l'assassin a agi à l'instigation du comité révolutionnaire.

La grève de l'électricité et des tramways à Beyrouth s'est terminée grâce au concours apporté par les contingents militaires.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(*Le Journal des finances*, 15 octobre 1926)

L'action de priorité et l'action ordinaire des Tramways de Beyrouth ont été demandées pendant quelques séances sans contrepartie. Dans l'étal actuel du capital, les deux titres recevraient le même superdividende au-dessus de 40 fr. (cumulatifs) pour le premier et de 11 fr. 25 pour le second. La différence, en faveur de l'action de priorité, ne peut donc être que de 28 fr. 75 ; par contre, celle-ci a l'avantage d'être remboursable à 500 francs par tirage.

(*Le Journal des finances*, 31 décembre 1926)

Les Tramways de Beyrouth ne font l'objet que de négociations assez espacées ; ex-coupon depuis le 27 décembre, d'un acompte de 50 francs par action de priorité entièrement libérée et de 30 francs par action de priorité libérée de 250 francs ; les actions ordinaires recevront 21 fr. 25 et celles de jouissance 10 francs.

Rappelons que le capital a été porté de 10 à 16 millions par la création de 12.000 actions de priorité qui sont maintenant au nombre de 24.000 : il y a 8.000 actions ordinaires.

Parlementaires et financiers
(*Les Documents politiques*, décembre 1926)

M. ANGOULVANT, Gabriel ³
Député de l'Inde française.
Administrateur : ... [Tramways et éclairage de Beyrouth...](#)

³ Gabriel Angoulvant (1872-1932) : lieutenant-gouverneur de la Côte-d'Ivoire (1908-1916), gouverneur général de l'AEF (1917-1920). Puis administrateur d'une vingtaine de sociétés : www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Angoulvant-1908-1916.pdf

Annuaire Desfossés, 1927, p. 405 :
Tramways et éclairage de Beyrouth
Conseil d'administration : MM. A. Pirard, baron A. Ancion, G. Angoulvant, M. Bérard, M. Chiha, R. Fournier, J. Van Hoegaerden, A. Perin, R. Robard⁴, E. Soubret, Ch. Thonet, A. Lamarche, A. Amidieu du Clos.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH (*Le Journal des finances, 16 mars 1927*)

Dans notre circulaire privée du 4 octobre, nous indiquions que dans l'entourage de la Banque française de Syrie [filiale de la Société générale (SG)], on paraissait préparer un mouvement sur l'action ordinaire Tramways de Beyrouth qui valait alors 900. On parlait, alors de fort belles recettes et de nouvelles conventions avec le haut commissariat avantageuses pour la Société.

Depuis, la crise boursière de la fin de l'année a empêché le développement du mouvement de hausse. La valeur avait même fortement fléchi vers 570 en janvier.

Mais voici que se confirment nos renseignements d'octobre : les recettes de 1926 sont de 30.400.000 contre 24.500.000 en 1925. Le bénéfice d'exploitation approximatif avant amortissement est de 7 millions contre 4 millions. Les tarifs ont été fixés sur la base de l'or. Le réseau de distribution de force se développe fortement dans la région sud de Beyrouth ; le nombre des abonnés pour l'éclairage a augmenté de 50 %.

Il existe 24.000 actions privilégiées de 500 francs et 8.000 actions ordinaires. Les premières reçoivent un premier intérêt, de 8 % cumulatifs, et les secondes immédiatement après 2,25 non cumulatif ; le solde est réparti à raison de 75 % aux actions privilégiées et 25 % aux actions ordinaires.

La ville de Beyrouth est appelée à se développer. Ces titres nous paraissent donc encore susceptibles de plus-value.

Les actions ordinaires cotent 1.155 : les actions privilégiée s'inscrivent à 1.575.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH (*Le Journal des finances, 2 juin 1927*)

Nous avons recommandé à plusieurs reprises et dès le mois d'octobre dernier, l'action ordinaire des Tramways de Beyrouth qui valait alors environ 900 et l'action privilégiée qui cotait 1.500.

Après la crise boursière de l'hiver, dans notre numéro du 18 mars, nous avons conseillé de nouveau l'achat de ces titres qui valaient respectivement 1.155 et 1.575.

Le nombre des abonnés pour l'éclairage continue d'augmenter, les tarifs fixés sur sur la base de l'or procurent des profits croissants. L'action privilégiée est la plus intéressante, elle reçoit, un premier intérêt cumulatif de 8 %, tandis que l'action ordinaire reçoit 2,25 % non cumulatifs ; les 24.000 actions privilégiées se partagent ensuite 75 % du solde tandis que 25 % sont, attribués aux 8.000 actions ordinaires.

L'action privilégiée est en vive hausse à 1.800 — elle vaut, dit-on, 2.000 actuellement et vaudra mieux. L'action ordinaire s'inscrit à 1.200.

⁴ René Robard : voir Qui êtes-vous ? 1924 :

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant.pdf

Tramways et éclairage de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 10 juin 1927)

La Société des Tramways et éclairage de Beyrouth a été constituée en janvier 1923 ; elle a repris la suite et groupe l'exploitation de la Société ottomane des tramways et de l'électricité de Beyrouth et de la Société ottomane du gaz de Beyrouth. Le capital, de 10.000.000 de francs en mars 1924, a été porté à 16.000.000 en juin 1925. C'est son chiffre actuel ; il est représenté par 24.100 actions de priorité et 8.000 actions ordinaires, toutes au nominal de 500 fr. La répartition des bénéfices est assez compliquée ; elle comporte, après affectation à la réserve légale, l'attribution d'un premier intérêt cumulatif, de 8 % aux actions privilégiées, et le prélèvement de l'annuité nécessaire pour pourvoir à leur remboursement au pair pendant la durée de l'existence sociale : il est ensuite distribué 2 1/4 % d'intérêt non cumulatif aux actions ordinaires ; 10 % du surplus des bénéfices reviennent au conseil, et le solde, enfin, est partagé à concurrence de 75 % entre les actions de priorité et de jouissance, et 25 % entre les actions ordinaires.

Ainsi, sur la base de la formation actuelle du capital : 24.000 actions de priorité et 8.000 actions ordinaires, chaque franc d'augmentation du dividende de l'action privilégiée au delà du premier intérêt de 8 % ou 40 fr., correspond également à 1 franc, pour l'action ordinaire. Et c'est pourquoi le superdividende attribué cette année aux deux catégories d'actions est également de 27 fr. 50, soit en tout 67 fr. 50 pour l'action de priorité (40 + 27 fr. 50) et 38 fr. 75 pour l'action ordinaire (11 fr. 25 + 27 fr. 50). Mais il est évident que cette situation changerait en cas d'augmentation du capital par actions privilégiées. C'est ainsi que si le fonds social était porté, par exemple — c'est d'ailleurs une simple hypothèse — à 20 millions, par la création de 8.000 actions privilégiées nouvelles, le coefficient d'augmentation du dividende de l'action ordinaire passerait à 1 fr. 33, de sorte que le maintien du dividende de l'action privilégiée à 67 fr. 50 entraînerait l'augmentation du dividende de l'ordinaire de 38 fr. 75 à 47 fr. 72.

Dès sa formation, la société s'est préoccupée d'améliorer et de développer l'actif qu'elle reprenait des deux entreprises ottomanes ; elle a poursuivi la réfection complète des voies de tramways, a perfectionné leur organisation ; ses efforts dans le domaine de l'électricité ont été particulièrement importants ; en 1925, notamment, elle a obtenu la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne de transport de force dans la région sud de Beyrouth : cette ligne desservira, notamment, les installations de la station de T. S. F. de la Compagnie Radio-Orient à Khaldé.

Enfin, et surtout, la société, après avoir poursuivi la procédure nécessaire, a signé, le 10 juin 1925, avec le haut commissaire français pour la Syrie et le Liban, de nouveaux contrats étudiés et établis suivant les règles appliquées en France aux sociétés de tramways et d'éclairage. Ses tarifs sont fixés sur la base de l'or, comme l'étaient ceux des deux entreprises dont elle a repris la suite. Les bénéfices d'exploitation des Tramways et éclairage de Beyrouth s'étaient élevés, en 1925, à 2.339.195 fr. ; pour 1926, ils sont passés à 4.866.738 fr. ; déduction faite des frais généraux et amortissements, le solde disponible s'est élevé de 835.571 fr. à 2,896.268 fr. Sur cette somme, le paiement des dividendes et des tantièmes, l'amortissement des actions privilégiées n'exigeront guère plus de 1 million et demi ; la marge est grande, on le voit, et c'est sans imprudence que la société peut rémunérer libéralement son capital.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 24 novembre 1927)

Les actionnaires réunis, hier en assemblée extraordinaire, sous la présidence de M. Robard, ont décidé à l'unanimité de réaliser l'unification des actions de la société par échange des 8.000 actions ordinaires contre 6,000 actions de priorité, à raison de trois actions de priorité pour quatre actions ordinaires.

En conséquence, le capital se trouvera réduit de 16 à 15 millions. L'assemblée a également autorisé le conseil à porter éventuellement le capital de 15 à 40 millions en deux fois, Deux assemblées spéciales réunissant les porteurs d'actions ordinaires et de jouissance, tenues ensuite, ont ratifié les décisions prises par l'assemblée extraordinaire.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 31 mars 1928)

Assemblée extraordinaire (Vérification de l'augmentation de capital), 7, boulevard de la Madeleine, 6 avril, 15 h.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(*Le Journal des finances*, 15 juin 1928)

L'action privilégiée des Tramways et éclairage de Beyrouth bondit brusquement à 12.400, demandée vainement à ce cours, contre 2.225, sur la publication de résultats très favorables de l'exercice 1927 dont les comptes font apparaître un bénéfice d'exploitation de 6.546.765 fr Le bénéfice net, après incorporation de la réserve résultant de l'échange d'actions, et déduction de 2.491.001 fr. pour amortissements, s'établit à 3.365.518 fr. Les dividendes bruts suivants seront proposés à l'assemblée : 75 fr. par action n° 1 à 12.090, 70 fr. par action n° 12.001 à 24.000 ; 46 fr. 25 par action ordinaire ; 35 fr. par action de jouissance. Cette répartition laissera encore en chiffre rond un million pour les comptes de prévoyance, qui auront donc reçu 3 millions et demi pour l'exercice.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(*Le Journal des finances*, 14 et 16 septembre 1928)

La société vient d'obtenir la concession de l'éclairage et des tramways de deux villes de Syrie, dont la ville d'Homs.

Annuaire Desfossés, 1929, p. 421 :
Même conseil.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 4 avril 1929)

Les comptes de l'exercice 1928 font ressortir un bénéfice net de 4.806.416 francs contre 3.365.518 fr. Les dividendes proposés seront de 75 fr. par action de priorité

comme précédemment, 50 fr. contre 46 fr. 25 par action ordinaire et 35 fr. par action de jouissance.

ACQUISITION DES TRAMWAYS DE TRIPOLI

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Tramways_de_Tripoli.pdf

Tramways et éclairage de Beyrouth
(*Paris-Soir*, 31 août 1929)

La Société vient d'acquérir les Tramways de Tripoli qu'elle va réorganiser.

En ce qui concerne son propre trafic, on nous déclare de source officielle que la Société l'a développé par une extension du réseau vers le port. La longueur du réseau est actuellement de 24 kilomètres et la Société prévoit la possibilité de construction de nouvelles lignes.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH

(*Le Journal des débats*, 5 septembre 1929)

On annonce que cette société a obtenu deux concessions nouvelles pour l'installation de chutes d'eau et la construction d'usines hydrauliques. L'usine, d'une puissance de 15.000 HP, prévue avec l'aménagement de la chute de Safa, pourra assurer la production de l'énergie créée actuellement par la centrale thermique de Beyrouth.

L'aménagement de la station de l'Oronte, qui pourra produire 6.000 HP, concourra à l'alimentation de la concession obtenue récemment de la distribution de l'énergie électrique pour les villes de Homs et Hama.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH

(*Le Journal des finances*, 29 novembre 1929)

A partir du 22 novembre présent mois, les obligations 5 1/2 % 1929 de la Société seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

20.000 obligations de 1.000 francs 5 1/2 %. libérées et au porteur, émises à 900 francs, amortissables de 1930 à 1964. sot au pair par tirages au sort annuels, soit par rachats en Bourse, sous réserve d'amortissement anticipé total ou partiel A partir de 1932.

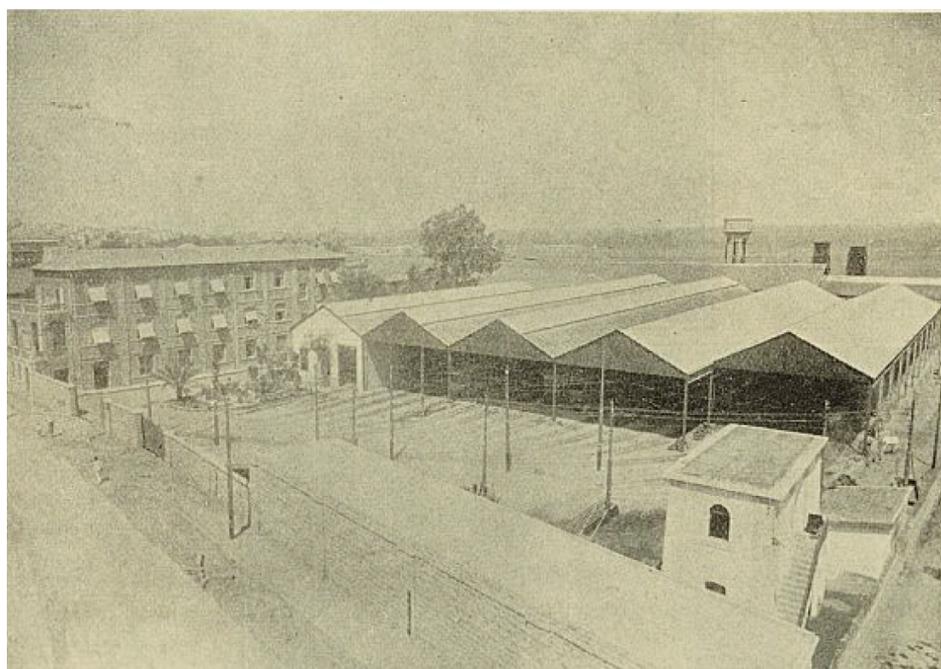
Intérêt annuel : 55 francs, net de tous impôts présents et futurs, à l'exception de la taxe de transmission, payable par semestre les 1^{er} février et 1^{er} août.

Jouissance courante : 1^{er} août 1929.

Inventaire de la France d'Outre-Mer et des états et pays sous mandat français
(Ministère des colonies, 1930)

LES GRANDES
SOCIÉTÉS COLONIALES
FRANÇAISES

[50-52]
TRAMWAYS ET ECLAIRAGE DE BEYROUTH
Société anonyme au capital de 30 millions de francs



Bureaux et dépôts des tramways à Beyrouth

La Société Tramways et Éclairage de Beyrouth, au capital actuel de 30 millions (plus 20 millions d'obligations) a été constituée à Paris en janvier 1923, dans le but de fusionner les deux sociétés ottomanes : Tramways et électricité de Beyrouth et Gaz et électricité de Beyrouth.

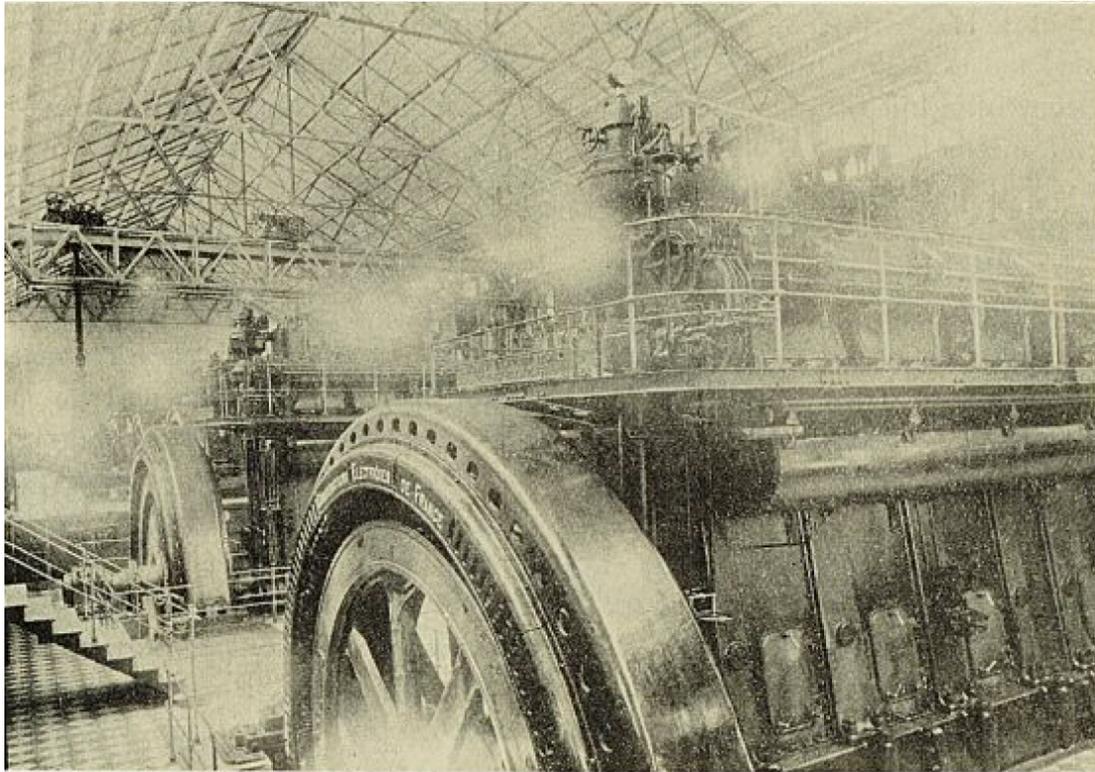
Cette opération fut réalisée dans le courant de 1924. À cette époque, le nouvel organisme commença son activité véritable. Il possédait dès lors : un réseau de tramways de douze kilomètres 600 mètres, dont neuf de voie double ; 45 voitures motrices et 30 de remorque ; deux centrales, dont l'une équipée de quatre moteurs Koerting d'une puissance totale de 1.250 CV et l'autre équipée de deux groupes à vapeur de 250 CV chacun, produisant ensemble 3.750.000 kW. heures par an.

Le nombre des usagers des tramways se chiffrait par 9.000.000 de voyageurs l'an. Les clients de l'électricité pour l'éclairage étaient 1.610 ; pour la force motrice : 35 ; enfin l'éclairage public ne comportait que 530 lampes.

Pour juger du chemin parcouru depuis, il suffit de mettre en regard de ces chiffres ceux qui leur correspondent actuellement.

La plus petite des centrales a été désaffectée ; la principale a été dotée successivement de quatre moteurs Diesel Thomson-Houston, de 800 CV chacun, de

deux moteurs Diesel Sulzer de 2.500 CV de la Compagnie de Construction Mécanique, Procédés Sulzer ; elle possède encore en service deux des groupes Koerting existant au début. La puissance installée atteint aujourd'hui 9.000 CV en chiffres ronds et la production totale annuelle 10.000.000 kW heures



Centrale thermique de Beyrouth — Salle des machines

Afin de réduire les frais de manutention de combustible, la Société a installé au bord de la mer des tanks à pétrole, avec installation de pompage permettant de recevoir directement le pétrole des navires et de le refouler par un pipeline de 1.200 mètres au réservoir placé près de la centrale.

De même, les installations de réfrigération d'eau ont été complétées par une prise d'eau dans la mer, avec pompage et château d'eau.

Les remises, dépôts et ateliers du tramway, ainsi que les bureaux sont voisins de la centrale.

Actuellement, pour réduire le parcours des voitures haut le pied, ainsi que pour faire face à l'augmentation du matériel roulant, la Société a construit dans le haut de la ville, un nouveau dépôt couvert avec fosses de visite, logement de chef de dépôt, etc.

Le réseau de tramway n'a pas été sensiblement allongé, mais la double voie existe sur tout le parcours ; le parc de voitures comprend : 76 motrices et 30 voitures de remorque. Le matériel ancien a été modernisé, le matériel nouveau est d'un confort qu'envieraient bien des villes d'Europe. Le nombre de voyageurs transportés annuellement s'élève à 13.000.000 ; ce chiffre ne tient pas compte des nombreux parcours d'abonnés.

À la fin de la guerre, la voie et la ligne aérienne qui n'avaient pu recevoir les soins nécessaires étaient dans le plus déplorable état : elles ont été entièrement renouvelées.

Le réseau de distribution d'électricité dessert 9.500 abonnés pour l'éclairage et 280 pour la force motrice ; l'éclairage public est assuré par 2.835 lampes dont 300 de forte

intensité ; le réseau, complètement réfectionné, a été considérablement agrandi ; le nombre de postes de transformation a été porté de 10 à 31, plus 4 postes appartenant à des particuliers ; sa longueur atteint au moins 200 kilomètres.

Mais la Société n'a pas borné son activité à la ville seule de Beyrouth; elle est préoccupée d'assurer les bienfaits de l'électricité aux régions avoisinantes ; elle a obtenu, en 1925, une concession de transport de force motrice à haute tension. Ce réseau à 25.000 V. comprend 55 kilomètres établis et 65 kilomètres en cours d'établissement. Ce réseau à 25.000 V est complété par une distribution à 5.500 V.

En outre, la Société aménage sur le Nahr-el-Safa, rivière de la région sud de Beyrouth, une chute de 10.000 CV. environ qui comporte les travaux suivants :

L'établissement d'un barrage sur le Nahr-el-Safa.

La construction d'un canal d'amenée en béton, entièrement couvert, comportant environ 800 mètres de tranchées et 3.900 mètres de galerie dans du terrain composé principalement de grès et de calcaire dur. La section est prévue pour un débit de 4 mètres cubes d'eau à la seconde.

L'exécution d'un bassin d'accumulation journalière d'une capacité de 12.000 mètres cubes à l'extrémité du dernier tunnel, dont la longueur est de 1.700 mètres. Ce tunnel est creusé sous la crête de partage existant entre la vallée du Safa et la vallée du Ramlieh. Les eaux du Nahr-elSafa ne seront pas rejetées dans le lit de cette rivière, mais dans la vallée voisine du Nahr-el-Ramheh. La hauteur de chute utile atteint 480 mètres. Le bassin d'accumulation pourra être agrandi dans l'avenir.

Une conduite forcée de 1.350 mètres de longueur divisée en trois sections d'égales longueurs et de diamètres de 1 m. 650, 1 m. 500 et 1 m. 350 permet l'écoulement de 4 mètres cubes par seconde jusqu'à la cote 835. À cet endroit, on prévoit le placement de deux conduites forcées de section réduite jusqu'à la centrale.

Initialement, l'installation comportera une seule conduite forcée de 1.000 mètres de longueur et de 900 et 750 de section, suffisante pour une puissance de 10.000 CV.

La centrale comportera deux turbines Pelton de 5.000 CV accouplées directement à des alternateurs à 5.500 V. Les bâtiments sont prévus pour l'installation d'une troisième unité avec possibilité d'extension pour une quatrième.

Pour permettre de transporter dans des conditions économiques l'énergie de cette centrale du Safa jusqu'à Beyrouth et dans sa banlieue, la tension est élevée à 25.000 V. au moyen de deux transformateurs statiques. Un tableau établi suivant des données complètement modernes permet la protection des différentes machines et circuits, ainsi qu'un contrôle très complet.

Par ailleurs, la Société Tramways et Eclairage de Beyrouth a fondé la Société d'Electricité de Homs et de Hama, au capital de 750.000 livres libano-syriennes ou 15.000.000 de francs, dont elle détient plus de la moitié. L'électricité pour l'alimentation de ces deux villes sera produite par une chute sur l'Oronte.

Les eaux de l'Oronte sont déviées au moyen d'un canal de grande section permettant de laisser un débit de 8 mètres cubes à la seconde. Ce canal suit la crête d'une des collines entourant la vallée de l'Oronte et a une longueur de 6 kilomètres. Une chute de 50 mètres permet d'obtenir une puissance permanente de 4.000 CV. L'eau est amenée par l'intermédiaire d'une conduite forcée de 1.500 mètres, de diamètre suffisant pour un débit de 4 mètres cubes à la seconde, dans la centrale comportant actuellement deux unités de 750 CV composées chacune d'une turbine Francis et d'un alternateur.

Dans l'avenir, on prévoit le placement d'une deuxième conduite forcée et d'unités d'une puissance plus considérable.

La transmission de l'énergie jusqu'aux villes de Homs et de Hama se fera à la tension de 25.000 V. par une ligne aérienne ayant un développement de 50 kilomètres.

Ces villes, dont la population est respectivement de 80.000 et 60.000 habitants, seront complètement électrifiées.

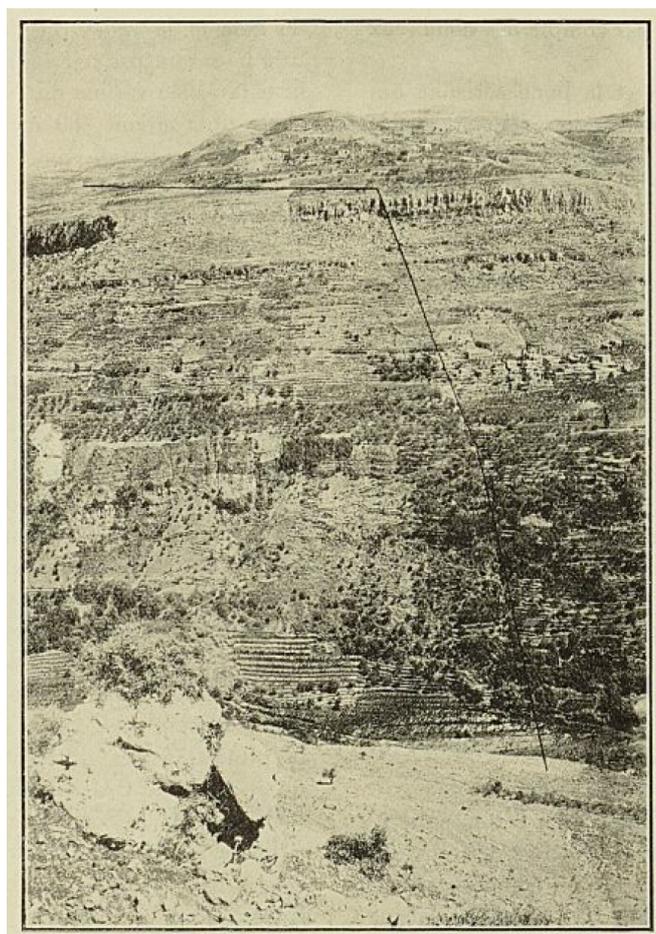
Les travaux de la centrale de l'Oronte sont en voie d'achèvement. La distribution d'énergie pourra se faire, sauf imprévu, à la date du 1^{er} septembre 1931.

Tramways et Eclairage de Beyrouth s'est aussi intéressée à la Société du Tramway de Tripoli qui exploite la ligne de Tripoli à El Mina, par traction chevaline. L'électrification est présentement à l'étude.

Enfin, Tramways et Eclairage de Beyrouth détient les concessions d'électricité dans la région de Djounieh, alimentée actuellement par une petite centrale hydraulique sur le Nahr-el-Kelb et desservant une banlieue assez étendue ; elle a acquis la concession de Baabda, Choueifat, Hadeth et des agglomérations avoisinantes ; des accords ont été, en outre, conclus avec les concessionnaires de diverses distributions d'énergie ; de telle sorte qu'à l'heure actuelle les agglomérations de Saïda Aley et sa banlieue, Bhamdoun et Hammana vont être alimentées par la centrale de Beyrouth. Les installations de la gare du chemin de fer de Damas-Homs et prolongements à Rayak, seront prochainement raccordées à son réseau.

Une ligne à haute tension à 25.000 V. passant par Beit-Men, Broumana, Bhannès alimente Bikfaya et les régions avoisinantes. Cette ligne sera prolongée vers la centrale du Nahr-el-Kelb.

Parmi les projets à l'étude, citons encore la réalisation de diverses lignes de tramways vers les quartiers sud de Beyrouth.



Chute du Nahr-el-Safa. — Tracé schématique de la conduite forcée

Tramways et éclairage de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 23 mai 1930)

Les Tramways de Beyrouth reviennent de 1.920 à 1.905 malgré l'augmentation des bénéfices de 1929 qui s'établissent à 5.470.000 fr. contre 4.806.000 fr. Il, semble que le marché ait été légèrement déçu par le maintien du dividende à 75 fr. par action.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 5 août 1930)

Assemblée générale ordinaire du 19 juin 1930

Comme nous en avons déjà rendu compte, les actionnaires de cette société se sont réunis, le 19 juin 1930, en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. René Robard, président du conseil d'administration, assisté, en qualité de scrutateurs, de MM. le comte de Maletterre et Charles Périn, les deux plus forts actionnaires présents.

37.000 actions étaient présentes ou représentées.

Voici le texte du rapport du conseil d'administration dont il a été donné lecture à l'assemblée :

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre notre rapport sur l'activité de notre société pendant l'année 1929, septième exercice social.

Le développement de nos affaires reste satisfaisant : grâce aux extensions que nous avons réalisées et que nous poursuivons, nos recettes totales ont augmenté de 1.370.000 francs, s'approchant de 19 millions de francs.

Département Tramways. — Nos lignes ont enregistré un mouvement de 12.757.000 voyageurs, contre 12.286.000 l'année précédente, non compris les parcours de nombreux abonnés ; et nos recettes se sont élevées à 10.300.000 francs contre 9.700.000 francs.

Nous persévérons dans nos efforts pour augmenter et perfectionner notre matériel roulant : douze nouvelles motrices ont été commandées, ce qui établira à 72 voitures motrices et 32 voitures de remorque le nombre total de nos véhicules.

Nous sommes en pourparlers avec la municipalité pour réaliser de nouvelles extensions de notre réseau et desservir des quartiers encore privés de moyens de transport économique.

Le nouveau dépôt que nous construisons au terminus de Furn-el-Cheba est virtuellement achevé.

Département Électricité. — Dans le courant de 1929, nous avons effectué 1.375 raccordements d'abonnés nouveaux, dont 1.308 pour l'éclairage et 67 pour la force motrice. Le chiffre de nos clients a été ainsi porté à 9.000 environ, contre 7.614 à fin 1928.

Nos ventes d'énergie, en majoration de 11,07 %, ont passé de 7.488.167 francs à 8.317.400 francs,

Nous avons étendu, et étendons encore, nos réseaux de distribution d'éclairage public et privé.

Le second moteur Sulzer a été mis en marche et nous donne, de même que le premier, entière satisfaction.

*
* *
*

À la concession de la distribution d'électricité dans les villes de Homs et de Hama s'est ajoutée, l'an dernier, la concession d'une chute d'eau sur l'Oronte : les travaux ont ainsi débute, il y a plusieurs mois déjà, par le creusement d'une prise d'eau et d'un canal d'aménée : ils se poursuivent activement.

D'autre part, la loi sanctionnant la concession de la chute d'eau sur le Nahr el Safa, dans la montagne Sud de Beyrouth, a été promulguée et les travaux préparatoires ont déjà pris une certaine ampleur.

Des contrats intéressants ont été conclus pour l'alimentation de diverses agglomérations aux environs de Beyrouth : Ils seront l'occasion du prolongement ou de l'établissement de lignes de transport de force motrice.

Ainsi, progressivement, en même temps que nos moyens de production s'accroîtront, s'étendra notre pénétration dans une zone importante autour de la capitale.

Dans cette politique d'expansion, l'appui des pouvoirs publics, nous aimons à le constater, ne nous est pas ménagé ; Il est pour nous un stimulant précieux et nous avons lieu de nous en montrer reconnaissants.

Nous avons pris des intérêts prépondérants dans la Société du Tramway de Tripoli, dont la ligne relie la ville au port d'El Mina : nous en étudions l'électrification.

En outre, nous avons souscrit une participation dans la Société des Grands Hôtels du Levant et avons une part dans la Société anonyme Régie des études hydrauliques dans les Pays du Levant sous mandat français

Vous trouverez, ci-après, quelques renseignements sur les postes divers soumis à votre approbation

.....

LA DISCUSSION

M. le président. — Messieurs, vous avez entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et de celui des commissaires aux comptes. Si quelqu'un d'entre vous a des questions à poser ou des éclaircissements à demander, nous sommes à sa disposition.

Un actionnaire. — Je voudrais savoir combien de temps demandera l'aménagement de la chute de Nahr el Safa d'une part, et de la chute de l'Oronte, d'autre part.

M. le président — Pour Nahr el Safa, nous comptons un délai de trois ans. Il y a des travaux d'art à effectuer, des tunnels, qui sont des travaux de longue durée. Mais tout cela est en bonne voie. Nous suivons ces travaux d'ici, et les résultats actuels sont satisfaisants, dépassent les prévisions. Si la situation de la station centrale de Beyrouth est suffisante pour satisfaire les besoins jusqu'alors, dès l'arrivée du courant de Nahr el Safa, la situation sera beaucoup consolidée et les prix de revient améliorés.

En ce qui concerne l'Oronte, il faut envisager l'année 1931 comme délai. Nous pensons que les travaux seront finis en juillet.

Un autre actionnaire. — Je m'excuse de prendre la parole, mais les actionnaires sont naturellement curieux. Puis-je vous demander si l'exercice en cours se présente sous des auspices aussi favorables que l'exercice écoulé ?

M. le président. — Actuellement, nous constatons une augmentation des demandes de courant qui vont en progressant toujours sur le rythme précédent. Nos abonnés

nouveaux sont assez nombreux. De plus, la ville de Beyrouth se développe chaque jour et ce développement entraîne des demandes supplémentaires d'énergie. D'autre part, nous envisageons la création de nouvelles lignes qui nous apporteront également des recettes supplémentaires.

Le même actionnaire. — Depuis la création de la Société, nous avons été en bénéfiques constants. Les actionnaires peuvent donc escompter une nouvelle progression des résultats, d'après ce que vous venez de dire, et, probablement aussi, une augmentation du dividende?

M. le président. — Actuellement, vous voyez que nous sommes dans une période de grands travaux, comme ceux de Nahr el Safa, et nous estimons que nous devons être prudents quant au dividende. Il n'est pas douteux que nos recettes et nos bénéfices augmenteront et que nous vous rémunérerons en conséquence

L'actionnaire. — Je n'en demande pas trop et je suis satisfait de ce que nous accorde le conseil mais je suis ému — étant détenteur d'un certain nombre de titres, de voir les cours de la Bourse. La Bourse est une sorte de baromètre, et c'est pour cela que je vous pose ces quelques questions.

M. le président. — On peut dire que la température de la Bourse dépend un peu de celle de New-York, mais cela n'a rien à voir avec le rendement des affaires. On sait que le taux de capitalisation varie suivant les moments et que le taux des actions dépend de la capitalisation.

Néanmoins nous espérons, pour notre affaire, un brillant avenir. Les actionnaires doivent-ils escompter cet avenir à longue ou brève échéance ? Je n'en sais rien. Ce que je peux vous dire, c'est que dès que la chute de Nahr el Safa sera achevée, vous récolterez les fruits des mesures de prudence que nous vous proposons et que nous observons. Mais doit-on escompter l'avenir d'après les cours de la Bourse ? C'est la une question de psychologie et non de technique.

Notre affaire est très saine : elle se développe normalement, suivant la progression normale des entreprises de distribution d'électricité.

Les deux chutes que nous aménageons sur le Nahr el Safa et sur l'Oronte amélioreront notre situation, mais quant aux cours de la Bourse, nous ne pouvons que nous incliner. Du reste, cette situation est mondiale.

Le même actionnaire. — Je m'en vais rassuré et je m'excuse de vous avoir posé de pareilles questions, mais je suis gros actionnaire. Je crois que nous devons remercier le conseil d'administration pour les résultats qu'il nous apporte.

Un autre actionnaire. — Je voudrais poser une question qui est présentée à peu près dans toutes les Sociétés. Vous exploitez en Syrie. Permettez-moi de vous demander si vous avez quelques renseignements sur le développement du commerce en Syrie ? Il y a une crise en Angleterre, en Allemagne, qui est plus ou moins importante. Sévit-elle aussi en Syrie ?

M. le président. — La crise est d'ordre général. Nous souffrons de ce que l'Inde est en guerre civile, de ce que la Chine est agitée de désordres aussi, de ce que le marché russe est fermé. Il y a une crise de surproduction qui empêche le développement des affaires, qui crée un état d'inquiétude. Mais chez nous, nous constatons un développement de nos ventes et un accroissement de nos abonnés.

Peut-on espérer que la Syrie arrivera à un grand degré de prospérité ? Nous le souhaitons et l'espérons fermement.

Le même actionnaire. — Avez-vous quelques données sur la récolte ?

Un administrateur. — Il y a de belles perspectives mais il y a la question de la vente qui est une autre affaire. Mais, au point de vue récolte, l'année se présente très bien comme la précédente.

Depuis que je fréquente la Syrie, les habitants de Beyrouth et de la Syrie sont toujours en crise. Il y est difficile de vous dire s'il y a crise ou non. Mais ce qui est certain, qu'il y a de l'argent et que Beyrouth est prospère.

Le même actionnaire. — Vous avez un repère dans les chargements de wagons ?

M. l'administrateur délégué. — Le trafic des chemins de fer se développe ainsi que le trafic du port, tant à l'importation qu'à l'exportation. Le tonnage est publié dans les revues syriennes et libanaises et tout le monde peut constater le développement croissant du port de Beyrouth.

Un autre actionnaire. — Quelle est votre consommation actuelle en énergie et quel est le supplément qui vous sera fourni par les deux chutes en voie d'aménagement ?

M. l'administrateur délégué. — L'année dernière, nous avons fourni 9 millions de kWh. Cette année, je pense que nous dépasserons 10 millions de kWh. Je vous dis : je pense, je ne prends pas d'engagement. Après l'aménagement de la chute de Nahr el Safa, nous pourrons, en combinant la marche de l'usine hydraulique et de l'usine thermique, et en utilisant au maximum la production hydraulique, produire 35 millions de mwh.

M. le président. — Ces réserves supplémentaires sont très intéressantes.

Le même actionnaire. — Vous en aurez le placement ?

M. l'administrateur délégué. — Je l'espère bien.

M. le président. — Oui, il y a des besoins supplémentaires, notamment en ce qui concerne les irrigations par le pompage. Dans les environs d'Alger, une situation analogue existait ; il y avait des norias qui ont été remplacées par des pompes électriques. Mais nous n'osons pas encore attaquer cette branche...

Le même actionnaire. — Si la production d'énergie hydraulique est moins coûteuse que la production thermique, cette dernière pourrait être diminuée.

M. le président. — Oui, mais quand nous utiliserons la production hydraulique il y aura peut-être des enchevêtrements. Nous nous servirons peut-être de la production thermique pour les périodes de pointe. Comme elle est assurée avec des moteurs Diesel, il sera facile de les mettre en marche au moment opportun. C'est pour cela que je disais tout à l'heure qu'il y avait là une situation pleine d'espoirs pour notre Société. Mais il faut avoir un peu de patience pendant que s'exécutent les travaux hydrauliques

Un administrateur. — On peut ajouter que les fabriques de glace sont maintenant raccordées au courant de l'usine. Nous leur fournissons la force motrice pour la fabrication de la glace qui est maintenant très répandue à Beyrouth. Autrefois, tous ces fabricants avaient de petits moteurs pour leur fabrication. Nous sommes maintenant leur fournisseur.

M. l'administrateur délégué. — On a parlé de la chute de Nahr el Safa et de celle de l'Oronte. Je tiens à donner quelques explications complémentaires aux actionnaires à cet égard, car il y a des choses distinctes.

La chute de l'Oronte est destinée à alimenter les concessions d'électricité des villes de Homs et Hama, qui nous a été octroyé il y a un an. Ce sont des villes situées à plus de 100 kilomètres de Beyrouth, qui ont une existence propre. Il a fallu constituer une société syrienne pour exploiter ces deux concessions. C'est une affaire indépendante dont les actions entrent dans notre portefeuille. Les statuts de cette société ont été approuvés. La souscription publique a été ouverte en Syrie, d'après le texte même de la concession. Nous étions obligés, sur un capital de 15 millions, d'offrir 7 millions de francs d'actions au public syrien. Nous conservons donc la majorité absolue. D'après les derniers renseignements fournis par la Banque de Syrie et du Grand Liban, la souscription va rester ouverte deux mois. En quinze jours, il a été souscrit plus de 6.500 actions sur les 14.000 offertes au public. C'est vous dire que cette nouvelle affaire a été accueillie avec une grande faveur par le public local.

Il est difficile de vous donner un chiffre exact en ce qui concerne la population des villes de Homs et Hama, car les données varient. On ne peut pas du tout se fier au Baedeker, mais elles n'ont pas loin de 80.000 à 100.000 habitants les deux réunies. Elles sont peuplées d'Arabes agriculteurs qui ont de l'argent. Nous pouvons espérer leur

fournir de l'énergie pour le pompage. Ces villes sont, du reste, en plein développement : on y crée une voirie ; on y travaille à l'adduction d'eau potable.

En outre, vous aurez sans doute lu dans les journaux qu'il est question d'y faire aboutir le pipe-line pour le transport des pétroles de Mossoul à Tripoli qui passera par Homs. Il y a beaucoup de chances pour que cette entreprise se réalise et nous aurions, dans quelques années, à fournir le courant pour l'alimentation d'au moins deux stations de pompage. L'affaire de Homs prendrait un développement remarquable, mais ce sont là des espérances ; il faut néanmoins reconnaître que, dans la vie, sans espérance on ne fait pas grand chose.

Un autre actionnaire. — Le coupon net est, cette année, inférieur à celui de l'année dernière.

M. le président. — C'est à cause de la taxe de transmission ; les cours ont été très élevés.

L'actionnaire. — On a cependant diminué les impôts.

M. le président. — Oui. mais la diminution ne porte pas sur cette année. On récupère sur le coupon actuel des impôts que la société a avancés pour vous l'année précédente. L'année prochaine, vous profiterez des dégrèvements.

Un autre actionnaire. — La concession des tramways de Tripoli ne comporte pas l'éclairage de cette ville ?

M. le président. — Non.

Un actionnaire. — Pour la souscription au capital de la société syrienne, dont vous parliez, ferez-vous appel aux actionnaires de notre Société ?

M. le président. — D'après le cahier des charges, c'est notre société qui garantit la souscription. Nous représentons tous les actionnaires et il vaut mieux que toutes les actions à souscrire en Europe soient concentrées dans les mains de votre société. Nous aurons ainsi plus de force.

RÉSOLUTIONS

.....

Tramways et éclairage de Beyrouth (*Le Journal des finances*, 8 août 1930)

Les Tramways de Beyrouth ne sont pas sans intérêt à 1.635 ; outre l'exploitation des tramways de la Ville de Beyrouth, la Société a obtenu la concession de la distribution d'électricité dans les villes de Homs et de Hama et la concession d'une chute d'eau sur l'Oronte. Des contrats intéressants ont été conclus pour l'alimentation de diverses agglomérations aux environs de Beyrouth, qui ouvrent à l'entreprise d'intéressantes perspectives bénéficiaires.

Tramways et éclairage de Beyrouth (*Les Annales coloniales*, 18 septembre 1930)

Les travaux pour rétablissement d'une prise d'eau et d'un canal d'amenée, consécutifs à la concession d'une chute d'eau sur l'Oronte, acquise en 1929, se poursuivent activement.

(Archives commerciales de la France, 23 décembre 1930)

PARIS. — Modification. — Soc. dite TRAMWAYS et ÉCLAIRAGE de BEYROUTH, 7, bd Madeleine. — Capital réduit de 16 à 15 millions de francs. — 22 nov. 1927. — *Affiches Parisiennes*.

Annuaire Desfossés, 1931, p. 426 :
Tramways et éclairage de Beyrouth
Conseil d'administration : MM. R. Robard, A. Pirard, G. Angoulvant, M. Bérard, M. Chiha, R. Fournier, A. Goffin, J. Van Hoegaerden, E. Soubret, Ch. Thonet, A. Lamarche, A. Amidieu du Clos.

[Boycott, lock-out]

(*Le Journal des finances*, 1^{er} mai 1931)

Les Tramways de Beyrouth battent en retraite de 1.394 à 1.300 à la nouvelle que les services de tramways et d'éclairage de la Compagnie sont l'objet d'un boycottage très sévère à la suite duquel elle a prononcé le lock-out ; d'accord avec le gouvernement, elle avait pourtant consenti de fortes réductions de tarifs. Le boycottage a été appliqué simultanément à Damas, Alep, Alexandrette et Lattaquié ; la Société d'Electricité de Zahlé, dont, les capitaux et la direction sont entièrement indigènes, est également boycottée. On veut attribuer un caractère politique à ce mouvement.

(*Le Journal des finances*, 8 mai 1931)

Les TRAMWAYS DE BEYROUTH sont maintenant offerts sans contrepartie à 1.190 contre 1.300, dernier cours coté. Nous avons relaté dans notre dernière revue le boycottage dont la Compagnie était victime. Aucun fait nouveau ne s'est produit dans la situation depuis la semaine dernière et il est vraisemblable que la Compagnie se verra contrainte de faire de nouvelles concessions.

(*Le Journal des finances*, 15 mai 1931)

Les TRAMWAYS DE BEYROUTH, après avoir battu en retraite jusqu'à 1.085, sont maintenant demandés sans contrepartie à 1.180. On ne sait encore quelle est la solution qui va être apportée au conflit survenu entre la Compagnie et les usagers.

(*Le Journal des finances*, 22 mai 1931)

Les TRAMWAYS de BEYROUTH évoluent aux environs de 1.200 pour terminer à 1.185. Aux dernières nouvelles, la population conservait sa même attitude à l'égard de la Compagnie, mais certains indices laisseraient présager la fin prochaine du mouvement.

(*Le Journal des finances*, 29 mai 1931)

Les TRAMWAYS DE BEYROUTH battent à nouveau en retraite à 1.125. Aucune solution n'a encore été apportée au conflit survenue entre la Compagnie et les usagers.

LE BOYCOTTAGE

(*La Correspondance d'Orient*, mai 1931)

Depuis deux mois, la population de Beyrouth boycotte les voitures et le courant de la Compagnie des tramways et de l'éclairage. Le mouvement s'est étendu à Damas, puis à Alep. Les compagnies concessionnaires ont dû licencier leur personnel et rien ne permet de prévoir la fin du conflit. Il ne s'agit pas d'une grève banale. Les conséquences de la situation actuelle risquent d'être très graves et de se répercuter longuement. Sans doute on ne peut pas obliger la Compagnie à travailler sans bénéfice, ni le public à prendre un moyen de transport et d'éclairage qu'il juge onéreux. Mais un problème se pose : il doit être étudié et résolu. Les autorités locales, en s'en désintéressant, avoueraient leur incapacité et le pouvoir mandataire en ne les obligeant pas à trouver une solution, manquerait à sa tâche.

Le capital est l'allié naturel du nationalisme, nous n'avons donc nulle peine à croire les dirigeants du boycottage quand ils déclarent que ce mouvement n'est ni politique ni antimandataire, mais simplement économique. Que les amis du désordre cherchent à l'exploiter, c'est là une autre question. En tous cas, ce mouvement économique a une singulière tendance à prendre la forme politique.

En effet, c'est l'intérêt même des États sous mandat qui est en jeu. Pour qu'ils puissent hâter l'évolution économique et sociale qui les conduira à l'indépendance complète, ils ont besoin de capitaux. La force militaire nécessaire à leur sûreté, les concours techniques indispensables à leur développement, ils les obtiendront de la puissance mandataire qui en dispose. Mais le capital est ombrageux. Aucune injonction ne dispose de lui. Il ne s'investit que librement de son plein gré. L'épargne française a déjà subi en Orient de durs déboires. Si l'on veut qu'elle garde sa sympathie aux États sous mandat qui ont besoin d'elle, il faut que leur régime se montre accueillant. Les déclamations faciles contre son avidité sont de la pure démagogie, et ne tiennent pas compte de la réalité des faits. Une chose est certaine et domine toute la situation : la Syrie ne peut prospérer que par l'afflux des capitaux et les capitaux ne viendront que s'ils obtiennent sécurité et rendement avantageux.

Comment la puissance mandataire peut-elle accomplir sa mission de développement et d'émancipation sans le concours du capital ? Et celui-ci ne se donne pas par ordre, fût-il ministériel ! Il a besoin d'appât et son appât est la confiance. Des États puissants en ont fait la dure expérience.

On reste stupéfait devant l'état de chose actuel. Et l'on s'étonne que jusqu'ici, aucune solution ne s'est révélée capable de concilier les droits des concessionnaires et les intérêts des consommateurs. C'est une question de chiffres.

Faut-il désespérer de voir triompher en Syrie et au Liban le bon sens et la raison ?

(*Le Journal des finances*, 12 juin 1931)

Les TRAMWAYS DE BEYROUTH, après avoir touché le cours de 1.027 au plus bas, sont maintenant demandés à 1.150. On apprend que le bénéfice de 1930 atteint 5.598.000 fr. contre 5.470.000 francs. Aucune décision n'a encore été prise, quant au dividende, en raison de la situation troublée en Syrie et au Liban. Il ne serait pas inférieur en tout cas aux 40 fr. brut attribués par les statuts aux actions de priorité.

(*Le Journal des finances*, 19 juin 1931)

Les TRAMWAYS DE BEYROUTH accentuent leur reprise de 1.150 à 1.180 maintenant que le boycottage dont la Compagnie faisait l'objet a pris fin.

Tramways et électricité de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 26 juin 1931)

L'assemblée, de la Société Tramways et électricité de Beyrouth a eu lieu le 18 courant. Les comptes qui lui ont été soumis se soldent, par un bénéfice net de 5.581.962 fr. contre 5.428.887 fr. en 1929. Cependant, le dividende a été limité à l'intérêt statutaire de 40 fr. par action de priorité ; les actions de jouissance ne reçoivent rien. Pour 1929, les premières avaient reçu 75 fr., les secondes 35 fr.

La déception est forte. Mais le conseil ne pouvait pas ne pas tenir compte, par anticipation, du fléchissement sensible qui risque de frapper les résultats de l'exercice en cours.

On savait — et nous l'avons signalé dans ce journal — qu'au mois d'avril, les services publics dont la société est concessionnaire avaient été mis à l'index par la population. Mais **on était mal renseigné sur la suite de ce boycottage. Or, il dure toujours** et cela bien que de notables réductions de tarifs aient été appliquées. Il y a même eu des actes de violence. Finalement, le service des tramways, en particulier, a été complètement interrompu.

La société attribue une origine politique au boycottage dont elle est victime ; elle attend du gouvernement des mesures efficaces ; elle espère même pouvoir prochainement reprendre son activité.

Deux faits subsistent néanmoins : le premier, c'est que depuis trois mois, les recettes doivent être nulles ou en très sensible diminution, le second est que les tarifs ont été notablement réduits et que cette réduction quoi qu'il advienne, demeurera. Si la première cause peut n'avoir que des effets momentanés, la seconde est susceptible d'en comporter de durables.

Avec le temps, les Tramways et électricité de Beyrouth, grâce aux efforts qu'ils poursuivent pour développer le cadre de leur exploitation et améliorer les conditions de celle-ci, peuvent retrouver leur prospérité passée. Toutefois, ils risquent d'avoir à traverser une période moins brillante et l'on s'explique que l'action de priorité qui avait valu plus de 2.000 fr. en 1930, ne se traite maintenant qu'aux environs de 1.175.

Il est permis d'ailleurs de se demander si une administration plus ferme de la Syrie française n'aurait pu éviter à la société les difficultés qu'elle connaît en ce moment.

Tramways et éclairage de Beyrouth
(*La Correspondance d'Orient*, septembre 1931)

L'assemblée générale ordinaire s'est réunie le 18 juin 1931.

Comme l'indique le rapport, les recettes d'exploitation se sont développées favorablement en 1930, atteignant 20.450.000 francs, en augmentation de 1.700.000 francs, tandis que les importants travaux entrepris ont pu progresser rapidement, suivant le programme, d'action établi. Ces travaux consistent notamment en l'aménagement d'une chute d'eau Sur le Nabr-el-Safa et construction d'une centrale électrique à cet endroit.

Concessionnaire de l'électricité dans les villes de Homs et de Hamah, la société a constitué une filiale exploitante, la Société d'électricité de Homs et de Hamah, au capital de 750.000 livres libano-syriennes, ou 15.000.000 de francs. Les travaux pour l'établissement des réseaux de distribution dans les villes précitées et d'une chute d'eau sur l'Oronte sont près d'être achevés.

Pour l'exploitation du tramway de Tripoli, a été créé également en 1930, la Société tripolitaine d'entreprise et de traction, au capital de 250.000 livres libano-syriennes ou 5.000.000 de francs.

Le bénéfice total brut de l'exercice s'établit à 11.872.231 francs et le bénéfice net à 5.598.498 francs, contre 5.470.504 francs en 1929.

Ces résultats auraient permis aisément de maintenir au même montant que les années précédentes les dividendes attribués aux actions.

Mais une agitation politique qui s'est traduite depuis le début d'avril 1931 par le boycottage des tramways et de la distribution d'éclairage à Beyrouth ont contraint la société à suspendre le service de ses tramways.

Aussi, par mesure de prudence, l'assemblée a-t-elle décidé, sur la proposition du conseil, de ne répartir que l'intérêt de 8 % aux actions de priorité, soit net 33 fr. 60 pour les titres nominatifs et 26 francs pour les titres au porteur, payables depuis le 1^{er} juillet 1931, au siège social ainsi qu'à la Banque de Syrie et du GrandLiban.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH (*Le Journal des débats*, 9 décembre 1931)

Une assemblée extraordinaire, réunie le 7 décembre, a décidé l'augmentation du capital social de 30 millions de francs à 60 millions. Les 30 millions de capital nouveaux seront représentés par des actions de capital d'une valeur nominale de 500 francs chacune, dénommée actions de priorité comme les actions de capital actuellement existantes auxquelles elles seront assimilées et jouiront des mêmes droits et avantages. Ces actions seront émises avec une prime de 40 francs, soit 540 francs.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH (*Le Journal des débats*, 19 décembre 1931)

Une assemblée extraordinaire, réunie le 17 décembre, a régularisé l'augmentation du capital social de 30 à 60 millions de francs par la création de 60.000 actions de priorité nouvelles de 500 francs chacune émises à 540 francs.

L'assemblée extraordinaire du 7 courant, après avoir voté l'augmentation de capital, avait donné toutes facultés au conseil pour en fixer les conditions et la réaliser. Faisant usage de ces facultés, le conseil a traité avec un groupe qui, dès le lendemain, a totalement souscrit les 60.000 actions nouvelles à 540 fr. et les a libérées de 165 francs, soit le quart de la valeur nominale et des frais fixés à 46 francs. La rétrocession aux

actionnaires des titres leur revenant aura lieu incessamment : le conseil espère pouvoir l'ouvrir dès le 23 de ce mois ; elle se prolongera jusqu'au 23 janvier prochain.

Tramways de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 1^{er} janvier 1932)

Le 7 décembre, les assemblées ordinaire et spéciale des actionnaires des Tramways de Beyrouth autorisaient l'augmentation du capital de 30 à 60 millions par l'émission, au prix de 540 francs de 60.000 actions de priorité de 500 francs ne se différenciant en rien de celles déjà existantes. Ces 60.000 actions étaient, ainsi que le conseil l'indiquait du reste, immédiatement souscrites et libérées du quart plus la prime, par un syndicat de garantie qui s'engagerait, toutefois à en mettre ultérieurement une certaine quantité à la disposition des actionnaires, au prix et aux conditions où il les avait lui-même souscrites. Ainsi, la réalisation de l'augmentation de capital a pu être constatée par une nouvelle assemblée extraordinaire tenue le 17 décembre.

Actuellement, le syndicat de garantie met à la disposition des actionnaires la totalité des 60.000 titres que ceux-ci, conformément aux promesses faites, peuvent souscrire jusqu'au 23 janvier au prix de 540 fr. le premier quart, plus la prime, soit 165 fr., étant seul immédiatement appelé ; un assez long délai est en principe prévu pour le versement échelonné des trois autres quarts. Le droit de souscription est de une action nouvelle pour une ancienne ; les titres portent jouissance du 1^{er} janvier 1932 ; ils n'auront pas droit au dividende de l'exercice en cours.

Les nouvelles disponibilités que se procure la société sont destinées à financer l'important programme d'expansion qu'elle a poursuivi pendant ces dernières années, notamment, dans le domaine de la production de l'énergie électrique et, soit directement, soit par l'intermédiaire de filiales, dans certaines desquelles une large place a été faite aux éléments autochtones.

Après avoir souffert au début de l'année d'une violente campagne de boycottage, la société a recommencé à exploiter dans des conditions normales. D'après les déclarations faites à l'assemblée du 7 décembre, les recettes de 1931 ne dépasseront peut-être pas celles de 1930, eu égard aux diminutions de tarifs consenties, mais, en tout cas, elles atteindront un niveau très satisfaisant et l'avenir peut être envisagé avec confiance.

La Société des Tramways de Beyrouth qui avait, pour l'exercice 1929, distribué un dividende de 75 fr. l'a ramené à 40 fr. pour 1930, uniquement en raison de la situation politique de la Syrie au début de l'année. Sans faire aucune prévision au sujet de la prochaine répartition, l'administrateur délégué a fait prévoir un « beau bilan » pour 1931 et il a insisté aussi sur ce fait que l'augmentation de capital avait pour but de rembourser les crédits bancaires, qui ont permis d'avancer les travaux poursuivis pendant ces dernières années ; les installations industrielles auxquelles elle correspond devront donc être rapidement rentables.

Étant admise l'hypothèse que le dividende de 1931 soit maintenu à une quarantaine de francs, le droit de souscription aux actions Tramways de Beyrouth ressortirait au cours actuel de l'action droit attaché — 600 fr. — aux environs d'une vingtaine de francs. La modicité relative du cours de l'action et la faiblesse subséquente et plus grande encore du droit — qui vaut à peine 6 fr. — semble indiquer que la Bourse, en ce qui concerne l'avenir des Tramways de-Beyrouth, se préoccupe surtout du futur statut politique de la Syrie : c'est une considération à ne pas négliger mais qui ne devrait pas primer toutes les autres.

Tramways de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 15 janvier 1932)

Les TRAMWAYS DE BEYROUTH reperdent à 530 le bénéfice de leur avance de huitaine. La Compagnie fait paraître un communiqué indiquant que depuis le boycottage dont elle a été victime en mars 1931, ses recettes ont repris leur marche ascendante et si l'on ne peut pas dire qu'elles dépasseront celles de 1930, du fait des réductions de tarifs, l'augmentation du nombre des voyageurs a compensé, au moins en partie, les conséquences de ces réductions. La Société indique, par ailleurs qu'elle a mis en exploitation depuis le 6 janvier, l'usine hydro-électrique qu'elle a établie pour sa filiale, la Société d'Electricité de Homs et de Hama, et que depuis cette date, ces deux villes sont normalement alimentées en courant.

(*Le Journal des finances*, 22 janvier 1932)

Les TRAMWAYS DE BEYROUTH réparent leur précédent recul à 618. D'après les premières indications reçues, les bénéfices au 31 décembre 1931 seraient, malgré trois mois de boycottage, suffisants pour assurer le paiement du premier dividende de 40 francs aux 60.000 actions de capital qui doivent participer aux bénéfices de l'exercice, et pour permettre une mise en provision importante pour dotation du fonds de renouvellement. La somme de 2.750.000 fr. reportée sur l'exercice 1931 n'aurait donc pas à être utilisée.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(*Le Temps*, 8 mars 1932)

D'après les indications fournies dans le rapport de la Banque de Bruxelles, les résultats de l'exercice 1931, en dépit des trois mois de grève qui ont marqué le début de cet exercice, permettront de maintenir le dividende de 40 francs aux actions de priorité.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 3 juin 1932)

L'exercice 1931 accuse un bénéfice de 4.950.049 fr. contre 5.998.498 fr. Comme déjà indiqué, le dividende sera maintenu à 40 fr.

Tramways et Eclairage de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 17 juin 1932)
(*La Correspondance d'Orient*, juillet 1932)

L'assemblée ordinaire, tenue le 16 juin, sous la présidence de M. René Robard, président du conseil d'administration, a approuvé, à l'unanimité, les comptes de l'exercice 1931 qui accusent un bénéfice net, après tous amortissements, de 4 millions

950.048 francs. Le dividende a été fixé à 40 francs par action de capital. Ce dividende sera mis en paiement à partir du 27 juin, à raison de net : 33 fr. 00 au nominatif et 29 fr. 20 au porteur. Il a été porté une somme de 2 millions de francs à la réserve extraordinaire et le solde disponible de 206.039 francs a été reporté à nouveau.

MM. Bourgeois ⁵ et [Gabriel] Angoulvant, administrateurs sortants, ont été réélus.

Le conseil rappelle, dans son rapport à l'assemblée, que l'exercice 1931 a été marqué par une période de troubles de trois mois environ, pendant lesquels les services de transports et de distribution d'éclairage ont vu leurs recettes grandement affectées. Pour le département tramways, les recettes ont décru d'environ 30 %. Pour le département électricité, la régression des recettes a été moins marquée que pour les transports ; elles ont représenté 90 % environ de celles de 1930. C'est que seul l'éclairage privé a fait l'objet du boycottage ; les ventes de force motrice ont accusé une augmentation satisfaisante se traduisant par un nombre de kWh. supérieur de 16 % à celui de 1930.

Les travaux d'aménagement de la chute du Nahr-el-Safa sont maintenant complètement terminés, la mise en marche a eu lieu récemment avec un plein succès. Cette installation hydroélectrique, combinée avec la centrale thermique, permettra de faire face à une demande de courant évaluée au triple de la consommation actuelle. M. Pirard, administrateur-délégué, a précisé que la chute pouvait fournir une puissance de 10.000 CV susceptible de donner 30 millions de kWh.

Le rapport signale en outre que la Société d'électricité de Homs et Hama a également achevé les travaux d'équipement de la chute de l'Oronte et l'installation de ses lignes de transport de force et de distribution. Quant à la Société Tripolitaine d'Entreprise et de Traction, elle envisage des travaux d'électrification et la modernisation de ses moyens de transport.

Au cours de l'échange d'observations qui a suivi la lecture des rapports, un actionnaire a souligné l'importance des amortissements opérés par le conseil au regard des sommes réparties aux actionnaires. Puis il a demandé quelques précisions sur le portefeuille de la société et sur la politique financière du conseil.

Il lui a été répondu que l'ère des grands travaux est maintenant terminée et que la société va récolter les fruits de sa politique prudente. Mais ce n'est pas au moment où le capital vient d'être doublé et où les tarifs de vente de courant électrique ont été abaissés dans une proportion de 20 à 25 % qu'il conviendrait d'amortir moins et de distribuer davantage. Il reste d'ailleurs des sommes importantes à payer pour les travaux de Nahr-el-Safa : et c'est pour ce motif (l'exécution de ce programme) que le capital a été augmenté. Et le Président ajoute, en réponse à la demande d'un actionnaire, que le conseil appellera un quart sur les actions nouvelles à la fin du présent mois, et le dernier quart fin octobre.

Quant aux participations de la Société, en dehors des deux plus importantes dont le rapport a parlé, il ne s'agit que de participations de faible importance prises pour des raisons de convenance ou de défense des intérêts sociaux et il n'entre pas dans les vues du conseil d'en prendre de nouvelles.

Éclairage de Beyrouth
(La Cote de la Bourse et de la banque, 24 juin 1932)

Vote de différentes modifications aux statuts.

⁵ Désiré Bourgeois, ingénieur des ponts et chaussées, directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale au ministère des travaux publics, nommé en 1927 conseiller d'État en mission extraordinaire, puis administrateur délégué de la Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongements (DHP).

LES INSTALLATIONS PETROLIERES
DANS LES ÉTATS SOUS MANDAT FRANÇAIS
(*La Correspondance d'Orient*, août 1932)

Depuis quelques années seulement, les installations ci-après, en remontant du sud au nord, ont été créées sur le littoral syrien :

A. — A. BEYROUTH :

1° Dans la baie de Saint-André, à proximité immédiate des installations du port de Beyrouth, des corps morts permettent aux pétroliers de s'amarrer. La jonction se fait par flexibles, avec des installations à terre qui comprennent :

a) Société des tramways et d'éclairage. — Deux tanks à essence de 300 mètres cubes chacun et un ancien gazomètre de 8.000 mètres cubes, relié aux tanks et utilisé comme réservoir à mazout.

APPEL DE FONDS
TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH.
(*Le Journal des finances*, 7 octobre 1932)

Le conseil d'administration informe les actionnaires que le versement du 4^e quart, soit 125 fr. par titre, de l'augmentation de capital, devra être effectué pour le 31 octobre 1932 au plus tard. Les versements seront reçus au siège social, 7, boulevard de la Madeleine, à Paris.

Tramways et éclairage de Beyrouth
(*La Correspondance d'Orient*, novembre 1932)

Les bénéfices de 1929 ont été de 5.470.504 francs. Les dividendes suivants ont été distribués : 63 francs pour les actions de priorité nominatives ; 52 fr. 80 pour les mêmes actions au porteur ; 29 fr. 40 pour les actions de jouissance nominatives ; 21 fr. 70 pour les mêmes actions au porteur.

Dans le courant de cet exercice, la société a pris des intérêts prépondérants dans la Société des tramways de Tripoli*.

Les résultats de l'exercice 1930 ont accusé un bénéfice de 5.598.498 francs. Cependant, en raison des événements qui marquèrent le deuxième trimestre de 1931 et qui ont incité la société à se réserver, il n'a été alloué que l'intérêt statutaire de 8 %, soit brut 40 francs aux actions de priorité. Le solde en bénéfice a été reporté à nouveau comme le prévoit expressément l'article 47 des statuts.

Les comptes de l'exercice 1931 ont fait apparaître un bénéfice net de 4.950.048 francs. Le dividende a été maintenu à 40 francs par action, et le capital a été porté de 30 à 60 millions de francs.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH

(*Le Journal des débats*, 22 novembre 1932)

Les résultats acquis de l'exercice au 31 décembre permettront de tabler sur le maintien du dividende à 8 % (40 fr.), malgré le doublement du capital, les actions nouvelles participeront *pro rata temporis* à la répartition.

Annuaire Desfossés, 1933, p. 448-449 :

Tramways et éclairage de Beyrouth

Conseil d'administration : MM. R. Robard, A. Pirard, G. Angoulvant, M. Bérard, v.-pds ; M. Chiha, R. Fournier, A. Goffin, J. Van Hoegaerden, E. Soubret, Ch. Thonet, A. Lamarche, A. Amidieu du Clos, D. Bourgeois.

Banque de Syrie et du Grand Liban,
Assemblée générale du 10 mai
(*La Correspondance d'Orient*, juin 1933)

Rapport du conseil d'administration

[...] La Société des Tramways et Eclairage de Beyrouth a achevé de construire et mis en service sa nouvelle usine hydroélectrique, qui, à trente kilomètres au sud de Beyrouth, utilise la chute, du Nahr el Safa, apportant ainsi au réseau existant l'appoint supplémentaire d'une énergie de 9.000 CV. [...]

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 11 juillet 1933)

Les comptes du premier exercice d'exploitation normale de la Société d'électricité de Homs et de Hama, filiale de la Société des tramways et éclairage de Beyrouth, font apparaître un léger bénéfice, consacré à des amortissements.

(*Le Journal des finances*, 11 septembre 1933)

Le rendement net de l'obligation Tramways de Beyrouth (coupon : 52,60; cours : 785) est de 6,70 %.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 13 janvier 1934)

Le divid. sera maintenu à 40 fr. p. la totalité des tires.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(*La Journée industrielle*, 18 mai 1934)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1933 faisant ressortir un solde bénéficiaire net de 5.129.856 francs.

Le dividende a été fixé à 40 fr. brut par action de capital ; il sera mis en paiement à partir du 4 juin prochain à raison de, net : 33 fr. 20 par action nominative et 31 fr. 55 par action au porteur. Une somme de 110.500 fr. a été affectée à l'amortissement de 221 actions et il a été reporté à nouveau 77.187 francs.

L'assemblée a ratifié la nomination de MM. Robert Hankar, Armand Baar et Georges Grandchamps, comme administrateurs. Elle a réélu MM. Maurice Bérard et Édouard Soubret administrateurs sortants.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH (*Le Temps*, 18 mai 1934)

L'assemblée du 17 mai a approuvé les comptes de 1933, se soldant par un bénéfice net de 5.129.856 francs contre 4.313.224 francs précédemment, et voté le maintien du dividende à 40 francs. Ce dividende s'applique à la totalité des titres.

Assemblées générales Tramways de Beyrouth (*Le Journal des finances*, 25 mai 1934)

L'assemblée générale annuelle tenue le 17 mai a approuvé les comptes de l'exercice 1933, faisant apparaître un solde bénéficiaire net de 6.129.856 francs. Elle a décidé de répartir un dividende brut de 40 francs aux 11.7.161 actions de capital en circulation, soit net 33 fr. 20 au nominatif et 31 fr. 55 au porteur.

Toutes les résolutions soumises à l'assemblée ont été approuvées.

Le rapport signale que les affaires sociales se sont développées dans des conditions satisfaisantes, au cours de l'exercice sous revue. La diminution du nombre des voyageurs ayant utilisé les tramways de la Compagnie, qui a été de 9 1/2 %, sous la double influence de la crise et de la concurrence des taxis, est restée sans incidence sensible sur les bénéfices, grâce à une compression sévère des frais généraux. Par contre, le département électricité s'est inscrit en nouveau progrès : les fournitures de force motrice ont progressé de plus de 7 %.

Enfin, les résultats accusés par la Société d'électricité Horns et Haria pour l'année 1933 sont en très sensible progression. Après amortissement, il est possible de distribuer pour la seconde année d'exploitation un dividende de 2 %.

POUR LA STATUE DU ROI ALBERT (*Le Journal des débats*, 24 juillet 1934)

Parmi les nouveaux souscripteurs, on relève les noms suivants :

Ont versé 1.000 francs :

Société des tramways et éclairage de Beyrouth

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH

(Le Journal des débats, 27 avril 1935)

Ainsi que nous l'avons annoncé le 12 avril, le dividende sera maintenu à 40 fr. brut par action. Les produits bruts de l'exercice 1934 ont été de 9.605.013 fr. contre 9.700.895 fr. en 1933. Le solde bénéficiaire, compte tenu du report antérieur, s'établit à 5.298.690 fr. contre 5.129.856 fr.

TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE DE BEYROUTH
(Le Journal des débats, 22 juin 1935)

L'assemblée extraordinaire du 21 juin décide la suppression de la dénomination actuelle de la société, qui sera dénommée maintenant Électricité de Beyrouth.

Il a été attribué un droit de vote double aux actions nominatives dans les conditions de la loi du 13 novembre 1933.

Suite :

1935 (juin) : absorption par la Société d'électricité de Beyrouth.

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Electricite_Beyrouth.pdf