

TRAMWAYS LIBANAIS NORD ET SUD DE BEYROUTH (Beyrouth-Djannieh)

S.A., 1895.

Société ottomane des Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
Appel de fonds
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 29 mars 1895)

Aux termes d'une décision de l'assemblée du 26 mars 1895, MM. les actionnaires de la Société doivent verser, à partir du 1^{er} avril prochain, une somme de 250 fr. par action. Ce versement sera reçu à la caisse de la Banque impériale ottomane, 7, rue Meyerbeer. Il est accordé aux actionnaires, pour ce versement, un délai d'un mois qui expirera le 30 avril au soir. Passé ce délai, les actionnaires défaillants seront redevables envers la Société, et pour chaque jour de retard, de l'intérêt calculé sur le montant de leur versement, à raison de 6 % l'an (article 10 des statuts).

Société ottomane des Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
Appel de fonds
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 juin 1897)

Dans sa séance du 24 juin 1897, le conseil d'administration a décidé qu'un second appel de fonds, montant à 125 francs par action, serait adressé aux actionnaires de la Société.

En conséquence, les actionnaires sont invités à verser le 1^{er} septembre prochain une somme de 125 francs sur chacune des actions dont ils sont propriétaires.

Le paiement de cette somme sera mentionné sur les titres au porteur provisoires qui leur ont été délivrés et qui devront être présentés à la caisse au moment du versement. Les versements seront reçus à dater du 1^{er} septembre, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés, de dix heures à trois heures, aux bureaux de la Société, 21, rue de Londres, à Paris.

Il est accordé aux actionnaires, pour se libérer, un délai de trente jours, qui expirera le 30 septembre au soir. Passé ce délai, les actionnaires défaillants seront redevables envers la Société, et pour chaque jour de retard, à partir du 1^{er} septembre, de l'intérêt calculé sur le montant de leur versement, à raison de 6 % l'an (art. 10 des statuts). — *Droit*, 26/6/1897.

SOCIÉTÉ OTTOMANE
DES
TRAMWAYS LIBANAIS NORD ET SUD DE BEYROUTH
Société anonyme ottomane formée en 1895.

(Manuel des sociétés par actions de la région lyonnaise, 1899, p. 383-384)

La Société a pour objet : de construire, d'administrer et exploiter, selon la convention et le cahier des charges, les différentes lignes de tramways au nord et au sud de Beyrouth indiquées dans la convention avec les prolongements et embranchements qui pourraient ultérieurement s'y rattacher.

Concession, accordée par le Gouvernement impérial ottoman, pour une durée de 60 ans, à dater du 19 Ghaban 1309 (6 mars 1892), à M. Dominique Khadra, qui en a fait l'apport à la Société.

Longueur du réseau : 47 km. ouvert partiellement à l'exploitation le 6 avril 1898.

Traités. — La Société des Chemins de fer de Beyrouth-Damas-Hauran a rétrocédé à la Société des Tramways Libanais les droits et charges à elle conférés par traité en date du 4 février 1897 avec la Compagnie du Port des Quais et Entrepôts de Beyrouth pour l'exécution de divers travaux dont notamment une section de chemin de fer, des ouvrages de défense de la voie ferrée contre la mer, de remblais, de l'établissement de rues diverses, d'une gare à voyageurs et à marchandises, etc. ; par convention en date du 4 février 1897, la Compagnie des Chemins de fer de Beyrouth-Damas a concédé, pour une durée de cinq années, à la Société des Tramways Libanais l'usage commun de la gare de Beyrouth et d'une portion de voie d'environ 3 kilomètres, etc., etc.

Siège social, à Beyrouth. Administration à Paris : 21, rue de Londres.

Durée, jusqu'au terme de la concession, 6 mars 1952.

Capital social. — 1.750.000 francs, divisé en 3.500 actions de 500 francs chacune ou 22 livres turques, libérées de 375 francs.

Conseil d'administration, composé de cinq à onze membres, renouvelables par un ou deux chaque année, et devant être propriétaires de vingt actions chacun.

Assemblée générale ordinaire, dans le courant du premier semestre, composée de tous les Actionnaires propriétaires de dix actions au moins, qui les auront déposées quinze jours avant l'Assemblée. Chaque membre a autant de voix qu'il possède de fois dix actions, sans que le nombre de voix puisse dépasser un maximum de dix, comme propriétaire ou comme mandataire.

Année sociale, du 1^{er} janvier au 31 décembre. Inventaire général, au 31 décembre.

Obligations. — 9000 obligations, 300 francs 5 %, émises, en mars 1895, à 245 francs, remboursables à 300 francs, en 55 ans, par tirages au sort annuels ayant lieu le 1^{er} décembre, h compter de 1898.

Intérêt annuel, 15 francs, payables par semestres, les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet.

Répartition des bénéfices. — Sur les bénéfices nets, il est prélevé : 5 % pour former un fonds de réserve, ce prélèvement cessant d'être obligatoire lorsque la réserve atteindra le dixième du capital social ; la somme nécessaire pour payer aux actions 6 % sur le capital versé. Le surplus est réparti ainsi qu'il suit : 15 % au conseil d'administration ; 85 % moitié aux actions et moitié aux parts de fondateurs.

Coupons, payables à Lyon, à l'agence du Comptoir national d'escompte de Paris.

Administrateurs : MM. le baron Robert de Nervo, président ; Théodore Berger, vice-président ; Paul Blanche, membre adjoint du bureau ; Léon Bardin, administrateur-délégué ; Émile Coze, Louis Deviolaine, Dominique Khadra, baron Sabatié Garat, comte A. d'Aux, Edmond Coignet.

Commissaires : MM. Gaston Delbruck, Paul Grosselin.

Cours moyens des Obligations

1895	245 00
1896	236 33
1897	227 49
1898	213 93
1899 (avril)	105 00

Georges Dambmann, chevalier de la Légion d'honneur (
JORF, 24 janvier 1899)

Citoyen américain, directeur de la maison Dambmann.
Président de la Compagnie lyonnaise d'exploration et d'études
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Lyonnaise_exploration_et_etudes.pdf
Services rendus à la sauvegarde des intérêts français dans la Compagnie ottomane
des Tramways libanais de Beyrouth, et autres entreprises industrielles en Syrie.
Auteur de *Les Puissances Etrangères dans le Levant, en Syrie et en Palestine*, 1900,
en collaboration avec Noel Verny.

Société ottomane des Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
Liquidation judiciaire
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 juin 1899)

Un jugement du tribunal de commerce de la Seine, en date du 17 juin 1899, a prononcé la liquidation judiciaire de la Société des Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth (Société anonyme Ottomane des), au capital de 1.750.000 fr., ayant son siège à Beyrouth et son siège administratif à Paris, 21, rue de Londres. — Ouverture 13 juin 1899. MM. Dupont, juge-commissaire, et Bonneau, 6, rue de Savoie, liquidateur provisoire. — *Droit*, 20/6/1899.

Société ottomane des Tramways Libanais Nord et Sud de Beyrouth
Nomination de liquidateurs et de contrôleurs

Les créanciers de cette Société sont invités à se rendre le 29 juin, 11 heures, au tribunal de commerce, salle des assemblées, pour sous la présidence de MM. les juges-commissaires, examiner la situation des débiteurs et être consultés : 1° Sur la nomination des liquidateurs ; 2° et sur l'utilité d'être immédiatement parmi eux un ou deux contrôleurs. — *Droit*, 20/6/1899.

Turquie
(*Le Temps*, 12 janvier 1900)

On nous écrit de Beyrouth, 1^{er} janvier

L'assemblée des notables de la colonie française a élu député de la nation, pour la période de 1900 à 1902, M. Édouard Coze ¹, ingénieur, directeur de la Société des tramways libanais.

CONVOCATION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 juin 1899)

20 mars, 4 h., extraord. — Société ottomane des tramways libanais nord et Sud de Beyrouth. — 8, rue d'Athènes, à Paris (Salle des agriculteurs de France). — Ordre du jour : 1° Délibérer, conformément à l'article 42 des statuts, sur la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution de la Société ou de continuer ses opérations ; 2° Examiner et approuver le projet de concordat à soumettre à l'assemblée des créanciers, et donner en conséquence au conseil d'administration toutes autorisations nécessaires. — *Droit*, 4.

Chemin de fer Beyrouth-Damas-Hauran*
(*Le Journal des débats*, 14 février 1901)

[...] Le Chemin de fer Beyrouth-Damas-Hauran s'est mis d'accord avec la Compagnie du port de Beyrouth* et la Compagnie des tramways libanais pour procéder, à frais communs, à la construction du raccordement depuis si longtemps projeté et étudié qui réunira la gare de Beyrouth au port.

Le chemin de fer de Beyrouth-Damas-Hauran et les tramways libanais auront de la sorte, enfin, leur gare maritime.

D'après les accords passés entre les divers intéressés, c'est la société Vitali [RGCF] qui sera chargée de la construction de la nouvelle ligne et du raccordement.

Compagnie du chemin de fer de Beyrouth-Damas-Hauran
(*Le Journal des chemins de fer*, 16 février 1901)

On annonce qu'à la suite de longues négociations, la Compagnie du chemin de fer de Beyrouth-Damas-Hauran vient enfin d'obtenir la modification des termes de sa concession primitive. Il résulte de cette modification que la Compagnie pourra procéder sans plus de retard à la construction de la ligne de Rayac à Haman.

Elle est, en outre, autorisée à différer la construction du prolongement de la ligne jusqu'à Biredjik.

Enfin, la Compagnie a obtenu que la garantie kilométrique fût portée pour le ligne nouvelle de 12.500 à 15.000 fr.

Pour faire face à la construction ci-dessus indiquée, la Compagnie devra procéder à l'émission d'obligations, qui seront spéciales à la nouvelle ligne.

¹ Édouard Coze (1862-1942) : ingénieur ECP. Marié à la princesse Dabija, de Russie. Deux fils : Paul, artiste peintre, marié en 1930 à Mlle de La Loge d'Ausson, et Marcel. Précédemment directeur du Gaz de Beyrouth, Édouard Coze devient ensuite secrétaire général du Damas-Hamah et prolongements, puis administrateur du Crédit franco-égyptien (1905), fonction qu'il abandonne en 1909 pour celle d'administrateur de la Land Bank of Egypt. Nécrologie : *Le Figaro*, 2 mars 1942.

La souscription de ces obligations nouvelles est garantie par un syndicat auquel participeront notamment la Banque impériale ottomane, la Société générale, le Comptoir d'Escompte et la Société Vitali.

En échange du contrat de construction, le groupe des créanciers dits de la dette flottante renoncent à intervenir au passif de la Compagnie : la Banque ottomane et les créanciers syriens, notamment la maison H. Sabbugue et fils, de Damas, ont d'ores et déjà accepté cette condition.

En même temps, la Compagnie se mettait d'accord avec la Compagnie du Port de Beyrouth et avec la [Compagnie des Tramways libanais](#) pour procéder immédiatement, à frais communs, à la construction du raccordement, depuis si longtemps projeté et étudié, qui réunira la gare de Nahr-Beyrouth au port. Le chemin de fer de Beyrouth-Damas-Hauran et les tramways libanais auront de la sorte enfin leur gare maritime.

Aux termes des accords qui viennent d'être conclus, la Société syrienne de construction et d'exploitation fermière de la régie d'exploitation des services du Beyrouth-Damas Hauran et du port de Beyrouth depuis 1897, cède à la Société Vitali le contrat passé avec ces Compagnies.

La Société Vitali sera chargée, en outre, de la construction de la nouvelle ligne et du raccordement.

La Société Vitali, bien connue à Constantinople, exploite en Orient diverses lignes de chemins de fer, entre autres la ligne de Smyrne Cassaba-Aïdin.

Il est à espérer qu'elle saura tirer parti des éléments de trafic que la ligne Beyrouth-Damas-Hauran et extensions comporte.

NOS INTÉRÊTS MATÉRIELS EN ORIENT

(*Le Temps*, 9 novembre 1901)

[...] Le groupe le plus considérable des affaires françaises en Turquie est constitué par les entreprises de chemins de fer. Nos compatriotes y ont versé 366.400.000 francs avec lesquels ont été construites sept lignes Salonique-Constantinople, 510 kilomètres ; Moudania-Brousse, 41 km. ; Smyrne-Cassaba, 516 km. ; Mersina-Adana, 67 km. ; Damas-Hamah, 511 km. ; [Compagnie des Tramways libanais](#), 47 km. ; Jaffa-Jérusalem, 86 km. Soit, en tout, 1.778 kilomètres. [...]

SOCIÉTÉ ANONYME OTTOMANE DES TRAMWAYS LIBANAIS

(*L'Information financière, économique et politique*, 16 janvier 1904)

Rapport du conseil d'administration
présenté à l'assemblée des obligataires du 14 janv 1904.

Messieurs,

Depuis la publication de notre rapport du 25 novembre 1902, faite en conformité de l'article 11 de nos statuts, nous n'avons pas cru devoir vous adresser de circulaire nouvelle, étant dans la nécessité de vous convoquer en assemblée générale, pour soumettre à votre ratification, ainsi que nos statuts le prescrivent, la nomination provisoire, en qualité d'administrateur du syndicat des obligataires des Tramways libanais, de M. Alfred Bonzon, agent de change honoraire, qui a bien voulu déjà, à diverses reprises, nous prêter son concours, notamment pour intervenir au concordat que vous avez accordé à la Société, en avril 1900.

Nous avons prié M. Bonzon de remplacer M. Henri Michoud, auquel ses occupations n'ont pas permis de nous continuer sa collaboration ; M. Michoud avait accepté de

remplacer notre collègue, M. Moyne, qui, pour des raisons de santé, n'avait pas pu nous continuer son utile concours.

Nous vous demandons, Messieurs, de vous joindre à nous pour leur exprimer nos regrets très sincère, tout en nous félicitant de ce que M. Michoud reste attaché à la Société des Tramways Libanais, où il remplit, depuis plusieurs années, les fonctions de commissaire des comptes.

Nous avons préféré retarder le plus possible la convocation de cette assemblée, pour être à même de vous fixer sur les deux points les plus importants de notre vie sociale :

1° Résultats dus à la mise en exploitation du raccordement au quai de Beyrouth ;

2° Remboursement de tout le passif exigible par la vente de la plus grande partie du matériel non employé.

Vous vous souvenez que notre circulaire du 25 novembre 1902 vous annonçait la construction du raccordement et vous faisait espérer sa mise en exploitation pour les premiers mois de 1905.

En effet, ce tronçon, de 2 km. 250, si essentiel à notre développement, puisqu'il relie notre réseau au port de Beyrouth et pénètre au cœur même de la ville, sa partie la plus active, était terminé, reçu et exploité à partir du 1^{er} mars 1905.

Les résultats immédiats étaient très satisfaisants, plus même que nous n'aurions pu l'espérer.

Nous donnons ci-dessous un tableau des recettes comparées 1902 et 1903 avant la mise en exploitation du raccordement pour janvier et février, et après cette mise en exploitation à partir du 1^{er} mars.

Recettes

	1903	1902	Plus-value
Janvier et février	13.172 31	11.991 39	1.184 95
Mise en exploitation du raccordement.			
Mars	14.858 00	6.436 00	8.422 00
Avril	14.781 00	7.019 00	7.761 00
Mai	12.298 00	7.445 00	4.853 00
Juin	11.130 00	7.530 00	3.600 00
Juillet (1)	11.424 00	10.262 00	1.161 00
Août	11.183 00	9.425 00	1.758 00
Septembre	16.085 00	8.727 00	7.357 00
Octobre	12.159 00	7.367 00	2.791 00
Novembre	9.242 00	6.944 00	2.298 00
	<u>126.332 34</u>	<u>85.146 39</u>	<u>41.185 95</u>

(1) La plus-value pour juillet 1903 n'est que de 1.161 fr., parce qu'en 1902, une recette exceptionnelle de 2.750 fr. a été encaissée pour transport de matériel de construction.

En résumé, le total des recettes, pour les onze premiers mois de l'exercice 1903, est de 126.332 34

avec une plus-value, par rapport à l'exercice précédent, de 85.1246 39

En moyenne, l'exploitation du raccordement ne porte que sur neuf mois et les recettes, pour cette période seule, du 1^{er} mars au 1^{er} décembre, étant de 113.000 00

en 1902, l'avance totale de 113.000 00

contre 73.000 00

en 1902, l'avance totale est de 55 %

Nous nous sommes préoccupés de rechercher à quelles causes sont dues les variations mensuelles de la plus-value, qui, partie de 130 et 110 % dans les deux premiers mois, est descendue en juillet à 11 %, pour remonter en septembre à 84 %, puis retomber, en octobre et novembre, à 30 et 33 %. On peut attribuer, en une certaine mesure, à la curiosité pour la nouvelle ligne les recettes élevées des deux premiers mois, mais nous craignons que la moins-value accentuée de juillet et les oscillations brusques qui ont suivi, ne soient dues aux troubles dont Beyrouth a été le théâtre au cours de l'été 1903.

Nous vous donnons cette appréciation, à titre de simple hypothèse, étant pas à même de vous apporter une opinion plus documentée.

Pour pouvoir suivre de plus près la marche de nos recettes, nous avons prié la Régie générale de chemins de fer², qui exploite nos lignes, en vertu du traité du 11 mai 1901, d'insérer sur ses bulletins mensuels, le nombre de kilomètres parcourus, mais nous ne possédons ces renseignements que depuis septembre, ce qui ne nous permet pas encore d'établir des comparaisons et un coefficient kilométrique.

En 1802, les recettes de décembre ayant été de 6.200

si nous y ajoutons, par prévision, la même augmentation moyenne que pour les mois précédents, nous aurons à ajouter aux onze premiers mois à peu près 9.000

ce qui nous donnera un total de 135.000

Si l'on tient compte de ce que le raccordement n'a été exploité, en 1908, que pendant dix mois, il est possible d'espérer, pour 1904, toutes choses restant égales, une recette ne s'éloignant guère de 140.000

La formule forfaitaire d'exploitation étant par kilomètre de 4.000 francs, plus 20 % de l'excédent des recettes au-dessus de 4.000 francs, donnerait sur ces chiffres :

Recettes, évalués à fr. : 140.000

Forfait sur 21 km. 600 (4.000 francs) : 86.400

20 % du surplus : 10.700

Exploitation 97.000

laissant un excédent d'environ 43.000

à revenir à notre Société..

Pour l'exercice 1908, le produit d'exploitation, calculé sur 135.000 francs, donnerait avec la formule un produit de 39.000

ramené à environ 31.000

par la charge de 8.000

environ d'intérêts divers.

Une somme annuelle de 10.000

étant acquise, sur l'exploitation, à la société, à titre de frais généraux,

nous espérons qu'on pourra considérer comme bénéfiques nets les deux sommes respectivement de 31.000

et de 43.000

indiquées ci-dessus, pour évaluation des résultats des années 1903 et 1904.

Mais nous croyons qu'il ne convient pas de les envisager comme distribuables, parce qu'il nous paraîtrait sage, si la proposition nous est faite par la société, de les constituer

² Régie générale des chemins de fer (RGCF), du comte Vitali : c'est avant tout une entreprise de construction.

en réserve pour parer aux diverses éventualités prévues aux articles 9 et 10 de notre traité d'exploitation.

Nous avons tenu à vous douer, le plus complètement possible, tous les éléments d'appréciation dont nous mêmes disposons, de manière à vous permettre de vous faire une opinion raisonnée sur notre entreprise si malheureuse jusqu'à ce jour.

Nous savons que ce n'est pas d'usage qu'un conseil d'administration émette, comme nous venons de le faire, des prévisions à longue échéance, mais vous vous rappellerez que nous n'avons pas la responsabilité de la gestion des Tramways libanais. Nous n'administrons que le Syndicat des obligataires et notre mission se trouve bien facilitée — nous nous hâtons de le reconnaître — par le conseil d'administration de la Société des Tramways libanais, que nous tenons à remercier en votre nom, et tout spécialement en la personne de son président, M. Balland.

Nous vous donnons plus loin le bilan de l'exercice 1902, approuvé par les actionnaires, dans leur assemblée du 25 juin 1903.

Comme nous l'avons dit en commençant, les créanciers, autres que les obligataires, qui figuraient comme créances exigibles pour 162.728 14 sont aujourd'hui payés dans leur intégralité.

De ce chef, la charge de 8.531 29

qui incombait à la société, d'après le rapport des commissaires, pour intérêts de ces comptes créditeurs, ne se reproduira plus en 1904.

Si nous l'avons calculée à environ 8.000 francs dans nos prévisions ci-dessus de l'exercice 1903, c'est pour éviter tous mécomptes.

Il a été fait face à ce passif par la réalisation, à des conditions certes très onéreuses, de la plus grande partie du matériel approvisionné et non utilisé.

Le sacrifice était lourd, mais nous n'avons pas hésité à y souscrire, estimant que, d'une part, cette portion de votre actif se dépréciait de plus en plus, et de l'autre, que la charge d'intérêts très élevés, s'accroissant chaque jour, rendait bien éloigné le moment où notre Société pourrait voir de meilleurs jours.

Cette période est-elle arrivée ? Nous n'osons pas encore l'affirmer, et pourtant nous ne voulons pas terminer sans exprimer, comme nous l'écrivions déjà en 1902, l'espoir que, les recettes actuelles se maintenant, et, à plus forte raison, se développant, la Société de Tramways libanais sera en mesure de nous faire une première et modeste répartition d'intérêts pour l'exercice 1905, c'est-à-dire à distribuer en 1906, les bénéfices dont nous vous avons parlé, comme prévisions, pour 1903 et 1904, devant, dans notre pensée, constituer les bases d'une réserve destinée à parer à tout imprévu et aux travaux de réfection de nos deux grands ponts qui pourraient être jugés indispensables.

Vous voudrez bien, Messieurs, excuser la longueur inusitée de ce compte rendu, et vous apprécierez, nous l'espérons, le sentiment du conseil du syndicat des obligataires qui a désir vous mettre à même de juger, en pleine connaissance de cause, le marché et les progrès déjà accomplis par la Société de Tramways libanais et ceux qu'il est permis d'entrevoir dans un prochain avenir.

Le président du conseil d'administration
du syndicat des obligataires:
A. BARBAUT.

RÉSOLUTION

Les obligataires de la Société anonyme ottomane des Tramways libanais donnent *quibus* à MM. Moyné et Henry Michoud de leur gestion d'administrateurs, leur exprimant leurs regrets de leur démission, et nomment à la place vacante dans le conseil M. Alfred Bonzon, agent de change honoraire près la Bourse de Lyon.

(Cette résolution est adoptée à l'unanimité.)

Bilan général au 31 décembre 1902.

.....

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*Gil Blas*, 26 juin 1904)

L'assemblée générale ordinaire qui s'est tenue hier a adopté à l'unanimité les résolutions comportant :

- 1° L'approbation des comptes et du bilan de l'exercice 1903 ;
 - 2° Nomination de M. Louis Balland, comme administrateur ;
 - 3° Application des bénéfices, soit 33.000 francs environ, à l'amortissement, jusqu'à concurrence des dépenses de premier établissement et de remise en état normal d'entretien de la voie, des bâtiments et du matériel roulant ;
 - 4° Réélection de M. Henri Michoud, commissaire sortant, et fixation à 20 francs de sa rémunération.
-

(*Gil Blas*, 13 décembre 1904)

La Société ottomane des tramways libanais nord et sud de Beyrouth, ayant son siège à Beyrouth, est, à partir du 16 décembre 1904, désabonnée au timbre pour : 1° 3.500 actions de 500 francs chacune ; 2° 3.500 parts de fondateur, sans expression de valeur nominale.

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth.
(*L'Information financière, économique et politique*, 27 juin 1905)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société ottomane des Tramways Libanais Nord et Sud de Beyrouth a eu lieu samedi dernier, 24 juin, sous la présidence de M. L. Balland, président du conseil.

Les recettes de 1901 ont été de 128.644 fr. 46 ayant laissé un bénéfice net de 32.120 fr. 89.

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

1° L'assemblée générale ordinaire approuve le rapport du conseil d'administration et les comptes au 31 décembre 1904.

2° Sur la proposition du conseil d'administration, et en conformité de l'article 13 des statuts, l'assemblée générale réélit M. Raoul Deveaux, administrateur sortant.

En conséquence, à dater de ce jour, 24 juin 1905, le conseil d'administration, actuellement en exercice, est composé des cinq membres ci-après désignés, dans leur ordre de sortie : MM. Édouard Maillard, Paul Grosselin, Paul Blanche, Louis Balland, Raoul Deveaux.

3° L'assemblée générale décide d'appliquer les bénéfices de l'exercice 1904 à l'amortissement, jusqu'à due concurrence, des dépenses de premier établissement et de remise en état normal d'entretien de la voie et des ouvrages d'art, des bâtiments et du matériel roulant.

4° L'assemblée générale nomme, en qualité de commissaire des comptes, pour l'exercice 1905, M. Henri Michou, et fixe à 300 francs l'allocation qui lui sera attribuée.

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 29 juillet 1905)

Les actionnaires, réunis en assemblée générale le 24 juin, ont approuvé les comptes de 1904, se soldant par un bénéfice d'exploitation de fr. 32.120.

Le compte de Profits et pertes se solde par un déficit de fr. 296.086, provenant de la perte au 31 décembre 1903 et de celle subie sur réalisation de matériel.

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth.
(*L'Information financière, économique et politique*, 15 juin 1906)

L'assemblée des actionnaires de cette société a eu lieu aujourd'hui sous la présidence de M. Ballan.

Les résolutions présentées par le conseil ont été adoptées à l'unanimité, savoir :

- 1° Approbation des comptes ;
 - 2° Nomination de M. Rousselot et réélection de M. Maillard, comme administrateurs ;
 - 3° M. Michoud est nommé commissaire des comptes.
-

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth.
(*L'Information financière, économique et politique*, 27 juillet 1906)

Les actionnaires de la Société anonyme ottomane des tramways libanais-Nord et Sud de Beyrouth se sont réunis dernièrement en assemblée générale ordinaire sous la présidence de M. Ballan.

Le représentant de la Banque impériale ottomane (210 actions) et N. Boitelet (200 actions) remplissaient les fonctions de scrutateurs.

1505 actions donnant droit à 93 voix étaient présentes ou représentées.

Sur la proposition du président, l'assemblée choisit comme secrétaire M. Lucas.

M. le président donne lecture du rapport du conseil d'administration.

Lecture est ensuite donnée du rapport du commissaire des comptes.

ALLOCUTION DE M. LE PRÉSIDENT

Vous venez d'entendre la lecture du rapport du conseil d'administration et du rapport du commissaire des comptes.

Je tiens à y ajouter un mot pour vous mettre courant des recettes que nous avons faites.

Les recettes d'exploitation, d'abord un peu faibles dans les deux premiers mois (nous avons perdu environ 2.000 francs) se sont ensuite élevées et les deux mois suivants, les recettes ont regagné non seulement ce qu'elles avaient perdu, mais encore nous sommes arrivés fin avril avec un chiffre de 4.500 francs de bénéfices.

Nous pouvons donc espérer que les recettes de 1906 ne seront pas inférieures à celles de 1905.

Je donne la parole à ceux d'entre vous qui auraient des renseignements à me demander.

LA DISCUSSION

Un actionnaire. — Vous nous avez dit dans le rapport du conseil d'administration que vous faisiez une recette kilométrique d'environ 7.000 francs ; puis, plus loin, que les recettes par petite et grande vitesse ne donnent pas une augmentation en rapport avec l'augmentation des voyageurs. Vous nous avez dit aussi que l'augmentation des voyageurs était due en grande partie aux réductions que vous avez consenties sur les tarifs des billets d'aller et retour.

Comme vous n'exploitez que 21 kilomètres, et que nous avons par les charrois une concurrence considérable, ne croyez-vous qu'une réduction des tarifs facilitant la petite et la grande vitesse ne nous donnerait pas une augmentation des recettes.

Nous vous demandons également si vous êtes suffisamment outillés pour permettre une augmentation de trafic sans augmentation du capital.

M. le président. — Nous avons certainement le matériel roulant nécessaire pour suffire au trafic mais pour ce qui concerne la diminution à faire sur les tarifs, nous sommes liés par le cahier des charges de la concession.

Il faudrait donc pour cela que la Régie générale voulut bien accepter. Nous pourrions lui demander néanmoins si elle ne croit pas devoir faire quelque chose dans ce sens.

Un autre actionnaire. — Il y a quelques années (n'ayant pu assister à la dernière assemblée), je vous ai demandé que le conseil examine la question relative aux actions qui n'ont pas encore été payées par les actionnaires de Beyrouth.

Vous m'avez répondu que le conseil examinerait la question.

Or, la situation, grâce aux soins du conseil d'administration est plus prospère.

Ne croyez-vous donc pas que le moment serait venu de régulariser cette dette qui viendrait encore améliorer la situation financière de la Société, ou d'arriver à une combinaison quelconque : réduction du capital, par exemple. Il est absolument inadmissible, en effet, au point de vue français (je ne parle pas au point de vue syrien) que les actionnaires français supportent toutes les charges et aient avancé le capital alors que les Syriens ne versent même pas le capital ; le jour où vous arriverez à donner 50 centimes par action ils, viendront certainement réclamer leur part.

M. le président. — Je suis tout à fait d'accord avec l'honorable actionnaire mais je lui demanderai de vouloir bien faire crédit au conseil encore quelque temps.

La situation signalée il y a deux ans existe encore, mais elle va cesser probablement en raison de l'escompte [acompte] que nous allons payer cette année.

Les échéances qui n'ont pas eu lieu sont encore au nombre de 748. Je suppose que sous 15 jours après l'avis de paiement à faire, il n'en restera plus que quelques-unes et à ce moment, nous reprendrons la question. Il sera intéressant alors de prendre des mesures vis-à-vis des actionnaires défaillants.

Le même actionnaire. — Vous n'avez plus de matériel à vendre ?

M. le président. — Nous n'avons plus que des ponts métalliques.

Le même actionnaire. — Voyez-vous le moyen de les réaliser dans de bonnes conditions ?

M. le président. — Hier, un des industriels acquéreur du matériel que nous avons vendu, m'a écrit pour me demander si nous avons encore des locomotives à vendre. Je lui ai répondu que non, mais que nous avons encore de nos ponts métalliques. Je ne sais pas quelle sera sa réponse.

LES RÉOLUTIONS

Toutes les résolutions sont adoptées à l'unanimité.

* *

Un actionnaire. — Je voudrais faire une proposition à MM. les actionnaires. Depuis 1897, le conseil des Tramways libanais a défendu avec beaucoup de dévouement nos intérêts sans aucune rémunération.

Maintenant que la société semble dans une bonne situation, je crois que nous pourrions prendre une résolution pour allouer une rémunération annuelle à ces messieurs.

Je vous propose donc de fixer à 3.000 francs la somme que ces messieurs répartiraient à leur convenance.

Un autre actionnaire. — Ne vaudrait-il pas mieux admettre une proportion basée sur les bénéfices ?

Le premier actionnaire. — Il me semble qu'en l'état actuel, nous ne pouvons voter que pour le passé car les recettes des premiers mois ayant laissé un déficit, l'amélioration ne venant que tout d'un coup, il peut y avoir encore des surprises.

M. le président. — Si vous êtes d'accord sur le principe, laissez à votre conseil en qui vous avez confiance, le soin de délimiter dans quelle mesure il devra user de votre libéralité. Nous verrons même si cette somme de 3.000 francs n'est pas trop élevée, auquel cas nous la réduirions.

Le premier actionnaire. — Je vous propose d'allouer cette rémunération sur l'exercice 1905-1906. Quant à l'avenir, il n'est à personne.

M. le président. — Nous n'avons que des remerciements à vous adresser. Je mets donc aux voix la proposition.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

La séance est levée à 3 heures 40.

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 29 juin 1907)

Les actionnaires, réunis le 8 juin, ont voté la répartition d'un dividende de 4 fr. 75 payable le 1^{er} juillet. Le bénéfice a été en 1906 de 62.777 fr. 51 contre 54.390 fr. 87 en 1905.

JOURNÉE DE L'ACTIONNAIRE
Assemblées générales du mercredi 22 juin
(*Gil Blas*, 22 juin 1910)

Société anonyme ottomane des Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(annuelle, 21, rue de Londres, 2 h. 1/2.)

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 1^{er} juillet 1911)

L'assemblée annuelle du 22 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1910 qui lui étaient soumis par le conseil, et fixé à 3 fr. 50 net le coupon à répartir à chaque obligation.

BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 27 février 1912)

[...] Le port, construit en 1895 par un ingénieur français, est exploité par la Société française, la Régie générale des chemins de fer et travaux publics [RGCF] qui assure également l'exploitation du chemin de fer Beyrouth, Damas, Alep et celle des Tramways libanais [Nord et Sud de Beyrouth].

Renseignements commerciaux
Turquie
Répartition des capitaux français dans l'empire ottoman
(*La Correspondance d'Orient*, 1^{er} avril 1912)

Sur 30 milliards d'argent français placés à l'étranger, 2 milliards 1/2 sont investis dans l'empire ottoman. Sur ce total, les Fonds d'État se chiffrent à un milliard 1/2. [...] Les chemins de fer détiennent 400 millions : [...] Tramways Libanais, 4 millions [...].

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth.
(*L'Information financière, économique et politique*, 15 juin 1912)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue cet après-midi sous la présidence de M. Balland, président du conseil d'administration, assisté de MM. Boitelet de Sigalas, scrutateurs, et de M. Delaunay, secrétaire.

13.420 actions étaient présentes ou représentées.

Lecture est donnée des rapports du conseil d'administration et des commissaires des comptes.

Personne ne demandant la parole, M. le président met aux voix les résolutions suivantes qui sont adoptées à l'unanimité :

1. L'assemblée générale ordinaire approuve Le rapport du conseil d'administration ainsi que les comptes au 31 décembre 1911 et donne *quitus* aux administrateurs de leur gestion pendant l'année écoulée.

2. Sur la proposition du conseil d'administration et conformément à l'article 19 des statuts, l'assemblée générale renouvelle le mandat de M. Edmond Maillard, administrateur sortant.

En conséquence, à dater de ce jour 14 juin 1912, le conseil d'administration actuellement en exercice se compose des cinq membres ci-après désignés, dans leur ordre de sortie :

MM le comte de Cholet, Paul Blanche, Louis Balland, Édouard Coze, Édouard Maillard.

3. L'assemblée générale nomme en qualité de commissaire des comptes pour l'exercice 1912, M. Henri Michoud et comme commissaire supplémentaire M. Buverier ; il fixe à 200 francs l'allocation qui sera attribuée à celui des commissaires qui fonctionnera.

La séance est levée.

Après la lecture des rapports, M. le président donne connaissance d'une note qu'il a rédigée concernant la construction de l'achèvement de la partie obligatoire de la ligne.

(Voir les rapports dans un prochain numéro.)

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth.
(*L'Information financière, économique et politique*, 15 juin 1913)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue cet après-midi sous la présidence de M. Louis Balland, président du conseil d'administration, assisté de MM. Schrœvers (représentant la Régie générale) et de Furst (représentant la Banque impériale ottomane), scrutateurs, et de M. Delaunay, en qualité de secrétaire.

Lecture est donnée des rapports du conseil d'administration et des commissaires des comptes.

LES RÉOLUTIONS

Les diverses propositions du conseil ont été adoptées à l'unanimité, savoir :

1° Approbation des rapports et des comptes de l'exercice 1912.

2° Réélection de M. le comte de Cholet, administrateur sortant.

3° Nomination de MM. Henri Michoud, commissaires des comptes, et Buvier, commissaire suppléant. Fixation à 200 fr. de la rémunération du commissaire qui fera le rapport.

(Voir dans un prochain numéro les rapports, et le texte complet des résolutions.)

L'oppression turco-allemande en Syrie (*Le Temps*, 1^{er} février 1915)

Un de nos correspondants nous écrit fin décembre :
La ligne des Tramways libanais est abandonnée.

Les Turcs poursuivent leurs préparatifs contre l'Égypte (*Le Temps*, 29 mars 1915)

Pour faciliter le ravitaillement des détachements qu'ils ont décidé de lancer périodiquement contre l'Égypte, les Turco-Allemands poursuivent la construction des Decauville jetés un peu partout dans le désert sinaïque, tronçons isolés d'une ligne idéale servant à raccorder les différents points de concentration entre Akaba, Bir-es-Sebaa et Bir-Naba. Comme le besoin de matériel se fait sentir déjà depuis longtemps, [les rails des Tramways libanais reliant Beyrouth à Djannieh viennent d'être enlevés](#) et transportés dans la direction du sud. Ces lignes servent à prolonger le rayon des ravitaillements venus à dos de chameau ou sur des traîneaux.

Congrès syrien de Marseille (*La Correspondance d'Orient*, 30 janvier 1919)

Sous-section des travaux publics

[...] Le Président [Chenut, de la RGCF] donne connaissance d'un mémoire sur les Tramways libanais et les projets d'avenir de cette affaire.

(*La Correspondance d'Orient*, 15 février 1919)

[...] Sans parler des tramways de Beyrouth qui ont cependant leur intérêt, le réseau français en Syrie atteint un développement de 769 km., en majeure partie à voie large, dont 249 km. pour la ligne Beyrouth-Damas-Mzérib, 331 km. pour la ligne Rayak-Alep, 102 km. pour la ligne Homs-Tripoli, 87 km. pour la ligne Jaffa-Jérusalem. Ajoutons, pour ne rien omettre, [les Tramways libanais qui comptaient, en 1914, 20 km. en exploitation et 12 km. en cours de construction.](#)

Ces entreprises sont particulièrement intéressantes et méritoires pour plusieurs raisons. D'abord, le réseau syrien, établi sans vue d'ensemble, ne desservit jamais que des intérêts locaux et ne connut point les larges profits que recueillent les lignes de grand trafic international ou les voies de pénétration vers le cœur des continents. En second lieu, les chemins de fer franco-syriens n'ont pas été davantage encouragés que les ports par des subsides ou garanties. Enfin, les fonctionnaires turcs se sont appliqués de tout temps à contrarier les efforts des entrepreneurs et à mener contre eux une lutte de coups d'épingle incessante et sournoise. Il ne faut pas chercher ailleurs la cause des graves embarras que connurent certaines entreprises et qui allèrent, pour la ligne Beyrouth-Damas-Mzérib et pour les Tramways libanais, jusqu'à la [liquidation judiciaire](#).

Cette hostilité officielle a pris la forme d'une concurrence dont la loyauté était contestable quand fut entrepris le chemin de fer du Hedjaz, lequel avait pour prétexte de favoriser les pèlerinages à La Mecque, et comme but réel de faciliter à La Porte l'exercice de sa domination sur l'Arabie indocile. Par un juste retour, ce chemin de fer a d'ailleurs servi aux Arabes pour aider les Alliés dans la campagne de Syrie. Mais quoi qu'il en soit, Constantinople a clairement manifesté son dessein de ruiner la ligne française de Damas à Mzérib en la doublant par une ligne parallèle, sans lui accorder de compensation effective, et, bien mieux, en engageant contre cette ligne française une lutte de tarifs désastreuse. [...]

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 8 mars 1921)

L'assemblée ordinaire qui s'est tenue le 5 mars a approuvé l'exposé fait par le conseil de la situation de la société. Elle a ratifié la nomination comme administrateurs de MM. Charles Dufour de la Thuillerie et René Emond³. À dater d'aujourd'hui, le conseil est ainsi composé : MM. Paul Blanche, le comte Armand de Cholet⁴, Édouard Coze, René Fournier, Charles Dufour de la Thuillerie. Des commissaires ont été nommés qui auront à examiner les comptes des exercices 1914 à 1920 inclus.

³ René Emond (1844-1920) : du PLM. Secrétaire, puis administrateur délégué de la Route de Beyrouth à Damas, etc. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Route_Beyrouth-Damas.pdf

⁴ Armand de Cholet (Paris, 1864-Paris, 1924) : marié en 1892 avec Christine Seillière. Saint-Cyrien. Directeur de la Régie générale des chemins de fer, du comte Vitali (marié à une sœur d'Armand). Ancien administrateur de la Cie minière de Bourg d'Oisans, de la Cie minière de Siculie et de la Société hongroise de cuivres :

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

Chevalier de la Légion d'honneur.

Tramways libanais
(*L'Information financière, économique et politique*, 8 novembre 1923)

Cette Société, qui a vécu depuis trois ans sous le régime de la régie militaire française, présentera à la prochaine assemblée les comptes de liquidation.

Le bénéfice net ressortant de ces comptes sera mis à la disposition du Syndicat des obligataires, la somme distribuée ne peut statutairement dépasser 15 francs par obligation.

Ingénieurs et ingénieurs-conseils
(*Annuaire industriel*, 1925)

Collot (Léon), chev. Lég. honn., Beyrouth, Syrie. — E.C.P. — Directeur adjoint du Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements, du Port de Beyrouth et des Tramways Libanais. Commissaire technique adjoint pour le réseau Syrie-Cilicie.
(Chemins de fer, Construction et Exploitation.)

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 14 mai 1925)

Les bénéfices de l'exercice 1924, qui seront proposés à l'assemblée du 22 juin, atteignent 92.935 fr. contre 205.217 fr. en 1923. Il n'a encore été prise aucune décision au sujet du dividende.

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 24 juin 1925)

L'assemblée ordinaire tenue avant-hier a approuvé les comptes de l'exercice écoulé se soldant par un bénéfice de 92.935 fr. qui a été attribué à raison de 73.940 fr. aux obligataires et à 4.646 fr. aux actionnaires.

Lyon (Edmond)(1857-1925) : banquier à Paris, chevalier de la Légion d'honneur du 14 juillet 1925 comme administrateur de sociétés, dont les Tramways de Beyrouth et les Étains de Kinta. Voir encadré. ⁵

Société Ottomane des Tramways Libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 30 mai 1926)

⁵ Étains de Kinta:

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Etains_de_Kinta.pdf

L'assemblée ordinaire, tenue le 28 mai, a approuvé les comptes de l'exercice 1925, faisant ressortir une somme de. 60.972 fr. nette en faveur des obligataires. L'assemblée des obligataires, tenue ensuite, a décidé de procéder, à partir du 25 juin prochain, à une répartition nette de 8 fr. par obligation.

SOCIETE ANONYME OTTOMANE
DES TRAMWAYS LIBANAIS NORD ET SUD DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 mai 1926)

L'assemblée ordinaire des actionnaires tenue le 28 mai, sous la présidence de M. Blanche, a approuvé les comptes de l'exercice 1925, faisant apparaître une somme de 40.972 francs nette en faveur des obligataires. 1

L'assemblée a ratifié la convention en date du 29 décembre dernier, intervenue avec l'État du Grand Liban, relative à la réadaptation des actes concessionnels de la Société.

L'assemblée des obligataires tenue ensuite, sous la présidence de M. Garreta, a décide de procéder, à partir du 25 juin prochain, à une répartition nette de 8 francs par obligation.

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*La Journée industrielle, Le Journal des débats*, 24 juin 1927)

Les comptes de liquidation de 1926 se soldent par un bénéfice net de 121.953 fr. 95 ; ces bénéfices sont mis à la disposition des obligataires qui toucheront un dividende de 10 fr. net contre 8 fr., payable le 15 juillet.

FIANÇAILLES
(*Le Journal des débats*, 18 mars 1930)

Nous apprenons avec plaisir les fiançailles de M^{lle} Simone Masson, fille de M. Louis Masson, directeur du Théâtre national de l'Opéra-Comique, et de M^{me} Louis Masson, née Roussel, avec notre distingué collaborateur et ami M. Jacques Marteaux, fils de M. Raymond Marteaux, ancien directeur de la Compagnie des Chemins de fer de Damas à Hamah et prolongements [DHP], du Port de Beyrouth* et des Tramways libanais, décédé, et de M^{me}, née Sosson.

Société ottomane des Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 28 juin 1930)

L'assemblée ordinaire, tenue le 26 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1929 se soldant par un produit net de 6.553 francs.

'assemblée n ratifié les accords avec les Chemins de fer de Damas-Hamah, relatifs à la prise en charge de l'exploitation, moyennant une annuité.

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*La Correspondance d'Orient*, décembre 1931)

L'assemblée générale ordinaire s'est réunie le 26 juin 1931.

L'exercice 1930 a été régi par les conventions intervenues en 1929 entre la Société, la Société Damas-Hamah et prolongements [DHP], la Régie générale [RGCF (Vitali)] et le Haut-Commissariat, pour la prise en charge, à dater du 1^{er} janvier 1929, des Tramways libanais, moyennant une redevance annuelle de 50.000 francs pour frais administratifs.

La liquidation de l'exercice 1930 se présente comme celle de 1929. Les recettes d'exploitation n'ayant pas dépassé le montant forfaitaire de 675.000 francs, la redevance allouée à la société constituée, avec le produit de ses placements de fonds, les seules ressources à mettre en regard de ses dépenses. Aussi le produit net n'a-t-il été que de fr. 1.097,46, dont 95 %, soit fr. 1.042,59 ont été mis à la disposition des obligataires.

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 24 juin 1932)
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 juin 1932)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1931 pour lequel les recettes se sont élevées à 637.158 fr. 07.

La liquidation de l'exercice fait ressortir un produit de 22.729 fr. 26 dont 5 % reviennent à la société, soit 1.136 fr. 46, et 95 % aux obligataires, soit 21.592 francs 80.

MM. Maurice Bérard et André de Biedermann, administrateurs sortants, ont été réélus.

Les obligataires, réunis ensuite en assemblée générale, ont décidé de reporter à nouveau la somme de 21.592 fr. 80 qui leur revenait dans les produits de la société pour l'exercice écoulé.

LES INSTALLATIONS PÉTROLIÈRES
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 :

[...] 2° Dans la baie de Saint-Georges [...] :

b) The Shell Cy. [...]

c) Belpétrole. — Cette société, installée à côté de la Shell, possède deux tanks de chacun 500 mètres cubes et utilise, pour ses communications avec les pétroliers, les installations maritimes de cette dernière ; comme la Shell, elle est reliée aux Tramways libanais pour ses expéditions à l'intérieur par wagons-réservoirs.

d) Standard Oil Cy. — Elle dispose en mer d'un wharf de 150 mètres de longueur et d'un pipe-line immergé permettant l'accès aux pétroliers de 8 mètres de tirant d'eau ; elle comporte deux tanks de 2.500 et 5.000 tonnes pour essence et pétrole et deux tanks de distribution de 130 tonnes chacun ; un autre tank de 2.500 tonnes ainsi

qu'une fabrique de bidons sont en construction. Cette société est également reliée aux Tramways libanais. [...]

Société des Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 27 juin 1933)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1932 faisant ressortir un solde débiteur de 9.752 francs.

Les résultats de l'exercice font apparaître un produit de 11.070 fr. et le déficit provient d'une dépréciation du portefeuille pour un montant de 20.822 francs.

Tramways libanais Nord et Sud de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 9 juin 1937)

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1936. Elle a renouvelé le mandat de MM. Blanche et Dufour de la Thuillerie.
