Mise en ligne : 18 septembre 2015.
Dernière modification : 8 février 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BÔNE À GUELMA ET PROLONGEMENTS

ÉMANATION ALGÉRO-TUNISIENNE DE LA COMPAGNIE DES BATIGNOLLES (GOÜIN)

S.A., juin 1874.

CHARLES GÉRY, président (1874-1883)

Charles GÉRY (1822-1911)

Le rôle de M. Géry dans le Nord-Africain
(*Le Journal des débats*, 29 janvier 1911)

Voici en quels termes la *Tunisie française* a rappelé l'action bienfaisante de cet administrateur :

« M. Géry fut désigné pour remplir les fonctions de préfet d'Alger, lorsque le prince Jérôme Napoléon reçut le portefeuille de ministre de l'Algérie. […] Jusqu'alors, l'Algérie avait été administrée militairement, et c'est à M. Géry qu'échut la tâche difficile, d'organiser l'administration civile et la vie communale : il s'en acquitta admirablement. En 1862, il reçut la visite de l'empereur Napoléon III, ainsi que celle du bey Es-Sadok, possesseur du royaume de Tunis, qui se rendit à Alger pour présenter ses hommages au « sultan » des Français, l'appela son parent, en rappelant l'origine corse de la famille husseinite.

Mais, pendant que l'empereur était à Alger, le ministre de l'Algérie prononçait à Ajaccio un discours qui cadrait mal avec la politique impériale de l'époque et qui le déterminait à abandonner son portefeuille.

Dans ces conditions, un nouveau gouverneur général militaire fut désigné pour l'Algérie, et M. Géry fut envoyé, avec avancement de classe, à la préfecture de la Corse, où il continua la politique libérale de son puissant ami, le prince Jérôme. Il s'attira ainsi, en même temps que la sympathie de tous les libéraux, l'opposition des impérialistes intransigeants. Lorsqu'il quitta la préfecture de la Corse, en 1869, pour aller siéger au Conseil d'État, il avait rallié tous les habitants de l'île au gouvernement qu'il représentait, et il avait fait disparaître toutes les luttes intestines qui avaient si longtemps divisé ce pays. À la chute de l'Empire, il quitta le Conseil d'État, pour se consacrer aux questions économiques du Nord de l'Afrique.

Après avoir établi un accord entre la Compagnie Valery, concessionnaire des services maritimes postaux de l'Algérie et de la Tunisie, et la Compagnie Transatlantique, sa concurrente, il devint administrateur délégué de la nouvelle société concessionnaire et s'occupa, à ce titre, de la création de la Banque Transatlantique à Tunis, qui prit plus tard le nom de Banque de Tunisie, sous sa présidence. Cet établissement de crédit est encore actuellement dirigé par son ancien secrétaire particulier et fidèle ami, M. Guérard, qui lui a en même temps succédé comme administrateur de la Compagnie Transatlantique.

Il créa en même temps la Compagnie Bône-Guelma, chargée de construire et d'exploiter la ligne de Bône à Constantine, qui devait donner une si grande expansion à la colonisation française, sur tout son parcours.

Lorsqu'il fut question de relier la Tunisie à l'Algérie par une voie ferrée, le gouvernement de la République songea à l'ancien préfet de l'empire qui avait su entretenir d'excellentes relations personnelles avec le bey de Tunis. Cette partie de l'existence de M. Géry a mis en relief toutes ses qualités de diplomate, d'homme d'État et de bon Français. Il obtint tout d'abord, en faveur de la Société de Djendouba [Medjerdah ?], filiale de la Compagnie Bône-Guelma, la concession de la ligne de Tunis à Medjez-el-Bab.

La nouvelle société était autorisée à étendre son réseau jusqu'à Souk-el-Arba. Ce premier résultat, quoique important, ne donnait pas entièrement satisfaction au ministre des affaires étrangères, qui, désirait la jonction de la ligne tunisienne à celle de Souk-Arrhas.

Cette jonction ne fut obtenue qu'avec peine, le conseil des ministres du bey ayant tout d'abord refusé à l'unanimité. Ce ne fut qu'après de longs pourparlers et de nombreuses démarches que M. Géry obtint l'adhésion du conseil des ministres à l'unanimité, et la signature approbative de S. A. le bey Es-Sadok, qui ne put s'empêcher de lui dire « Je signe, parce que j'ai promis mais je sais ce que je signe, c'est l'annexion de la Tunisie à l'Algérie. »

Malgré ses nombreuses occupations de président du Bône-Guelma et de la Banque de Tunisie, M. Géry ne négligea pas les questions foncières : il fut également vice-président de la Société franco-africaine [Enfida], et président de la Société foncière de Tunisie.

Dès 1879, il avait fait l'acquisition d'un domaine de 9.000 hectares environ à Oued-Zargua, et y avait créé le premier vignoble de la Tunisie, que M. Leclerc, doyen des colons de Béja, dirigea pendant longtemps.

Une vie si bien remplie, constitue le plus bel éloge que l'on puisse faire de sa haute intelligence, de son activité et de ses belles qualités d'esprit et de cœur.

Il laisse des traces profondes de son passage dans le Nord de l'Afrique.

Administrateurs :
Jacques Siegfried [1],

---

[1] Jacques Siegfried (1840-1909) : négociant en coton à Mulhouse et au Havre, avec ses frère Jules, député et ministre du commerce, et Ernest. Co-fondateur de l'École supérieure de Mulhouse (1866), du Havre (1871) et de l'École libre des sciences politiques de Paris (1872), dont il sera administrateur. Économiste spécialisé dans les cycles.

Administrateur du Comptoir national d'escompte, il en démissionne en juin 1888, quelques mois avant le krach des cuivres. Administrateur de la Société générale algérienne (1876), puis de la Compagnie algérienne, de la Banque maritime, avatar du Comptoir qui investit notamment dans les Docks d'Haïphong. Censeur du piteux Crédit foncier colonial jusqu'en 1896. Administrateur du Bône-Guelma de sa création en 1875 à 1883. Président (1877) du Chemin de fer de la Vendée en mission de sauvetage après la faillite de Philippart. Administrateur de la Foncière-Incendie. Administrateur de la Caisse agricole, compagnie d'assurances dont il préside la liquidation en 1889. Président à partir de 1884 de la Banque russe et française qui s'active en Argentine avant d'être liquidée en 1894. Administrateur de la Compagnie sucrière des Antilles (1889). De la Société des terres de l'Inca, en Argentine (1894). Président du Secteur électrique de la place Clichy et de ses filiales (le Triphasé à Asnières, la Cie parisienne de l'air comprimé) et administrateur de la Cie parisienne de distribution d'électricité (CPDE). Actionnaire de la Cie française des mines d'or et d'exploration (Cofrador), il devient en 1897 président de la Banque française de l'Afrique du Sud mais en démissionne deux ans plus tard avant sa transformation en BFCI. Administrateur (1895), puis président de Fives-Lille. De la Raffinerie et sucrerie Say (1905), de la Société d'exploitation des Établissements Demaria frères : appareils photographiques (1907).

Hubert Desgrange [2],
Jules Lagrange,
Stéphane Goüin,
Armand Maire [3],
John Knight [4],
Armand Vernhette [5]
et Frédéric Barrot [6].
Commissaire aux comptes :Joanny Peytel [7].

1874 (octobre) : procuration accordée à Félix Gruau, fondé de pouvoir, pour l'accomplissement de toutes les démarches.

CHEMIN DE FER DE BÔNE À GUELMA
Assemblée générale ordinaire du 1er juillet 1876.
(*Le Journal des finances*, 5 août 1876)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Vous êtes réunis pour la première fois en assemblée générale ordinaire annuelle.

---

[2] Hubert Desgrange : ingénieur des Arts et métiers d'Angers (1833-1835), directeur aux Chemins de fer du Sud de l'Autriche (1858-1867), ingénieur-conseil de diverses compagnies, administrateur des Chemins de fer de la Vendée (1877), de la Seudre (Charente-Inférieure)(liquidateur en 1881) — affaire Batignolles —, de la Compagnie de touage et transports de la Seine, de Conflans à la mer, administrateur (1882) de Dyle et Bacalan, ingénieur-conseil de la Compagnie des tramways de Lyon (1889), promoteur des Chemins de fer de l'Équateur à Guayaquil (1893). Décédé fin 1904, à l'âge d'environ 90 ans.

[3] Armand Maire : ingénieur. Il siégea aux Chemins de fer de la Seudre — nationalisés en 1881 — aux côtés de représentants de la Cie des Batignolles qu'on retrouve au Bône-Guelma. Administrateur des Anciens Éts Cail à la suite de la révolution de palais de 1889, administrateur, puis président (1894) des Forges et aciéries du Nord et de l'Est.

[4] John François Ramon de la Sainte-Trinité Knight (La Havane, Cuba, 1835-Paris XVIe, 24 octobre 1884) : fils de Georges Knight et de Anna Charlotte Antoinette Guillemin. Marié à Caroline, Amélie Michel de Guilleau. Ingénieur E.C.P., 1857, attaché à la Compagnie des Batignolles : administrateur du Chemin de fer de la Seudre (Pons-Royan-La Tremblade)(1874), du Dakar–Saint-Louis et de la Banque des communes de France (1883).

[5] Armand Vernhette (1829-1906) : l'un des huit enfants d'Amédée Vernhette, préfet sous la Restauration, magistrat, représentant de l'Hérault sous la IIe République, et d'une fille du baron Capelle, ministre de Charles X. Neveu de Maurice Capelle, député de l'Aveyron sous la IIe République. Marié à une Dlle Grenouillet d'Entraigues, sœur du préfet. Élève de la première École nationale d'administration (1848-1850), conseiller d'État, sous-préfet de Wissembourg, puis de Villefranche-sur-Saône, préfet de la Drôme (1869-1870). Directeur politique de *La Presse*, feuille bonapartiste de Débrousse, patron de la Cie franco-algérienne. Commissaire aux comptes du Crédit mobilier (1873-1876), administrateur du Bône-Guelma (1875-1906), commissaire aux comptes de la douteuse Banque européenne du Belge Philippart (1879-1880), administrateur de l'éphémère Société foncière et agricole de la Basse-Égypte, du Comptoir industriel de France et des colonies* et des confidentielles compagnies d'assurances Ouest-Vie, à Nantes, et Le Temps. Candidat conservateur malheureux aux législatives à Villefranche-sur-Saône (1876) et à Millau (1889)

[6] Frédéric Barrot (1831-1907) : fils de Ferdinand Barrot, ancien président de la Compagnie des chemins de fer algériens (1860-1863). Ancien sous-préfet, administrateur de sociétés, notamment de la Société générale algérienne. Voir encadré.

[7] Joanny Peytel (1845-1924) : il débute à la Banque Léopold Sée et Cie, est commissaire aux comptes du Crédit mobilier de 1876 à 1886, administrateur du Chemin de fer économique de la vallée d'Auge (1878), administrateur (1881), puis président (1885) du Crédit algérien — fondé par la Banque Sée et le Crédit mobilier —, administrateur, puis président du Chemin de fer de l'Ouest-Algérien (autre création Sée), administrateur (1900) des Raffinerie et Sucrerie Say — qu'il présidera après le suicide de Cronier —, de la Société française de banque et de dépôts, de la Banque d'État du Maroc (1904), de la Compagnie générale du Maroc (1912), du Tanger-Fez (1913), du Crédit national (1919). Collectionneur avisé. Exécuteur testamentaire de Rodin avec Étienne Clémentel.

Votre conseil d'administration eût désiré vous convoquer dès le mois d'avril, c'est-à-dire à l'expiration de notre première année d'existence ; mais M. le président du conseil et M. l'ingénieur en chef conseil de la Compagnie devant se rendre en Algérie pour constater l'état de nos travaux et étudier avec le gouvernement général de l'Algérie et le conseil général du département de Constantine des questions d'une haute importance, nous avons pense qu'il était utile d'ajourner la réunion de l'assemblée générale ordinaire, afin de pouvoir apporter à cette assemblée des renseignements exacts et des faits précis.

Vous approuverez, nous n'en doutons pas, cette détermination.

Constitution de la société

La concession du chemin de fer de Bône à Guelma a été accordée par le département de Constantine, à titre d'intérêt local, à la Société de construction des Batignolles. Les conventions qui fixent cette concession sont à la date des 13 septembre 1872 et 4 mars 1874.

Un décret du 7 mai 1874 a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin.

Aucune subvention en espèces n'était attachée à la concession, mais le département de Constantine, avec le concours des communes de Bône et de Guelma, garantissait aux concessionnaires un revenu net annuel de. 720.000 francs, soit un minimum d'intérêt annuel de 6 %, y compris l'amortissement, sur un capital de premier établissement de 12 millions, reconnu suffisant pour construire la ligne et faire face aux frais généraux ainsi qu'au paiement des intérêts pendant l'époque de construction.

Cette concession a été transportée purement et simplement par la Société de construction des Batignolles à notre Compagnie, et, aux termes des statuts établis à la date du 23 mars 1875, le capital social a été fixé à 12 millions de francs, représentés par 24.000 actions de 500 francs, chaque action donnant droit :

1° À un intérêt annuel de 29 fr. 60, payable par semestre ;

2° À l'amortissement de son capital à 600 francs, dans le courant de la société, au moyen d'un fonds spécial qui sera créé à cet effet ;

3° À une part proportionnelle dans le surplus de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

La souscription de ces 24.000 actions et le versement du premier quart sur ces actions ont été constatés par acte reçu par Me Ducloux, notaire, le 24 mars 1875.

Les assemblées générales d'actionnaires prescrites par la loi ont eu lieu les 25 mars et 2 avril, et c'est à partir de cette dernière date, que la Compagnie de Bône-Guelma a existé légalement et que votre conseil d'administration est entré en fonctions.

À ce moment, nous avions en caisse le quart du capital social, soit 3 millions versés par les actionnaires lors de leur souscription, le deuxième quart était payable après la constitution de la société et au plus tard dans le mois de cette constitution. Dès le 5 avril, le deuxième quart était intégralement versé et, le même jour, l'honorable directeur du Comptoir d'escompte de Paris écrivait à notre compagnie qu'elle possédait à son crédit, au Comptoir, la somme nette de six millions.

Votre conseil d'administration, messieurs, fit immédiatement emploi de ces 6 millions, savoir : 3 millions en bons du Trésor français et 3 millions en reports sur Rentes françaises.

Aux termes de l'article 9 de nos statuts, les actions étant libérées de moitié, les récépissés provisoires pouvaient être échangées contre des titres d'actions au porteur. Cette conversion fut autorisée par une délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 6 avril.

Peu de temps après, un grand fractionnement de notre capital, ou plutôt un nouveau classement de nos actions, a eu lieu par suite de l'aliénation que l'un des principaux souscripteurs primitifs a cru devoir faire de ses titres au profil d'un groupe de banquiers ; mais votre compagnie est restée complètement étrangère à cette opération.

Dès le début, elle a eu en caisse 6 millions intégralement versés, entièrement disponibles et la libération complète de ses 6 autres millions à été absolument assurée. Le troisième quart de nos actions était payable en effet le 1er avril 1876, le versement de ce troisième quart a été effectué dans des conditions exceptionnellement satisfaisantes. Il en sera nécessairement ainsi du quatrième et dernier quart, payable le 1er octobre prochain.

Ajoutons enfin que 4.004 actions ont été entièrement libérées par anticipation.

En présence de ces résultats, nous avons le droit de dire que très peu de sociétés ont été constituées plus heureusement et plus nettement aussi que la Société de Bône à Guelma.

Traité de construction

Mais si notre compagnie, dès son origine, trouvait dans sa caisse 6 millions intacts et la certitude de réalisation prochaine de 6 autres millions, elle n'en restait pas moins encore exposée à deux grands aléas.

Le premier est le plus considérable était celui de la construction.

Les prévisions des dépenses pour cette construction, pour le service des intérêts pendant la période des travaux, pour les frais généraux, etc., avaient été fixées à. forfait avec le département de Constantine à la somme de 12 millions.

Si ces prévisions avaient été dépassées, si, par suite de quelques-uns de ces événements qui viennent trop souvent bouleverser les calculs les mieux établis, nos 12 millions avaient été reconnus insuffisants pour l'achèvement de la ligue, quelle eût été la situation de notre compagnie ?

Elle eût été évidemment obligée d'emprunter, et le service de cet emprunt eût été forcément prélevé sur la somme annuelle de 720.000 fr. garantie par le département de Constantine ; dès lors, et temporairement au moins, nos actionnaires auraient cessé de recevoir l'intérêt minimum de 6 % qui leur a été moralement promis.

Afin de nous dégager de toute préoccupation de ce genre et afin d'assurer d'une façon indiscutable le 6 % à nos actions, votre conseil d'administration, agissant en vertu des pouvoirs qui lui avaient été donnés pur les statuts, a passé avec la Société des Batignolles un marché à forfait de 11 millions 200.000 fr. pour la construction entière de notre ligne et la fourniture de tout le matériel dans les conditions arrêtées avec le département.

Une somme de 800.000 fr., faisant le solde de notre capital disponible en dehors du forfait, a été affectée aux dépenses d'administration et aux intérêts à payer aux actionnaires, et il a été dit que, dans le cas où cette somme serait insuffisante, la Société des Batignolles serait tenue de payer tout excédent des dépenses auxquelles pourraient donner lieu les frais d'administration et le service des intérêts jusqu'à l'expiration du délai de trois ans fixé pour l'achèvement de la ligne et la mise en exploitation.

Par une juste réciprocité, il a été aussi convenu que tout ce qui pourrait rester disponible au jour de la mise en exploitation de la ligne, sur les fonds affectés auxdites dépenses, appartiendrait à la Société de construction des Batignolles.

Enfin, une retenue de garantie de 2 % doit être opérée par nous sur le montant des sommes payées à la Société de construction des Batignolles au fur et à mesure de l'avancement constaté des travaux.

Ce traité, messieurs, est un véritable contrat d'assurances. Grâce à lui et étant donné le crédit dont jouit à si juste titre la Société des Batignolles, aucun doute ne pouvait plus exister sur la prompte et bonne exécution de nos travaux dans la limite de nos ressources, de même que sur le paiement régulier de l'intérêt minimum de 29 fr. 60 c. à nos actionnaires jusqu'à la réception de notre ligne.

L’aléa de construction était supprimé ; restait l’aléa d'exploitation.

Traité d'exploitation

Aux termes des contrats de concession, le département de Constantine, qui nous garantit un revenu net de 720.000 francs, était autorisé par suite à discuter incessamment les deux côtés de notre gestion, dépenses et recettes.

Pour les recettes, qui résultent de l'application des tarifs, aucune difficulté ne pouvait surgir.

Mais, pour les dépenses, il n'en eût pas été de même, et on comprend facilement quels conflits pouvaient être soulevés au sujet de ces dépenses par l'ingérence départementale et quels mécomptes, par suite, pouvaient se produire au détriment de notre compagnie

Les honorables membres du conseil général de Constantine l'avaient compris comme nous ; aussi se sont-ils empressés de donner leur entier assentiment au projet que nous avons cru devoir leur proposer pour le règlement à forfait de nos frais d'exploitation.

Il a donc été arrêté avec le département, mais sous réserve de ratification par l'assemblée générale des actionnaires de notre Compagnie, que le chiffre des dépenses d'exploitation de Bône-Guelma serait fixé à forfait, au prorata des recettes et suivant, une échelle convenue — le contrôle financier du département se bornant dès lors à la constatation des recettes brutes.

Dans son rapport au conseil général, l'honorable M. de Froment avait dit :

« L'obligation de vérifier les livres d'une Compagnie de chemin de fer, à qui un minimum d'intérêt est garanti, est une source d'ennuis et de difficultés.

Vexatoire pour les agents de la Compagnie, tellement difficile pour ceux qui sont chargés d'y procéder qu'elle en devient presque illusoire, cette vérification de comptes peut être remplacée par un règlement à forfait des frais d'exploitation, et les derniers traités pour l'établissement de chemins de fer à intérêt garanti, soit par l'État, soit par des départements, ont été établis sur ces bases.

Votre deuxième bureau a donc admis, comme un avantage pour les deux parties, l'établissement d'un forfait pour l'exploitation. Il a admis aussi la proposition de la Compagnie de prendre pour base le traité d'exploitation intervenu entre l'État et M. Joret pour le chemin de fer de Sétif. »

Tel est, messieurs, l'esprit et la lettre du traité que nous avons conclu avec le département sur lequel nous donnerons à l'assemblée générale extraordinaire, composée selon l'article 30 de nos statuts, de plus amples et plus complètes explications.

Dans le même ordre d'idées, et comme conséquence du traité d'exploitation conclu avec le département, il a paru sage à votre conseil d'en négocier un autre avec une société spéciale d'exploitation, offrant toutes garanties de solvabilité et d'aptitude.

Au point de vue économique, ce second traité se recommandait d'abord par ce fait qu'il doit mettre l'exploitation entre des mains plus directement intéressées et, par suite, plus capables de faire rendre à la ligne tout le trafic qu'elle peut donner.

Au point de vue de notre Compagnie, il doit offrir cet avantage de nous affranchir, pour la plus grande part au moins, des responsabilités générales qui incombent à toute Société et de nous exonérer des détails d'une surveillance que l'éloignement rendra toujours plus difficile et moins effective.

Mais pour votre conseil d'administration, messieurs, ce deuxième traité devra surtout avoir cette raison déterminante de vous mettre à l'abri des dangers d'insuffisance possible pendant les premières années d'exploitation ;

De vous assurer, autant que les prévisions humaines peuvent le faire, le plein du revenu garanti ;

D'écarter enfin l'aléa de l'exploitation, de même que nous avions supprimé dès le début l'aléa de la construction ;

De telle sorte que si l'avenir ménage à notre société une large perspective de revenus, ainsi que nous avons le droit de le prévoir, vous n'ayez même pas eu, messieurs, en attendant ces revenus, à vous apercevoir des incertitudes et des épreuves inséparables de tous les commencements.

Nous regrettons vivement de ne pouvoir soumettre aujourd'hui ces deux projets à l'examen d'une assemblée générale extraordinaire régulièrement composée d'un nombre d'actionnaires représentant au moins la moitié du capital social. Cette moitié n'a pas répondu à notre premier appel ; espérons qu'elle répondra à un second avec plus d'empressement.

Situation des travaux

Nous vous avons dit, messieurs, que le traité de construction passé avec la Société des Batignolles était en pleine voie d'exécution : M. [Charles] Géry, président du conseil, et M. [Jean-Baptiste] Krantz [8], notre éminent ingénieur en chef, qui a rendu déjà tant de signalés services à la compagnie, se sont rendus en Algérie pour apprécier « de visu » la situation des travaux. Voici ce qu'ils ont constaté :

Le chemin de fer de Bône à Guelma a une longueur de 88 kilomètres.

Il reste, pendant tout son parcours, dans la riche vallée de la Seybouse.

La différence d'altitude entre ses deux extrémités est d'environ 260 mètres, d'où ressort une pente kilométrique moyenne de 3 millimètres par mètre. La pente maxima ne dépasse nulle part 10 millimètres.

Il y a très peu de contre-pentes.

Suivant toutes probabilités, le trafic principal des marchandises sera dirigé de Guelma vers Bône. Il sera donc notablement facilité par l'inclinaison générale du chemin.

Dans les larges plaines qui s'étendent de chaque côté de la Seybouse, le chemin suit de grands alignements droits. Dans les parties tourmentées, on a dû recourir à des courbes dont le rayon ne descend pas au-dessous de 300 mètres. Sous ce rapport encore, la voie sera d'une exploitation facile, à la condition toutefois de ne pas aborder les très grandes vitesses, qui, du reste, ne présenteraient aucun avantage pour nous.

On doit donc reconnaître que notre chemin d'intérêt local, très économiquement construit, ne le cède en rien à nombre de nos chemins d'intérêt général en France.

Établi presque partout en plaine, le chemin, sur la plus grande partie de son parcours, présente de remarquables facilités de construction, mais, en quelques points, il a exigé des études attentives et des travaux sérieux.

Ainsi, aux environs des 43e, 58e et 63e kilomètres, la vallée se rétrécit, elle est bordée d'escarpements très élevés aux pieds desquels coule la Seybouse. On a dû, dans ces gorges profondes, établir le chemin en corniche, à l'abri des eaux de grande crue. De là des murs de soutènement, des enrochements et des déblais considérables. Grâce à ces travaux, la voie est solidement assise et son aspect éminemment pittoresque ne nuit en rien à sa solidité.

Les ouvrages d'art consistent en murs de soutènement, ponts, ponceaux et aqueducs ; ils sont assez nombreux. Les plus importants sont :

1° Le pont établi sur la Seybouse, aux environs du 76e kilomètre. Il présente un débouché libre de 80 mètres, obtenu au moyen de deux travées métalliques de 40 mètres de portée chacune ;

2° Le pont établi au sortir de la gare de Bône, sur la dérivation de la Boudjimah et constitué par deux travées métalliques de 15 mètres chacune ;

---

[8] Krantz (Jean-Baptiste)(1817-1899) : élu en 1871 député de la Seine, nommé en 1875 sénateur inamovible. Ingénieur chef-conseil du Chemin de fer direct de Besançon à la frontière suisse par Morteau (affaire Batignolles), administrateur de Fives-lille et représentant de cette firme aux malheureux Chemins de fer argentins (San-Cristobal-Tucuman). Père de Camille Krantz, membre de la commission de contrôle du Comptoir d'escompte (avec Armand Allain-Launay), ministre des travaux publics…

3° Les viaducs en maçonnerie construits entre les kilomètres 19 et 20, 59 et 61, 80 et 81.

On peut reconnaître par là que l'économie d'établissement de la ligne ne provient pas des facilités exceptionnelles du terrain, mais tient avant tout au soin avec lequel les études préparatoires ont été faites et à la bonne conduite et administration des travaux. Sous ce rapport, nous devons rendre pleine justice à la Société des Batignolles : elle a justifié sa réputation.

Les stations intermédiaires présentent actuellement assez peu d'importance et n'ont pas donné lieu à de grosses difficultés. Naturellement, les populations, peu soucieuses des dépenses qui incombent à la Compagnie, réclamaient toutes un moindre éloignement ou de nouveaux et meilleurs chemins de desserte. Nous avons pu, sans trop de difficultés, réduire ces prétentions à une mesure équitable.

Projetée dans l'origine sur la rive gauche de la Boudjimah, la gare importante de Bône se trouvait à une assez grande distance de la ville et du port. Nous avons cherché et nous avons réussi à améliorer sa position. Aujourd'hui reportée sur la rive droite de la Boudjimah, elle se trouve près du centre de la ville et à portée des quais. Nos voies viendront facilement, jusque sous les vergues des bâtiments, apporter ou recevoir les marchandises. Notre situation sera aussi favorable qu'on peut le désirer, et l'emplacement dont nous disposons nous permettra de donner plus tard à nos installations tout le développement nécessaire pour un très grand trafic. Sous ce rapport, bien peu de gares présenteront des condition d'exploitation aussi favorables.

Pour le remaniement des projets primitifs, nous avons rencontré de la part de l'administration, du département et de la ville de Bône, un sentiment bienveillant de justice qui nous a beaucoup aidés et que nous ne saurions passer sous silence.

Les bâtiments des gares et stations sont en pleine construction. Ils seront terminés en même temps que le reste de la ligne. Projetés simplement, construits avec une grande économie, ils répondent à nos besoins du moment. Les emplacements dont nous disposons permettront de les étendre quand de nouveaux besoins se révéleront.

La pose de la voie est terminée et le ballastage est presque achevé sur 55 kilomètres, jusqu'à Duvivier.

Cette partie de la ligne pourra être ouverte dans le courant du mois d'août.

Les travaux se poursuivent activement sur le reste du parcours, et, suivant toute probabilité, la ligne sera terminée et ouverte avant la fin du mois de février 1877.

Nous aurons ainsi devancé les époques de livraison fixées par notre cahier des charges au 7 mai 1877.

Ainsi, messieurs, nos travaux de construction touchent à leur fin, la ligne est solidement établie et nous avons rempli envers le département toutes les obligations que nous imposait le cahier des charges.

Les critiques, qui ne nous avaient pas été ménagées dès le début de nos travaux, ont fait place à une plus équitable appréciation de nos efforts. Aujourd'hui, et nous sommes heureux de vous le dire, la Compagnie de Bône-Guelma jouit dans la province de Constantine d'un crédit moral et matériel qui nous aidera puissamment à poursuivre, si vous le jugez convenable, l'extension de notre réseau.

Prolongements

Cette extension, messieurs, a été également l'objet de nos préoccupations.

La ligne de Bône à Guelma part du port le plus important et pénètre dans les régions les plus riches de l'Algérie. Il est évident qu'en concédant cette ligne, le département a entendu en faire la tête d'un réseau important et le tronc commun de voies ferrées qui iront vers Hammam-Meskoutine, Constantine, Tébessa, Souk-Arrhas, etc.

De votre côté, messieurs, sans avoir une idée aussi distincte de la constitution du futur réseau de la province de Constantine, vous n'avez pas admis un seul instant que Guelma pût rester le point extrême de votre ligne, le but final de votre entreprise.

Nous sommes donc allés au-devant de vos désirs en ouvrant dès à présent des négociations au sujet des prolongements et embranchements naturels de voire chemin. Nous avons mis toute notre bonne volonté au service de M. le gouverneur général Chanzy, qui donne en Algérie une si intelligente et vigoureuse impulsion au développement de ces chemins de fer destinés à porter dans les plus magnifiques régions de l'Afrique la richesse et la sécurité, ainsi que notre chemin de Bône, en particulier, va le faire bientôt peut-être chez un peuple voisin et ami.

Mais le moment des explications n'est pas encore venu et nous sommes obligés d'attendre, pour vous faire de plus amples communications sur ce point, la réunion d'une prochaine assemblée générale extraordinaire.

Bilan et comptes

Il nous reste maintenant à placer sous vos yeux les comptes de notre premier exercice qui se trouvent déposés dans le bilan arrêté au 31 décembre 1875.

L'article 37 de nos statuts stipule qu'au 31 décembre de chaque année, il sera établi un inventaire général contenant l'indication de toutes les valeurs mobilières et immobilières et de toutes les dettes actives et passives de la société. Nous avons pensé qu'il y avait lieu de fixer à cette même date du 31 décembre la clôture de nos exercices annuels. Il en résulte que l'exercice dont nous vous présentons les comptes ne comprend qu'une période de neuf mois au lieu de douze, puisque notre société ne date que du mois d'avril 1875.

L'examen des divers chapitres de notre bilan ne comporte pas de bien longs développements. Nos opérations financières ont été des plus simples ; elles se sont bornées, ainsi que nous avons eu déjà l'honneur de vous le dire, au placement de notre capital en bons du Trésor et en reports sur Rentes françaises.

Au 31 décembre, nous avions en portefeuille des bons du Trésor pour 2.800.000 fr. Les 200.000 formant le solde des trois millions étaient remis à la Caisse des dépôts et consignations pour notre cautionnement. Quant aux fonds placés eu reports, ils s'élevaient, à la fin de notre exercice, à 1.051.104 fr. 40 centimes.

En dehors des six millions appelés sur les actions, notre caisse avait reçu, jusqu'au 31 décembre, 606.750 francs pour versements anticipés sur les deux derniers quarts à payer sur les actions.

Nos frais généraux se sont élevés pour les neuf premiers mois à la somme de 84.724 fr. 53 c, mais il faut, remarquer que, dans cette somme, les frais d'acte et d'enregistrement pour la constitution de notre société figurent à eux seuls pour 25.000 fr. environ.

Les travaux exécutés jusqu'au 25 novembre représentent une somme de 3.537.456 fr. 10 c, sur laquelle il restait dû à notre entrepreneur général pour la situation de novembre 1.315.925 fr. 83 c, qui lui ont été payés au commencement du mois de janvier, en même temps que la situation arrêtée au 25 décembre et qui était de 859.032 fr. 25 c.

En résumé, pendant les neuf mois formant notre premier exercice, il a été fait des travaux pour une somme totale de 4.300.488 fr.

Bien que l'exercice dont nous avons à vous rendre compte se soit terminé au 31 décembre, nous croyons répondre à votre pensée en vous indiquant sommairement les chiffres des travaux exécutés et des sommes payées à l'entreprise presque jusqu'à ce jour.

La situation des travaux a été (en fr.) :

en janvier de	513.257 51
en février	624.591 48
en mars	770.209 55

en avril	417.282 03
en mai	629.833 61

déduction faite de la retenue de garantie.

De telle sorte que le chiffre des travaux, du commencement de ces travaux au 25 mai dernier, a été en totalité de 7.435.554 fr. 56 c.

Sur ce chiffre, l'entreprise a reçu 7.286.843 fr. 47 centimes ; 148.711 fr. 09 c. lui sont dus encore, mais ont été retenus par nous pour la garantie de 2 %, savoir **:** 70.749 fr. 12 c. sur les 3.537.456 fr. 17 c. représentant les travaux exécutés au 25 décembre, et 77.961 fr. 97 c. sur les 3.820.136 fr. 43 c. représentant ceux exécutés du 25 décembre 1875 au 25 mai dernier.

Total égal : 7.435.554 fr. 56 c.

Enfin, nos coupons, vous le savez, ont été exactement payés et nous avons actuellement en caisse et en réserve toutes les sommes nécessaires pour faire face aux échéances d'octobre et autres jusqu'au moment du fonctionnement régulier de la garantie du département.

Nomination de deux administrateurs

Aux termes du dernier paragraphe de l'article 18 de nos statuts, les sept administrateurs nommés pour composer voire premier conseil d'administration pouvaient se compléter jusqu'au nombre de neuf, par l'adjonction de deux nouveaux membres par eux choisis, sauf approbation par la première assemblée générale.

Dès le 22 avril 1875, ils ont usé de leur droit et nommé administrateurs MM. [Armand] Vernhette et Frédéric Barrot.

Nous avons l'honneur de soumettre ces deux nominations à votre approbation.

Rétribution du conseil

L'article 28 dispose que la rétribution à laquelle aura droit le conseil d'administration sera fixée par une décision de l'assemblée générale.

L'assemblée générale du 6 avril a mis à la disposition du conseil, pour la première année, une somme de 25.000 fr. spécialement applicable à la rétribution du président du conseil, des membres du comité de direction de Paris et de la délégation d'Algérie.

Nous vous demandons purement et simplement de vouloir bien renouveler le vote de ce crédit.

Nomination du commissaire

Enfin, messieurs, vous aurez à pourvoir au remplacement ou à la réélection de M. [Joanny] Peytel en qualité de commissaire pour l'exercice 1876 et à décider en même temps la somme qui lui sera allouée.

M. Peytel avait été nommé commissaire par l'assemblée générale du 2 avril 1875 pour un an, et une somme de 1.800 fr. avait été fixée pour sa rémunération par l'assemblé générale du 6 avril. […]

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES
CHEMIN DE FER DE BÔNE À GUELMA
Assemblée générale extraordinaire du 10 octobre 1876
(*Le Journal des finances*, 21 octobre 1876)

Les actionnaires de cette compagnie se sont réunis le 1er juillet dernier en assemblée générale, mais, faute du dépôt d'un nombre suffisant de titres, il leur avait été impossible de délibérer comme assemblée extraordinaire. Les questions qui devaient être débattues dans cette réunion viennent d'être soumises à l'assemblée du 10 octobre.

La séance était présidée par M. [Charles] Géry, président du conseil d'administration. Le nombre des titres représentés à la réunion était de 12.710.

L'ordre du jour appelait l'examen des traités d'exploitation conclus entre la Compagnie et le département de Constantine, d'une part, et entre la compagnie et une société spéciale, d'autre part. Les actionnaires avaient, en outre, à se prononcer sur l'extension des concessions actuelles de la compagnie.

Le rapport du conseil constate que la compagnie avait à se prémunir contre deux aléas : l'un résultant de la construction, l'autre de l'exploitation de ses lignes. Par un traité conclu avec la Société de Batignolles, le premier de ces aléas a été écarté ; il restait à prendre des mesures pour les éventualités attachées à l'exploitation.

La compagnie a passé avec le département de Constantine un contrat d'après lequel le conseil général lui garantit en tout état de cause un revenu de 720.000 fr.

Ce revenu a été fixé en tenant compte des frais d'exploitation calculés d'après le mouvement du trafic, et le conseil général, pour exercer un contrôle sur le fonctionnement de la garantie, n'aura qu'à suivre la marche des recettes. Cette combinaison, en même temps qu'elle sauvegarde la sécurité de la compagnie, évitera toute immixtion abusive du conseil général dans l'exploitation.

Cependant, les chiffres qui ont servi de base au traité conclu avec le département, pouvaient donner lieu à des mécomptes.

Afin de se couvrir contre ce risque, la compagnie a préparé un traité avec une société spéciale qui prendra l'exploitation à son compte.

Cette société se substituera à toutes les charges de la compagnie, et elle s'engage notamment à faire l'avance des sommes nécessaires au paiement des coupons pour le cas où il se produirait quelque retard dans le règlement des annuités dues par le département.

La Société sera fondée au capital de 500.000 francs, et tous les bénéfices qu'elle réalisera pour elle-même et qui excéderont 10 % de ce capital seront partagés par moitié entre elle et la compagnie.

La Société de construction de Batignolles s'est engagée à constituer cette société.

En réalité, dit le rapport du conseil, le traité passé avec la société d'exploitation est un véritable contrat d'assurance qui, aussi complètement qu'il est possible, garantit le revenu de notre capital.

Après cet exposé, la discussion s'est ouverte. Des actionnaires ont dit qu'il aurait été désirable que le texte des traités eût été mis à la disposition de l'assemblée. — M. le président a répondu que toute personne qui est venue faire le dépôt de ses titres aurait pu en prendre communication.

On a demandé ensuite pourquoi la compagnie ne croyait pas devoir exploiter elle-même. — M. le président et un de ses assesseurs ont expliqué, en rappelant les déclarations mêmes du rapport, que la Compagnie avait voulu chercher des garanties contre tout aléa, et qu'elle ne pouvait les trouver qu'en ayant recours à l'intervention d'une entreprise intéressée au succès et responsable. Par les conventions arrêtées avec cette entreprise, les actions sont à peu près assurées de recevoir un revenu de 29 fr. 60, sans compter des bénéfices éventuels à partager avec la société d'exploitation.

M. le président, reprenant la lecture du rapport, aborde l'examen des questions se rattachant à l'extension du réseau concédé.

La ligne de Bône à Guelma est évidemment destinée à être le tronc commun de voies ferrées qui iront vers Hammam-Meskoutine, Constantine, Tébessa, Soukh-Arrhas et la frontière de Tunisie. Ces prolongements traversent de riches contrées où les

produits miniers et agricoles, et le trafic des voyageurs, promettent des résultats avantageux. Le conseil a demandé à l'assemblée les pouvoirs nécessaires pour étendre, conformément à ces données, le réseau de la compagnie.

Un actionnaire a proposé de stipuler en accordant cette autorisation, que la compagnie n'accepterait aucune concession nouvelle sans une garantie de revenu de 6 % pour les capitaux employés à la construction. — Le conseil s'est rallié à cette proposition.

La résolution proposée aux actionnaires au sujet de ces extensions portait qu'une assemblée extraordinaire serait appelée à statuer sur l'acceptation ou le rejet des conventions nouvelles.

Le même actionnaire a dit qu'avec la stipulation de la garantie du revenu, il était moins utile de prendre l'avis d'une assemblée spéciale, et qu'il convenait de donner au conseil le droit de traiter définitivement, d'autant mieux que la nécessité d'en référer aux actionnaires est souvent une cause de retard dans les négociations conduites auprès de l'administration supérieure. — Ce vœu a obtenu l'approbation de l'assemblée.

L'assemblée a approuvé les traités passés par la compagnie avec le département de Constantine et la société d'exploitation, et donné tous pouvoirs au conseil pour accepter des concessions nouvelles, sous la seule réserve qu'une garantie de revenu de 6 % pour le capital engagé y soit attachée.

En outre, et pour se conformer aux exigences de la loi de 1867, l'assemblée a autorisé M. Desgrange, administrateur, à prendre un intérêt dans la société d'exploitation.

En levant la séance, M. le président a annoncé que la première section de la ligne venait d'être livrée à l'exploitation. La ligne entière pourra être exploitée en février prochain.

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER DE BÔNE À GUELMA

(*Le Journal des finances*, 10 février 1877)

Une Société anonyme dont la dénomination est : « Société d'exploitation du chemin de fer de Bône à Guelma », vient d'être fondée sous les auspices de M. Jules-Édouard Goüin et de M. Hubert Desgrange, ingénieurs.

Le but de la société est d'entreprendre l'exploitation du chemin de fer de Bône à Guelma, et en même temps de toutes autres lignes de chemin de fer en Algérie et en Tunisie, si l'assemblée générale des actionnaires le décide ultérieurement.

Le siège social est à Paris, rue Caumartin, 66. La durée de la Société est fixée à 14 années, et le capital social à 500.000 fr., divisé en 500 actions de mille francs chacune, mais susceptible d'être augmenté par l'assemblée générale des actionnaires, notamment en cas d'adjonction de nouvelles entreprises d'exploitation à celle du chemin de fer de Bône à Guelma.

Le conseil d'administration, nommé pour 8 ans, est composé de : M. Hubert Desgrange, ingénieur ; M. Jules Coutin [9] ; M. Alphonse Champouillon [10], ingénieur ; et M. Jules Goüin, ingénieur.

M. Stéphane Goüin est élu commissaire.

DOCUMENTS OFFICIELS
Projet de loi relatif à la déclaration d'utilité publique et à la concession de divers chemins en Algérie,
présenté au nom de M. le maréchal de Mac-Mahon,
duc de Magenta,
président de la République française,
par M. Albert Christophle,
ministre des travaux publics.
Renvoyé à la commission du budget de 1878.
(*Le Journal des finances*, 24 mars 1877)

Exposé des motifs

Messieurs, le gouverneur général civil de l'Algérie attache avec raison une importance considérable au développement du réseau de ses chemins de fer ; il considère ce développement comme un élément indispensable de la prospérité et de l'avenir de notre colonie.

L'Assemblée nationale a voté, le 13 décembre 1875, l'établissement d'un chemin de fer de Constantine à Sétif. M. le gouverneur général civil demande aujourd'hui de compléter l'œuvre de vos prédécesseurs, en approuvant la concession par lui faite des lignes qui doivent constituer la grande artère appelée a vivifier la riche province de Constantine et, plus tard, à relier Tanger, Alger et Tunis.

Ces lignes sont celles :

1° De Duvivier à Souk-Arrhas, avec prolongement jusqu'à Sidi-el-Hemessi ;

2° De Guelma au chemin de Constantine à Sétif, aux abords du Kroubs, en passant par Hamman-Meskoutine.

---

[9] Jules Coutin (et non *Coutain* ou *Courtin*) : chargé par le ministère des travaux publics d'une mission d'étude sur les systèmes d'exploitation des chemins de fer aux États-Unis (1851), secrétaire général, puis inspecteur général de l'exploitation des Chemins de fer de l'Ouest (Paris-Rouen), chargé d'une mission d'expertise du Nord-Est suisse à l'occasion de l'introduction des obligations de cette Cie sur le marché parisien par le Comptoir d'escompte.

[10] Alphonse Champouillon (Metz, 14 juillet 1834-Paris, 8 mars 1903) : marié en 1862 à Paris à Marie Mathilde Barbary. Ingénieur civil. Chevalier de la Légion d'honneur du 8 décembre 1869 comme ingénieur en chef des services administratifs de la Cie du canal de Suez. Administrateur de la S.A. pour la fabrication des fils et pointes cannelés (Système Chelot)(1875). Il entre ensuite à la Cie des Batignolles dont il devient administrateur délégué en 1878. Il la représente en 1877 au Bône-Guelma en même temps qu'il participe aux tentatives de sauvetage de deux affaires compromises par la faillite du Belge Simon Philippart : le Chemin de fer Lille-Valenciennes et de ceux de la Vendée. Administrateur du Dakar-Saint-Louis (1883). Scrutateur à la Cie de construction et d'exploitation des chemins de fer de l'État serbe (1887) — présidée par Hentsch, du Comptoir d'escompte—, liquidateur de la Compagnie du Chemin de fer et du Port de la Réunion (1888).

En outre, administrateur de la la Cie algérienne (1880-1892) — avec Jacques Siegfried qu'il côtoyait au Chemin de fer de la Vendée et au Bône-Guelma. Administrateur de la Société métallurgique du cuivre (1880), puis de la Société des métaux (1881-1888), jusqu'au krach des cuivres qui provoque la faillite du Comptoir d'escompte et lui vaut une condamnation pécuniaire. Administrateur, de la Société anonyme de pavage en bois (1884), avec Molinos. Administrateur de la Régie des chemins de fer et des travaux publics (RGCF) du comte Vitali (déc. 1897).

La ligne de Guelma au Kroubs, formant le prolongement naturel du chemin de fer de Bône à Guelma, rattache à la vallée si importante de la Seybouse et au port le plus actif de l'Algérie, la capitale administrative et militaire de la province ; elle dessert les sources thermales renommées d'Hammam-Meskoutine, auxquelles elle doit restituer, au profit de la colonisation algérienne, l'importance qu'elles avaient acquise au temps des Romains.

Cette ligne s'impose au point de vue de l'organisation administrative du département de Constantine, donne une satisfaction nécessaire aux intérêts commerciaux et militaires de la province, et présente incontestablement les caractères d'intérêt général et d'utilité publique qui lui ont été déjà reconnus par un décret en date du 11 juillet 1860.

La ligne de Duvivier à Souk-Arrhas doit établir une communication entre les vallées de la Medjerdah et de la Seybouse, et fournir un débouché à la région fertile dont Souk-Arrhas est le centre. Cette région paraît même appelée à un sérieux avenir industriel, lorsque les richesses métallurgiques qu'elle renferme seront en exploitation. Elle constitue la tête de la grande vallée de la Medjerdah : il est essentiel de la relier énergiquement à l'Algérie française.

Le prolongement de celle ligne, suivant la vallée de la Medjerdah jusqu'à la limite de nos possessions, formera la jonction du réseau algérien avec le réseau tunisien actuellement en construction, et ouvrira une voie de communication pour l'échange des relations commerciales entre les deux pays voisins et amis.

En étudiant la carte des provinces de l'Est de l'Algérie, on reconnaît tout d'abord que, pour s'étendre d'un côté vers la Tunisie et de l'autre vers Constantine, le chemin de fer de Bône à Guelma, occupant le bas-fond de la vallée de la Seybouse, aura deux escarpements à franchir : le premier et le plus important en deçà de Souk-Arrhas, au point de partage du bassin de la Seybouse et du bassin de la Medjerdah ; le second, au sommet de la vallée de l'oued Zenati, un des affluents de la Seybouse. Ces difficultés paraissent avoir été heureusement surmontées, et, sous ce rapport, les projets présentés ne laissent rien a désirer. (Rapport de M. l'inspecteur général Legros.)

Enfin, et conformément à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, qui considère cette disposition comme une condition essentielle, le chemin de fer d'intérêt local de Bône à Guelma serait classé comme ligne d'intérêt général et incorporé dans le réseau, conformément aux dispositions de l'article 2 du décret du 7 mai 1874, qui a approuvé la concession de cette ligne.

Les bases de la convention signée par M. le gouverneur général civil de l'Algérie paraissent favorables à l'État. Moyennant une garantie de 6 % sur un capital fixé à forfait, la construction à bref délai d'une grande voie d'intérêt général, sur un parcours de plus de 400 kilomètres, est complètement assurée. Aucune subvention n'est accordée ; le compte de premier établissement est bien réellement clos par le forfait, et la dépense à la charge de l'État est invariablement déterminée.

Les chiffres du capital garanti, de même que le taux de l'intérêt sont justifiés par tous les précédents algériens. Il serait facile de démontrer que ces sacrifices doivent amener dans la colonie, pour l'entretien des routes, le transport des troupes et des dépêches, la mise en culture et la vente des terrains domaniaux, la constitution des villages européens, etc., etc., de grandes réductions de dépenses et de larges compensations. Enfin, les sommes avancées par l'État à titre de garantie d'intérêt, lui seront remboursées dès que les produits nets du réseau atteindront 8 %, la moitié au moins de la différence entre 6 et 8 % devant être d'ailleurs affectée à la constitution d'un fonds de réserve.

La garantie de revenu net elle-même, on peut l'espérer, sera moins effective que nominale. En effet, en solidarisant toutes les lignes du réseau, on arrivera sans doute promptement à l'équilibre.

Ainsi, les produits de la ligne d'intérêt local de Bône à Guelma, incorporée dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général, dépasseront, dans un prochain avenir, les charges de son capital ; l'excédent de ces produits sera reporté sur les autres lignes et diminuera d'autant la garantie d'intérêt du Trésor. Cet excédent serait même considérable si les résultats de l'exploitation de la ligne de Bône à Guelma étaient les mêmes que ceux de sa similaire, la ligne de Philippeville à Constantine, laquelle, dès la cinquième année de son exploitation, a atteint le chiffre kilométrique de 82.000 fr. de recette brute.

Mais ce n'est pas tout. Le Gouvernement a été saisi d'une demande de la Compagnie de Bône à Guelma, tendant à être autorisée à inscrire, dans ses comptes d'exploitation, les avances qu'elle se propose de faire à la Compagnie de la Medjerdah pour l'exécution et la location des lignes de cette Compagnie et leur raccordement avec la ligne de Souk-Arrhas. La Compagnie de Bône à Guelma pense, avec raison, que la jonction de son réseau avec celui de la Medjerdah augmentera ses produits bruts dans des proportions importantes et lui procurera ainsi de grands avantages, auxquels l'État participera par la diminution générale de sa garantie. Le chemin de la Medjerdah, en effet, placé au milieu d'un pays d'une rare fertilité, et aboutissant à une grande ville, sera rapidement prospère ; il est manifeste, d'ailleurs, que les deux réseaux, isolés l'un de l'autre, seraient beaucoup moins productifs que s'ils sont réunis, chacun d'eux fonctionnera comme affluent de l'autre, et leur réunion permettra d'établir des mouvements de voyageurs et de marchandises auxquels on ne pourrait songer s'ils restaient séparés.

On sait que la garantie, répartie sur un ensemble de lignes, devient beaucoup plus légère ; les chances de trafic se compensent et s'équilibrent ; c'est un fait que l'expérience des exploitations de chemins de fer a suffisamment mis en évidence.

Si donc l'adjonction du réseau de la Medjerdah à celui de Bône-Guelma est de nature a équilibrer les garanties dues à ce dernier et à les réduire, il est juste, par suite, d'admettre le réseau de la Medjerdah au partage des sécurités qu'il crée : des précédents nombreux peuvent d'ailleurs être invoqués dans ce sens.

Enfin, la Compagnie concessionnaire avec laquelle a traité M. le gouverneur général, paraît mériter par son honorabilité, comme par les capitaux dont elle dispose, la confiance du gouvernement. La combinaison financière qu'elle propose donne les plus larges garanties à tous les intérêts. En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au double du capital-actions. Aucune émission d'obligations ne pourra être autorisée qu'après le versement des deux tiers au moins du capital-actions. Ce versement effectué, les fonds provenant des obligations devront être employés en bons du Trésor à cinq ans d'échéance ; et ces bons eux-mêmes seront déposés à la Caisse des dépôts et consignations pour être mis à la disposition de la Compagnie, au fur et à mesure seulement de la justification des travaux et sur autorisation du ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances et du gouverneur général civil de l'Algérie.

Le conseil général des ponts et chaussées, dans une délibération en date du 12 février 1877, a exprimé l'avis qu'il y a lieu : de prendre en considération les avant-projets présentés, en ajoutant, d'une part, que la combinaison financière proposée par les demandeurs ne soulève aucune objection moyennant qu'elle ait pour condition nécessaire le classement du chemin de Bône à Guelma comme ligne d'intérêt général ; d'autre part, que la durée de la concession à intervenir devra être définie de telle manière que les deux lignes fusionnées aient une seule et même échéance.

Il a été donné satisfaction à cet avis dans la rédaction des projets ci-joints.

Par lettre, en date du 27 février 1873, M. le ministre des finances a donné son assentiment à l'exécution du projet, sous la réserve de légères modifications dont, il a été tenu compte en partie.

Nous avons, en conséquence, l'honneur de vous présenter le projet de loi ci-joint, dont le texte a été délibéré et adopté par le conseil d'État, dans sa séance du 8 mars 1877.

Projet de loi

Art. 1. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après :

1° De Duvivier à Souk-Arrhas ;

2° De Guelma à la ligne de Constantine à Sétif, aux abords du Kroubs, en passant par Hammam-Meskoutine.

Art. 2. — Sont approuvées : 1° la convention relative à la concession de ces chemins de fer, y compris le prolongement de la ligne de Duvivier à Souk-Arrhas jusqu'à Sidi-el-Hemessi, passée, le 11 janvier 1877, entre le gouverneur général civil de l'Algérie et la Société de construction des Batignolles, au lieu et place de laquelle est substituée la Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma, en vertu d'un traité en date du 15 février 1877;

2° la convention additionnelle passée,le 8 mars 1877,

entre le gouverneur général civil de l'Algérie et la Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma.

Art. 3. — Le chemin de fer de Bône à Guelma est déclaré d'intérêt général, et sera compris, à ce titre, dans le réseau des chemins énoncés à l'article 1er.

Un décret rendu en conseil d'État réglera les conditions de la substitution de l'État au département de Constantine.

Art. 4. — Le capital-actions de la Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma, actuellement de 12.000.000 de fr., sera porté à 30.000.000 de fr. au moins.

Les émissions d'obligations ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'autorisations données par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances et sur la proposition du gouverneur général civil de l'Algérie.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au doublé du capital-actions.

Aucune émission d'obligation ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les deux tiers du capital-actions aient été versés.

Ce versement étant effectué, le ministre des travaux publics pourra, après avis du ministre des finances et après avis du gouverneur général civil de l'Algérie, autoriser, sur la demande de la Compagnie, des émissions immédiates d'obligations, sous la double condition :

1° Que les sommes provenant de ces émissions seront employées en bons du Trésor à cinq ans d'échéance.

Que ces bons seront déposés à la caisse des dépôts et consignations et ne seront remis à la Compagnie que sur autorisation du ministre des travaux publics et du ministre des finances, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, après justification, d'une part, de l'emploi, en achats de terrains, travaux, approvisionnements ou dépôt de cautionnement, d'une somme, au moins égale à celle dont la libre disposition sera demandée par la Compagnie; d'autre part, de l'emploi du capital-actions dans la même proportion que l'emploi du capital-obligations et dans les conditions qui viennent d'être énumérées.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation pour toutes les lignes comprises dans la convention susvisée, sera remis, tous les trois mois, au gouverneur général civil de l'Algérie, au ministre des travaux publics, au ministre des finances et inséré au *Journal officiel de la République française*.

Art. 6. — Les conventions et traités mentionnés ci-dessus et le cahier des charges annexés à la présente loi ne seront passibles que du droit fixe de 3 fr.

*
* *

Convention concernant les concessions de divers chemins de fer dans la province de Constantine.

L'an 1877, le 11 janvier,

Entre le gouverneur général civil de l'Algérie, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation législative de la présente convention,

D'une part :

Et la Société de construction des Batignolles, faisant élection de domicile en son siège social, avenue de Clichy, nº 176, à Paris, représentée par M. David Roederer[11], mandataire, dûment autorisé par ladite société,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Objet de la concession

Art. 1er. — Le gouverneur général civil, concède pour quatre vingt-dix neuf ans, à la Société de construction des Batignolles, qui l'accepte, la construction et l'exploitation :

D'un chemin de Duvivier à Souk-Arrhas, avec prolongement jusqu'à Sidi-el-Hemessi, et d'un chemin de Guelma à la ligne de Constantine à Sétif, aux abords du Kroubs, en passant par Hammam-Meskoutine.

Le terme de quatre vingt-dix neuf ans, commencera à courir, à partir de la promulgation de la loi qui ratifiera la présente convention.

La Société concessionnaire s'engage à exécuter le chemin de fer ci-dessus, à une voie, à ses frais, risques et périls, suivant les projets qui seront postérieurement et contradictoirement arrêtés, et en se conformant, pour la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Constantine à Sétif, sauf que, pour la partie comprise entre Duvivier et la frontière tunisienne, ainsi que pour les passages difficiles des autres lignes, le minimum du rayon des courbes de raccordement sera de 250 mètres, et le maximum de déclivité sera de 25 millièmes.

La Compagnie devra fournir, dans le délai d'un an, à partir de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, les études nécessaires pour que la ligne de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hemessi puisse être déclarée d'utilité publique.

Délais d'exécution

Art. 2. — Les lignes ci-dessus seront exécutées, savoir :

1° Le chemin de Guelma au Kroubs, par Hammam-Meskoutine, dans un délai dé quatre ans, à partir de la promulgation de la loi, qui rendra la présente concession définitive ;

2° Le chemin de Duvivier à Souk-Arrhas et le prolongement de Souk-Arrhas jusqu'à Sidi-el-Hemessi, dans un délai de six ans, à partir de la promulgation de la dite loi.

Garantie d'intérêt

---

[11] David Roederer (1827-1907) : entré à la Société des Batignolles en 1863, il dirige des chantiers en Espagne, en Autriche et en Roumanie. Fin 1887, il est nommé ingénieur en chef des travaux du port de Tunis. Voir encadré.

Art. 3. — Le gouverneur général civil garantit au nom de l'État, à la compagnie concessionnaire, pendant la durée de cette concession, un minimum de revenu net annuel de 6 % sur le capital de premier établissement des lignes concédées.

Ce capital est, dès à présent, fixé à forfait, savoir :

1° Pour la ligne de Duvivier à Souk-Arrhas, à 21.155.314 fr. ;

2° Pour la ligne de Guelma à Hamman-Meskoutine, à 4.172.570 fr. ;

3° Pour la ligne d'Hamman-Meskouline aux abords du Kroubs, à 18.968.000 fr. ;

Quant à la ligne de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hemessi, le capital de premier établissement en sera fixé ultérieurement, d'accord entre les parties, avant tout commencement d'exécution, sur le vu et la vérification des projets définitifs que devra fournir la Compagnie dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation de la loi, qui approuvera la présente concession. La garantie de revenu net commencera à courir du premier jour du trimestre qui suivra la mise en exploitation de chacune des sections successivement ouvertes des différentes lignes.

Contrôle des dépenses et recettes

Art. 4.— Pour l'évaluation du minimum de revenu net annuel de 6 %, garanti comme il est dit à l'article 3, les frais d'exploitation seront établis à forfait ainsi qu'il suit, par rapport aux recettes brutes moyennes kilométriques, savoir :

Au-dessous de 11.000 fr. de recette brute, 7.700 francs ;

De 11.000 à 12.000 fr. de recette brute, 70 % sans excéder 8.010 fr. ;

De 12.000 à 13.000 fr. de recette brute, 67 % sans excéder 8.320 fr. ;

De 13.000 à 14.000 fr. de recette brute, 64 % sans excéder. 8.340 fr. ;

De 14.000 à 15.000 fr. de recette brute, 61 % sans excéder 8.700 fr. ;

De 18.000 à 16.000 fr. de recette brute, 58 % sans excéder 8.800 fr. ;

De 16.000 à 20.000 fr. de recolle brute, 53 % sans excéder 10.400 fr. ;

Au delà de 20.000 fr. de recette brute, 52 %.

Les chiffres ci-dessus ne comprennent pas l'amortissement des emprunts contractés dans les limites du capital garanti par l'État. Cet amortissement sera ajouté aux frais d'exploitation fixés à forfait.

Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie du revenu stipulée ci dessus, les formes suivant lesquelles les concessionnaires seront tenus de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure, des recettes brutes des lignes concédées.

Les comptes de la garantie seront présentés par la Société concessionnaire dans le mois de janvier de chaque année, pour l'exercice écoulé, et il sera délivré, par l'État, un acompte à la Compagnie dans le mois qui suivra la remise des pièces.

En outre de ce compte, réglant chaque exercice annuel, il sera établi, sur les mêmes bases, un compte provisoire semestriel, qui sera remis au gouvernement dans la première quinzaine de juillet, et dont le montant sera payé dans le mois qui suivra celle remise, à titre d'acompte sur le résultat de l'année en cours.

Remboursement des avances faites par l'État

Art. 5 — Les sommes versées par l'État, pour former le revenu annuel de 6 % du capital de premier établissement, constituent des avantages sans intérêt. Elles devront être restituées par la société concessionnaire de la manière suivante :

La société concessionnaire versera, dans les caisses de l'État, jusqu'à complet remboursement, tout ce qui excédera un produit net de 8 %.

La différence entre 6 et 8 % appartiendra à la Compagnie ; mais la moitié au moins de celte différence devra être affectée à la constitution d'un fond de réserve, jusqu'à concurrence de 10 millions.

En cas de rachat ou à l'expiration de la concession, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de la créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme que l'État pourra devoir à la Compagnie pour la reprise du matériel et des approvisionnements.

Apport de la concession à une société anonyme

Art. 6. — Le concessionnaire sera tenu de constituer, dans le délai d'un an, une société anonyme, qui sera substituée à ses droits et obligations.

Le concessionnaire est, dès à présent, autorisé à faire l'apport de la présente concession à la Compagnie anonyme du chemin de fer de Bône à Guelma qui, après avoir pourvu à l'augmentation de son capital, poursuivra en son nom et directement la réalisation de la présente convention ; dans ce dernier cas, le gouverneur, général civil prend l'engagement, en vertu de l'article 2 du décret déclaratif d'utilité publique du chemin de fer de Bône à Guelma, de réunir ledit chemin de fer de Bône à Guelma au réseau des chemins de fer d'intérêt général sus-indiqués, en faisant substituer l'État purement et simplement au département de Constantine.

Aucune émission d'obligations ne. pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances, sur les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie.

Cautionnement

Art. 7. — Comme garantie des engagements pris pour la construction et l'exploitation des lignes sus-indiquées, les concessionnaires verseront, dans le délai qui sera fixé par le gouverneur général, à titre de cautionnement, une somme de 200.000 fr., en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue à la compagnie par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux ; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Fait double à Alger, les jour, mois et an que dessus.

Signé : [David] ROEDERER.

Général CHANZY.

Approuvant l'écriture et agissant au nom de la Compagnie de Bône-Guelma, substituée à la Société de construction des Batignolles, par acte en date du 15 février 1877.

Signé : [Charles] GÉRY.

Vu et approuvé en ce qui concerne la Société des Batignolles.

Signé : Ernest GOÜIN.

Convention additionnelle

L'an 1877 et le 8 mars,

Entre le gouverneur général civil de l'Algérie, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation législative de la présente convention, d'une part ;

Et la Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma, représentée par M. [Charles] Géry, président du conseil d'administration, agissant en vertu des pouvoirs donnés au conseil par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie, en date du 10 octobre 1876, et de la délégation qui lui a été conférée par le conseil, aux termes de sa délibération du 14 février 1877, d'autre part ;

Il a été reconnu ce qui suit :

Article premier. — La Société du chemin de fer de Bône à Guelma, ayant passé avec la Société des chemins de fer de la Medjerdah, à la date du 23 février 1877, un traité par suite duquel cette dernière Compagnie lui a cédé les droits et obligations qui dérivent, pour elle, du traité de concession relatif à la construction et à l'exploitation desdits chemins de fer, et ce pour la durée de la concession des chemins de fer de Bône à Guelma, les dispositions des articles 3, 4 et 5 de la convention du 11 janvier 1877, relatives à la garantie d'intérêt accordée par l'État pour les lignes de Duvivier à Souk-Arrhas, avec prolongement jusqu'à Sidï-el-Hemessi, et de Guelma à la ligne de Constantine à Sétif, aux abords du Kroubs, seront appliquées aux chemins de fer de la Medjerdah, construits et exploités par la Compagnie de Bône à Guelma.

Art. 2. — Le minimum de revenu net annuel, garanti par l'État pour lesdites lignes, est fixé à la somme de 10.122 francs par kilomètre exploité, sans, toutefois, que le nombre des kilomètres garantis puisse dépasser 220.

Art. 3. — La Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma ne pourra céder cette garantie sans l'autorisation du gouvernement.

La garantie cessera dans le cas de rachat du chemin de fer de la Medjerdah.

Dans ce cas, les sommes payées à la Compagnie du chemin de Bône à Guelma, pour le rachat, seront affectées, jusqu'à due concurrence, à rembourser immédiatement l'État des avances qu'il aura faites pour l'insuffisance de revenu desdits chemins, mais après réserve faite, par la Compagnie, pour le remboursement préalable des sommes non encore amorties sur les obligations émises pour couvrir les dépenses de premier établissement.

Les sommes qui resteraient dues à l'État seront portées au débit de la Compagnie de Bône à Guelma, pour être remboursées conformément aux stipulations de l'article 5 de la convention du 11 janvier 1877 :

Approuvant l'écriture :

Pour le gouverneur général civil, et en vertu de la délégation spéciale qui lui a été accordée par dépêche du 8 mars 1877, ci-annexée.

Signé : LE MYRE DE VILERS.

Conseiller d'État, directeur général des affaires civiles et financières.

Approuvant l'écriture :

Signé : [Charles] GÉRY.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE BÔNE À GUELMA
SOCIÉTÉ ANONYME
Capital: 18 millions de francs.
(*Le Journal des finances*, 24 mars 1877)

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire le samedi 14 avril 1877, à 2 heures, salle Philippe Herz, rue Clary, nº 4, à Paris.

Dépôt des actions au porteur, au siège social, rue Saint-Lazare, 28, ou au Comptoir d'escompte, rue Bergère.

CHEMINS de FER DE BÔNE À GUELMA
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des TP*, 28 avril 1877)

L'assemblée générale fixée au 14 avril n'ayant pu avoir lieu faute d'un dépôt suffisant d'actions, MM. les actionnaires sont de nouveau convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le mercredi 23 mai 1877. à 3 heures, salle Philippe Herz, rue Clary, 4, à Paris.

L'assemblée. générale extraordinaire est spécialement convoquée pour recevoir communication des traités et conventions conclus par le conseil d'administration, en vertu des pouvoirs qui lui avaient été conférés par l'assemblée générale du 10 octobre 1876 ; de voter, en conséquence, l'augmentation du capital social nécessaire, et d'apporter aux statuts telles modifications que de droit.

Les propriétaires de 10 actions ont droit d'assister à l'assemblée, ou de s'y faire représenter, à la condition d'avoir déposé leurs titres ou leurs certificats de dépôt dix jours au moins avant le 23 mai, dans l'un des établissements suivants :

1° Au siège social, à Paris, rue Saint-Lazare, 28 ;

2° Dans les bureaux de la Compagnie, à Bône (Algérie) ;

3° Au Comptoir d'escompte, rue Bergère, à Paris, et dans ses succursales de Lyon et de Marseille ;

4° Chez MM. Ab[raham] Sée et fils, banquiers, à Colmar et Mulhouse ;

5° Chez MM. [Charles et Edmond] Goudchaux, banquiers, à Metz,

Des formules de pouvoirs sont à la disposition des actionnaires dans chacun des lieux de dépôts ci-dessus indiqués.

CHEMIN DE FER DE BÔNE À GUELMA
Assemblée générale extraordinaire
(*Le Journal des finances*, 4 août 1877)

Les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma viennent de tenir, le 31 juillet, une assemblée générale extraordinaire, qui avait à délibérer sur les trois questions suivantes :

1° Mise au porteur de 36.000 actions, représentant le complément du capital-actions, élevé de 12 à 30 millions, les actions étant libérées de 250 fr. ;

2° Ratification du choix fait par le conseil de sept administrateurs nouveaux, portant de neuf à seize, aux termes des statuts modifiés, le nombre des membres du conseil d'administration ;

3° Prorogation des pouvoirs du conseil jusqu'à la fin de la période de construction des nouvelles lignes.

Ces propositions ont été votées à l'unanimité.

Les nouveaux administrateurs sont : MM. [Eugène] Buisson [12], [Wilbrod] Chabrol [13], [Jules] Coutin, [Gustave] Gobron [14], [Louis] de Nalèche [15], [Isidore] Salles [16] et [Charles] Sautter [17].

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BÔNE À GUELMA ET PROLONGEMENTS
Assemblée générale extraordinaire du 31 juillet 1877
(*Le Journal des finances*, 11 août 1877)

Cette assemblée, à laquelle 33.540 actions étaient représentées, s'est réunie sous la présidence de M. [Charles] Géry, président du conseil d'administration, pour délibérer, à titre extraordinaire, sur la transformation des actions nouvelles en actions au porteur et sur la reconstitution du conseil.

Le rapport, dont il a été donne lecture aux actionnaires, expose que les actions nouvelles n'ont été libérées que du quart au moment de leur création. Conformément à la loi, ces titres ont dû être nominatifs mais il en résultait de continuels inconvénients pour les détenteurs, qui, pour les négocier, étaient obligés à des transferts.

---

[12] Eugène Buisson : avoué, président de la Compagnie des agrées au tribunal de commerce de la Seine, censeur du Crédit foncier de France (1877)…

[13] Wilbrod Chabrol (1935-1919) : architecte du gouvernement et fils d'architecte du gouvernement, marié à Lucie Goüin (fille d'Ernest, sœur de Jules), en sorte qu'il devint administrateur de la Compagnie de construction des Batignolles et de plusieurs de ses filiales (Chemin de fer de la Seudre, Bône-Guelma). Quatre enfants : Maurice, avocat au Conseil d'État, administrateur de la Société Le Nickel (SLN)(1934), marié à Marie Gomel, fille d'un maître des requêtes au Conseil d'État devenu administrateur de la Compagnie de l'Est, du Crédit foncier et de la Société Le Nickel (SLN) ; Jacques ; Paul (1869-1899), marié à Yvonne Grimprel, fille de Georges (directeur au ministère des Finances, puis administrateur des Assurances La Nationale) ; et Mathilde, mariée au capitaine Hellot, puis à Henri Éclancher, ingénieur ECP, président de la Société d'industries agricoles de Meaux, Nantes et Algérie (SIAMNA).

[14] Gustave Gobron (1846-1911) : marié en 1882 à Suzanne Scheurer-Kestner (1862-1927), ce qui l'apparente à Charles Floquet et Jules Ferry, entre autres. Conseiller général de Buzançy (1874-1911), député (1885-1889), président du conseil général (1904-1911) et sénateur des Ardennes (1907-1911). Il débute comme sous-préfet de Miliana (Algérie) et de Sainte-Menehould (Marne) avant de prendre la direction des Chaussures Godillot, d'entrer au conseil des Sucreries coloniales à La Martinique(1881), puis de se lancer dans la construction automobile (Gobron-Brillié) et de participer à des compétitions. Son épouse s'illustre elle-même dans ces courses. Leur fils Jean (1885-1945) fut un pionnier de l'aviation. Leur fille Liliane épousa en 1920 A.J. Kientz.

[15] Louis de Nalèche (1828-1879) : avocat à la cour de cassation et au Conseil d'État, député de la Corrèze (1876-1879) et père d'Étienne de Nalèche (futur directeur du *Journal des débats* et administrateur de la Cie du canal de Suez).

[16] Comte Isidore Salles (1821-1900) : sous-commissaire de la République à Dax (1848), directeur de la presse au ministère de l'Intérieur, préfet de l'Aube (1863), puis du Bas-Rhin (1869-1870), censeur de la Banque hypothécaire d'Espagne (dont l'un des administrateurs, Leviez, fut, de 1872 à sa mort, commissaire aux comptes de la Banque de Paris et des Pays-Bas, et dont le sous-directeur, Lucien Villars, devint, en 1892, directeur de la la BPPB), administrateur du Chemin de fer de l'Ouest-Algérien (1878), commissaire aux comptes (1883), puis censeur (1890) de la BPPB, censeur de la Banque internationale de Paris (1889) — établissement qui se fondra en 1902 dans la BFCI —, et, par ricochet, administrateur du Koursk-Charkow-Azow. Poète en langue française et en langue d'oc. Une fille, Marie, mariée à Fernand. Benedetti (1847-1929), diplomate, puis administrateur de sociétés (Omnium lyonnais, Tramways algériens, Société minière de la Nouvelle-Calédonie…), fils du comte Vincent Benedetti, ambassadeur du Second Empire.

Voir notice sur le Qui êtes-vous ? 1924.

[17] Charles Sautter : administrateur du Crédit lyonnais (1863), puis directeur (1872) et administrateur-directeur (1889) de la Banque de Paris et des Pays-Bas (BPPB), jusqu'à son décès en 1892. Président des Forges et aciéries du Nord et de l'Est. Administrateur des Entrepôts et magasins généraux de Paris (1874), de la Banque hypothécaire de France (1879), de la Banque de l'Indochine (1881)(président en 1889), des Marchés du Temple et Saint-Honoré (1880), de l'Imprimerie Chaix, etc.

Un grand nombre d'actionnaires avaient demandé qu'on appelât le second quart, afin de pouvoir transformer les titres en actions au porteur. La Banque de Paris [BPPB], qui possède une quantité considérable d'actions, avait appuyé ce voeu.

Le second quart sur les actions nouvelles a été appelé, et, à la date du 28 juillet; il était presque entièrement versé.

Dans ces conditions, pour que la transformation des actions pût s'effectuer, il était nécessaire d'obtenir l'autorisation de l'assemblée générale. Tel était le but de la réunion du 31 juillet.

L'assemblée générale du 23 mai dernier a autorisé le conseil à se compléter par l'adjonction de nouveaux membres. En vertu de cette décision, MM. [Wilbrod] Chabrol, [Jules] Coutin, [Gustave] Gobron, [Isidore] Salles, [Louis] de Nalèches, [Charles] Sautter et [Eugène] Buisson ont été nommés administrateurs.

Le conseil a toutefois pensé qu'il convenait de demander à l'assemblée une investiture nouvelle pour tous les administrateurs.

Il a, en même temps, invité l'assemblée à fixer à 100.000 francs par an l'allocation mise à là disposition du conseil d'administration.

Enfin, M. Coutin, faisant partie de la Société d'exploitation du Chemin de fer de Bône à Guelma [18], et M. Sautter, étant directeur de la Banque de Paris [BPPB], avaient à obtenir de l'assemblée une autorisation spéciale pour siéger au conseil de Bône à Guelma, tout en conservant leurs autres fonctions.

En terminant, le rapport fait connaître à l'assemblée que les études définitives de la ligne de Guelma au Kroubs sont terminées.

La Compagnie pense être en mesure de livrer à l'exploitation, l'année prochaine, la première section de la ligne qui se dirige vers la Tunisie.

Après la lecture du rapport, un actionnaire a pris la parole.

Il a dit qu'on avait annoncé que les actionnaires pourraient souscrire des obligations au pair, soit 250 fr. ; cependant, ces titres sont émis à 306 fr. 25. Il a, de plus, exprimé sa surprise de ce que la Compagnie ait cédé à 250 fr., à la Banque de Paris [BPPB], des obligations qu'elle aurait pu placer elle-même au prix où elles sont émises actuellement.

M. le président a répondu qu'il n'a pas été convenu que les actionnaires auraient droit de souscrire à 250 fr., mais seulement que leurs demandes ne seraient pas réduites. Quant à l'écart entre le cours auquel la Banque de Paris a pris ferme les obligations et celui auquel elle les émet, il est motivé par les risques, charges et responsabilités diverses assumées par la Banque de Paris dans cette opération. Ces faits, qui ne sont pas assez connus, sont une réponse aux attaques dirigées par plusieurs journaux contre l'émission. Au reste, a ajouté le président, nous ne pouvions pas nous dispenser de recourir à l'intermédiaire d'un grand établissement financier, car lorsque nous avons traité avec l'État, nous devions lui fournir une sorte de caution du placement de nos emprunts.

Un autre actionnaire a demandé sur quels fonds seraient pris les 100.000 francs attribués au conseil.

M. le président a dit que cette somme serait prélevée sur le fonds de 8.500.000 fr. constitué par la Société de Batignolles, et qui doit permettre de faire face, entre autres dépenses, aux frais d'administration.

Un autre actionnaire a demandé si les actions nouvelles auraient les mêmes droits que les actions anciennes.

Il lui a été répondu que les deux catégories de titres seraient complètement assimilées.

Après ces explications, on est passé à l'ordre du jour. L'assemblée a décidé que les actions nouvelles étant libérées de moitié, pourront être converties en actions au

---

[18] Coutin : membre du conseil de la Société de la Medjerdah, selon le compte rendu de la même AGE par le *Journal des chemins de fer*, 4 août 1877.

porteur, à la demande des actionnaires ; elle a ratifié les nominations d'administrateurs faites par les conseil, et réélu le conseil entier pour six ans ; elle a spécialement autorisé MM. Coutin et Sautter à exercer les fonctions d'administrateurs de la Compagnie, en conservant leurs autres situations ; enfin, elle à fixé à 100.000 fr. la somme à mettre annuellement à la disposition du conseil.

BÔNE À GUELMA
(*Le Journal des finances*, 16 mars 1878)

Le journal algérien la *Seybouze* nous apprend que M. Géry, président de la Compagnie de Bône à Guelma, qui était à Tunis, ces jours derniers, a obtenu, après de longs pourparlers avec le bey, la concession définitive de la ligne tunisienne de Béja à la frontière française.

Jusqu'alors, la Compagnie française ne s'était que substituée à la Compagnie anglaise, qui avait laissé tomber en désuétude la concession du chemin de fer de Tunis à Béjà.

Quant aux obligations de cette compagnie, elles se maintiennent très fermes au cours de 320, malgré les incertitudes et les tendances plus faibles du marché.

Mais dès que les causes qui paralysent encore la reprise des transactions auront disparu, nul doute que la différence, d'environ 20 fr., qui existe encore entre ces titres et ceux de nos grandes compagnies, disparaîtra promptement.

Bône-Guelma
(*Le Figaro*, 9 juin 1878)

On cote les actions Bône-Guelma à 558 75 et à 557 50. La hausse est lente à se produire mais les cours devront s'élever aux environs de 600 fr. par la force des choses et la logique des calculs.

Les obligations Bône-Guelma sont à 326 25.

Nous avons contribué à ce prix normal, en le prédisant et en prouvant qu'il était nécessaire et indiscutable, lorsque les titres se négociaient au-dessous de 300 fr. Le même résultat, c'est-à-dire le prix normal de six cents francs, sera attribué aux actions Bône-Guelma. Pour y arriver, il ne faudra qu'un peu de persévérance. Nous n'en manquerons pas.

CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA
Assemblée générale du 27 juin 1878
(*Le Journal des finances*, 13 juillet 1878)

L'assemblée, ouverte sous la présidence de M. [Charles] Géry, n'a pu avoir lieu qu'en la forme ordinaire, par suite de l'insuffisance du nombre de titres déposés.

Le conseil déclare que les 36.000 actions nouvelles ont été souscrites et libérées de moitié, et que 60 millions ont été versés par la Banque de Paris [BPPB] sur l'émission des 240.000 obligations.

La Compagnie a ouvert à l'exploitation, en avril 1877, la ligne de Duviver à Guelma, faisant suite à la section de Bône à Duvivier. La longueur exploitée s'est ainsi trouvée portée à 89 kilomètres.

Pendant le mois de mai 1877, les deux lignes ont produit une recette de 1.170 fr. par jour, ou 4,851 fr. par kilomètre.

En mai 1878, la recette a été de 1.809 fr. par jour, soit 7,502 fr. par kilomètre.

Le rapprochement de ces chiffres autorisé à bien augurer de l'avenir.

Le conseil déclare que par suite dès faits nouveaux qui ont modifié la constitution de l'entreprise, il a été nécessaire de remanier le traité d'exploitation conclu en 1876.

Le premier traité liait la Compagnie pour une période de douze ans et lui imposait le paiement d'une indemnité si elle voulait reprendre sa liberté d'action après six années révolues.

Le traité, actuel n'est conclu que pour six ans. À son expiration, la Compagnie sera libre de renouveler ou d'exploiter elle-même.

Le traité de 1876 limitait à 50.000 fr. la garantie de la Société en cas d'accident.

Le traité nouveau assure à la Compagnie la garantie complète de la Société d'exploitation pour tous les cas qui peuvent se présenter.

Enfin, le nouveau traité intéresse davantage la Société d'exploitation au développement du trafic, et attribue à la Compagnie les trois quarts des bénéfices au lieu de la moitié qui lui revenait avant.

L'assemblée décide, en outre, que le tirage des actions aura lieu dans la première quinzaine de septembre, donne son approbation au nouveau traité d'exploitation pour les lignes de Bône-Guelma et prolongements, en date du 15 juin 1878, et nomme M. [Joanny] Peytel, commissaire des comptes pour l'année 1878.

Les actions libérées sont à 575 ; les titres non libérés à 538 75.

Une garantie 6 % du gouvernement français est acquise à tout le capital employé dans cette entreprise.

Le revenu garantie est de 29 fr. 60.

L'amortissement à 600 fr. par action est également garanti par l'État.

Les prix des actions Bône-Guelma sont susceptibles d'une hausse importante. Les actions non libérées sont particulièrement en retard.

[Inauguration]

(*Le Journal des débats*, 23 avril 1879)

On nous écrit de Tunis, le 15 avril

« Hier, lundi 14 avril, a eu lieu l'inauguration solennelle du premier tronçon achevé entre Tunis et Oued-Zarga, du chemin de fer que la Compagnie de Bône-Guelma a commencé il y a trois ans et qui reliera la Tunisie et l'Algérie.

S. A. le bey de Tunis, suivi des principaux dignitaires de l'État, du charge d'affaires de France et des autres consuls généraux étrangers, de l'évêque de Tunis, de l'archimandrite grec et de divers notables européens, s'est rendu de Tunis à Medjez-el-Bab, et sur tout ce parcours de 80 kilomètres, les populations indigènes, drapeaux religieux en tête, sont accourues avec des cris de joie. Des *fantasias* ont été exécutées devant le train aux stations de Tebourba et de Medjez-el-Bab.

À la gare de cette dernière ville a eu lieu un déjeuner de 80 couverts, présidé par S. A. ayant a sa droite M. Th. Roustan, consul général et chargé d'affaires de France, et à sa gauche M. Charles Géry, ancien conseiller d'État, président de la Compagnie de Bône-Guelma.

Le secrétaire général du gouvernement, *ministre de la plume*, a lu en arabe, au nom de S. A., un discours de circonstance aussitôt traduit par le premier interprète français du bey, M. Antoine Conti. M. Ch. Géry a répondu en français.

Le soir à neuf heures, après un brillant feu d'artifice, la colonie française de Tunis a voulu fêter le grand événement du jour, aussi important pour l'avenir du pays que pour

l'influence française, en se réunissant autour d'un *punch* offert à la Compagnie du chemin de fer et à toutes les administrations françaises, dans la salle de la Société philharmonique pavoisée des couleurs nationales. Après un toast porté au chargé d'affaires de France, président, par M. Jules Rousseau, député de la nation, et la réponse du chargé d'affaires, M. Nonce Rocca, membre français de la commission financière, a lu une poésie intitulée *Toast à la France*, qui a été suivie de l'air national français, joué par l'Orphéon des *Enfants de Bône* venu tout exprès à Tunis. D'autres toasts ont été portés, l'un par le président des *Enfants de Bône*, à la colonie française de Tunis ; l'autre par M. de Sancy, membre français da la commission financière, à M. Ch. Géry. Ce dernier, dans sa réponse, a fait ressortir la portée de l'œuvre qu'il a eu l'honneur de fonder en Tunisie sous les auspices de la France et pour le bien des deux pays. »

Chemin de fer de Bône à Guelma
Assemblée du 15 mai 1879
(*Le Capitaliste*, 21 mai 1879)

Le rapport présenté aux actionnaires constate, qu'au 31 décembre 1878 il restait à appeler 250 fr. sur 36.000 actions, soit une somme totale de fr. 9.000.000.

Le conseil d'administration a résolu de faire l'appel de ces 250 fr. à verser et a déterminé que :

125 fr. seraient versés le 1er octobre 1879,

Et 125 fr. le 1er avril 1880.

Dès le 1er avril 1879, la Compagnie a accepté ces versements par anticipation : Sur les 30.000 actions, 18.715 se sont libérées par 4.737.806 fr., soit plus de la moitié des sommes exigibles par la suite.

Le président a ensuite jeté un coup d'œil d'ensemble sur l'état des travaux de la Compagnie.

Au 23 avril 1877, la Compagnie avait livré à l'exploitation 89 kilomètres de voies ferrées, et en 1878, 105 nouveaux kilomètres ; soit au 31 décembre 1878, 194 kilomètres en activité.

Depuis cette époque, la 3e et la 4e section, de Guelma au Kroubs, 52 kilomètres ont été mis en service.

Au 30 juin prochain, sera terminée la ligne de Hamman-Meskoutine à l'oued Zenati.

Avant un mois à peine, les trains pourront aller directement du port de Bône au Kroubs, c'est-à-dire à Constantine par une ligne ininterrompue de 203 kilomètres 99 mètres.

Plus de 300 kilomètres seront alors en exploitation.

Sur les lignes de Tunisie, l'activité des travaux n'a pas été moins grande. Deux sections de 21 kilomètres seront livrées en septembre et décembre prochains ; une troisième de 22 kilomètres en mars 1880, et enfin, une quatrième de 32 kilomètres en juin 1880. Ainsi, d'ici un an le réseau de Tunis à la frontière française sera terminé, et il ne restera plus qu'à le relier à Bône et à Constantine.

Les travaux vont être commencés d'abord par la ligne de Duvivier à Souk-Arrhas ; les études et les enquêtes sont déjà terminées.

Quant à la partie de Souk-Arrhas à la frontière de Tunisie, les négociations se poursuivent pour la fixation du capital de premier établissement, conformément à la convention intervenue.

En somme, tous les travaux du réseau complet seront terminés le 1er mars 1883.

Après avoir fait connaître les résultats de l'exploitation, résultats satisfaisants, et qui sont de nature à donner de véritables espérances pour l'avenir, le rapport examine les

divers articles du bilan, et indique que le conseil, afin d'unifier le type des actions, a fait confectionner 60.000 actions définitives, munies de quarante coupons semestriels, actions qui seront délivrées soit en échange des actions anciennes dont la feuille de coupons est épuisée, soit en échange des actions nouvelles, au fur et à mesure de leur libération.

Les actionnaires ont ensuite voté les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale approuve, en tout leur contenu, les rapports du conseil d'administration et du commissaire, et les comptes de l'exercice 1878 ;

2° L'assemblée générale donne, en temps que de besoin, au conseil d'administration, les pouvoirs les plus étendus pour traiter avec un ou plusieurs entrepreneurs de la construction de la ligne de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hemessi, dont le capital d'établissement, à garantir par l'État, va être fixé d'accord entre le gouvernement et la Compagnie ;

3° L'assemblée générale ratifie la nomination faite à titre provisoire par le conseil de MM. [Louis] Richard, [Alphonse] Champouillon et [Théodore] Villars *[sic : Villard [19]]* comme administrateurs, en remplacement de MM. [Eugène] Buisson, Stéphane Goüin et [Louis] de Nalèche, décédés ;

4° Et l'assemblée générale réélit M. [Joanny] Peytel, commissaire vérificateur des comptes pour l'exercice 1879.

Les assemblées d'actionnaires
Bône à Guelma
(*Le Capitaliste*, 11 août 1880)

Le rapport du conseil expose la situation financière de la compagnie, qui est des plus satisfaisantes.

Les dépenses consacrées en 1879 aux travaux du réseau, se sont élevées à 25 millions.

Depuis le 29 juin 1879, la ligne de Guelma au Kroubs est entièrement exploitée. En Tunisie, on a ouvert les sections de Oued-Zorbja à Beja, de Beja à Souk-el-Arba et de Souk-el-Arba à la frontière. La ligne tunisienne, aujourd'hui terminée, est en pleine possession de la garantie d'intérêt.

Il reste à joindre la ligne tunisienne au réseau algérien.

On sait que la fixation du capital d'établissement de la section de Souk-Arrhas à la frontière tunisienne avait été réservée. Par suite d'un accord entre la compagnie et l'administration, ce capital est désormais arrêté, et son chiffre sera rendu définitif par une loi qui sera présentée aux Chambres à la prochaine session.

L'ensemble des lignes actuellement exploitées par la compagnie forme une étendue de 400 kilomètres. Le rapport constate que les recettes sont en progrès.

---

[19] Théodore Villard (1838-1904) : il prend la présidence en 1884. Voir encadré ci-dessous.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice ; elle a élu administrateur M. Émile Level [20], ingénieur, en remplacement de M. [Jules] Coutin, décédé, et donné à cet effet une autorisation spéciale à M. [Émile] Level, qui est déjà administrateur de la société d'exploitation ; elle a également réélu M. [Joanny] Peytel, commissaire.

BÔNE-GUELMA
(*Le Capitaliste*, 25 août 1880)

C'est bien l'occasion de rendre au président de la Compagnie Bône-Guelma, l'honorable M. [Charles] Géry, un témoignage public pour le zèle si intelligemment et si efficacement déployé par lui dans cette délicate affaire

---

Bône à Guelma
(*Le Capitaliste*, 16 février 1881)

C'est le 5 juin prochain qu'aura lieu la prise de possession par cette Compagnie de la ligne de Tunis à La Goulette.

AFFAIRES DE TUNISIE
(*Le Temps*, 22 mars 1881)

Le journal le *Napoléon* a publié hier matin, au sujet du chemin de fer de Tunis à Hammam-Lif, dont les travaux ont été arbitrairement suspendus, un article intitulé « Question tunisienne », qui contient autant d'erreurs que de mots.

Le correspondant italien de ce journal produit les allégations suivantes :

« Il y a douze ans, le gouvernement tunisien a concédé à un sieur Mancardi, avec la ligne qui relie Tunis à La Goulette par la rive gauche du lac, un autre embranchement sur la rive droite aboutissant à la Hammam-Lif, station thermale située à quelques kilomètres de la capitale. La concession Mancardi passa entre les mains des Espagnols, pour être ensuite dévolue aux Anglais, qui créèrent le chemin de fer Tunis-Goulette, mais négligèrent d'établir l'embranchement de la Hammam-Lif.

---

[20] Émile Level (Paris, 1839-Paris, 1905) : fils de Léon Aron Lewel. Frère cadet de Paul Level (1831-1896), administrateur délégué des Docks et entrepôts de Marseille et père du futur patron de Péchiney, et de Georges Level (1840-1911)(ci-dessous). Père de cinq enfants dont Georges (1870-1939), commissaire aux comptes de la Cie générale du gaz pour la France et l'étranger, Francis (1873-1945), administrateur des Chemins de fer des Pyrénées-Orientales, du Comptoir central des voies ferrées, de la Société de transports en commun de la région parisienne…, et Paul-Émile (1877-1921), inspecteur des eaux et forêts, maire d'Étretat.

Ingénieur ECP, il travaille d'abord pendant trois ans pour le P.-O., puis dirige de petites lignes affluentes de la Compagnie du Nord et participe au contrôle des dépenses de construction du Chemin de fer de l'Est-Algérien (avril 1877). Peu après se créée, sous les auspice de la Banque de Paris et des Pays-Bas (BPPB), la Société générale des chemins de fer économiques (les « Économiques ») dont il sera le directeur jusqu'à son décès, veillant spécialement à faciliter ses transbordements avec les grandes lignes. En outre, membre du Comité consultatif des chemins de fer, administrateur des Tramways de Tours, des Tramways de Lorient, de la Société d'études et de voitures automobiles (1898) et commissaire aux comptes pendant une vingtaine d'années de la Cie générale du gaz pour la France et l'étranger, autre émanation de la Banque de Paris. Maire du 17e arrondissement de Paris de 1892 à 1901.

La Société italienne Rubattino étant devenue adjudicataire de la ligne anglaise Tunis-Goulette, le consul général d'Italie, M. Maccio, s'appuyant sur le texte de la concession Mancardi, revendique aujourd'hui pour ses nationaux seuls le droit de créer une station à la Hammam-Lif. »

Nous avons sous les yeux le texte des concessions de la ligne de Tunis à La Goulette et de la ligne de Tunis à Hammam-Lif.

Voici la vérité vraie :

La ligne de La Goulette a été concédée à une Compagnie anglaise, le 23 août 1871; celle de Tunis à Hammam-Lif a été concédée le 15 novembre 1872, à une société italienne, à MM. Tholmé et Mancardi.

Les deux concessions étaient entièrement distinctes, indépendantes l'une de l'autre. La première partait de Tunis pour se diriger vers le nord, la seconde plongeait vers l'est en sens absolument contraire. Les deux concessionnaires n'avaient pas plus de rapport entre eux que les deux concessions.

La Compagnie anglaise a tenu ses engagements. Elle a exécuté tant bien que mal la ligne de La Goulette mais il n'en a pas été de même pour la société italienne. Cette société devait « ouvrir au public le chemin de fer de Tunis à Hammam-Lif dans un délai de douze mois » ; non seulement elle n'a pas complété ses travaux dans ce délai, mais elle a laissé passer huit années sans donner un coup de pioche, sans faire même un commencement d'étude. Tholmé était mort ; Mancardi déclaré en faillite, avait quitté la Tunisie ; la convention du 15 novembre 1872 était périmée, lorsque, le 14 août 1880, le bey concéda à la Compagnie de Bône-Guelma la ligne du Sahel qui, aux termes mêmes de la concession, avait Hammam-Lif pour point de passage « obligé ».

Il n'y a donc et il n'y a jamais eu aucune connexité entre la concession anglaise de La Goulette et la concession Mancardi. Si fertile que soit son imagination, M. Maccio aura de la peine à établir comment, par suite de l'adjudication consentie en 1880, à M. Rubattino, du chemin de fer de La Goulette, « ses nationaux seuls ont le droit de créer une station à l'Hammam-Lif », comme le prétend le *Napoléon*.

Il aura aussi de la peine à trouver dans « le bon tour » qu'il a joué à la France, à l'occasion de La Goulette, « un tour nouveau » pour Hammam-Lif et surtout à faire admettre que les prétentions qu'il soulève peuvent être soumises à un arbitrage. Il n'est pas besoin d'arbitrage pour savoir si, en Tunisie, les engagements pris vis-à-vis des Français doivent être tenus et si les traités doivent être exécutés.

TUNISIE

(*Le Journal des débats*, 6 juin 1881)

On annonce de Tunis que le gouvernement du Bey vient d'écarter définitivement les prétentions de la Compagnie Rubattino et de lever les dernières difficultés qui s'opposaient à l'établissement de la station d'Hammam-Lif, la première étape de la ligne du Sahel.

Cette décision prouve que le gouvernement tunisien entend tenir les engagements qu'il a pris par le traité du 12 mai. C'est son intérêt encore plus que le nôtre.

CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA

Assemblée générale du

(*Le Journal des finances*, 6 août 1881)

Elle était présidée par M. [Charles] Géry, président du conseil d'administration, assisté comme assesseurs de M. Ernest Goüin et Mirabaud Paccard, les deux plus forts actionnaires présents.

Les communications faites à l'assemblée constatent que capital de 90 millions fourni par les actions, les obligations de la Société a été consacré, jusqu'à concurrence de 76.000.000 fr., aux dépenses de construction ; les frais généraux en ont absorbé une autre portion.

Il restait disponible à la fin de l'exercice 1879 une somme de 27.800.000 francs, représentée par les bons du Trésor déposés à la Caisse des dépôts et consignations, sur le produit de la vente des obligations. Ces disponibilités se trouvaient, au 31 décembre, dernière date de la clôture de l'exercice dont il était rendu compte aux actionnaires, réduites à 12 millions, par suite de l'affectation d'une partie de ses ressources aux travaux exécutés en 1880.

Ces travaux ont été conduits avec assez d'énergie pour permettre de devancer d'une année l'achèvement de la ligne tunisienne, de Tunis à Ghardimaou. La construction de la section de Bône au Kroubs, de 56 kilomètres, a reçu également une impulsion énergique et la ligne a été reçue par les fonctionnaires administratifs le 30 juin dernier.

Seule une section de faible importance comme étendue sinon comme travaux, reste encore à exécuter pour assurer la jonction du réseau algérien et du réseau tunisien.

La Société se trouve ainsi avoir presque terminé en moins de six années la ligne de 400 kilomètres de la construction de laquelle elle avait pris charge, et elle se félicite d'être parvenue au terme de cette tâche, sans qu'aucun désaccord se soit produit entre elle et le contrôle administratif ou l'entrepreneur général.

Les lignes construites, en y comprenant la lacune encore existante de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hemessi, ne représentent pas le nombre intégral de kilomètres auxquels doit s'étendre la garantie d'intérêts fixée par la loi de 1877. Il en resterait encore à exécuter ; ils doivent comprendre la ligne de Tunis à Guelma dont la construction, autorisée, est déjà commencée, et un autre tronçon qui sera prêt dans un an.

D'autres lignes sont réservées à la Société : telles sont les lignes du Grand Tunisien, de Djedeida à Bizerte et du Sahel, pour qui le vote de la loi de garantie est attendu.

L'entente à réaliser à propos de la fixation du prix de revient de la ligne Souk-Arrhas a retardé le vote du crédit de garantie : ce vote est attendu prochainement.

Les recettes du trafic pendant l'exercice 1880 ont accusé une notable augmentation sur les lignes algériennes ; elles ont, au contraire, diminué sur les lignes tunisiennes, où la longueur des voies exploitées est moindre et où les récoltes ont subi, du fait de la sécheresse, une décroissance importante ; cette situation, toute temporaire d'ailleurs, doit s'améliorer sensiblement par la réalisation de la jonction des deux réseaux.

Des modifications heureuses ont été apportées dans les tarifs ; de plus, avec un personnel devenant chaque jour plus expérimenté, la société se félicite, à bon droit, de n'avoir eu dans son exploitation aucun accident, même de minime importance à regretter au cours de l'exercice.

L'expédition française contre les Kroumirs et en Tunisie a été, pour les lignes et pour le personnel de la société, une épreuve dont l'un et l'autre sont sortis à leur honneur: la marche des trains n'a pas été un instant interrompue.

L'ingénieur en chef de la Compagnie, M. Duportal, a suivi l'expédition contre les Kroumirs comme chef de bataillon du génie territorial, et les services qu'il a rendus lui ont valu d'être nommé officier de la Légion d'honneur.

Les travaux exécutés en 1880, sur la somme de 500.000 fr. affectée à la ligne de Bône à Guelma, s'élèvent à 38.276 fr. 15 c. ; le solde encore disponible est de 290.853 fr. 25 c. ; et la Société de construction des Batignolles est débitrice, de ce chef, de 290.585 fr. 10 c.

Les sommes dues par l'État, déduction faite des acomptes reçus, s'élevaient, au 31 décembre dernier, à 6.609.101 fr. 53 c, chiffre qui dépasse de beaucoup celui qui

résultera du fonctionnement normal de la garantie. L'État avait contesté l'obligation pour lui de payer les insuffisances d'exploitation. Cette difficulté a disparu, mais le retard apporté au paiement des sommes dues a nécessité des emprunts de la part de la Société.

Les avances de la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB] s'élevaient, au 31 décembre dernier, à 4.197.821 fr. Les charges d'intérêt en résultant se chiffraient, pour la ligne de Bône à Guelma seulement, par 142.770 fr. 33 c. et constitueraient pour la société une perte réelle si l'État, comme il faut l'espérer, ne reconnaissait pas qu'il doit à la société des intérêts comme indemnité de retard dans ses paiements. Le compte débiteur, qui figure à l'actif pour l'importance que nous venons d'indiquer, est donc considéré comme devant être soldé.

Des explications, sollicitées par l'un des assistants, ont été fournies par le président au sujet de cette question des intérêts de retard.

Le principe du droit pour la société est à peu près formellement admis par un projet de loi portant ouverture de crédits supplémentaires soumis en ce moment aux Chambres, et il n'y a point de difficultés à prévoir pour l'extension de ce principe aux prolongements de la ligne principale.

Une autre question a été posée relativement aux ressources à réaliser pour la ligne de Souk-Arrhas. Les dépenses de cette ligne doivent être d'environ 25 millions de francs. Il n'y aura à s'occuper de réunir les ressources nécessaires qu'après le vote de la loi de garantie. Elles auront à être fournies, 1/3 par une émission d'actions, 2/3 par des obligations.

Un droit de souscription privilégié sera réservé, dans tous les cas, aux actionnaires anciens.

C'est à l'unanimité que les résolutions soumises à l'assemblée ont été adoptées par elle.

AFFAIRES DE TUNISIE
(*Le Temps*, 27 juin 1882)

Demain sera inaugurée la ligne du chemin de fer de Tunis à Hammam-Lif, première station de la future ligne du Sahel, qui aura une grande importance. Cette station est appelée à faire concurrence à La Goulette par son heureuse situation, par ses eaux thermales et ses bains de mer. Les spéculateurs y achètent des terrains considérables. Quelques maisons et palais y existent déjà. — D.

CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA
(*Le Journal des finances*, 14 juillet 1883)

L'assemblée générale, qui doit avoir lieu le 19 courant, aura à pourvoir au remplacement de trois administrateurs, des modifications importantes venant de se produire dans la composition du conseil d'administration.

On annonce que M. [Charles] Géry, ancien conseiller d'État, président du conseil, M. [Charles] Sautter, directeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas, et M. [Jacques] Siegfried, administrateur du Comptoir d'escompte de Paris, se sont retirés du conseil.

Il est regrettable de voir sortir du conseil trois membres qui, depuis la fondation de la Compagnie de Bône à Guelma, avaient toujours apporté le concours le plus actif à cette entreprise.

CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 juillet 1883)

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, a eu lieu hier.

Elle a donné son approbation aux comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1882, qui lui étaient soumis.

M. Peytel a été réélu commissaire pour 1883, M. Léonce Mahoû [21] a été nommé à ces mêmes fonctions

L'assemblée avait, en outre, à procéder au renouvellement du conseil d'administration dont les pouvoirs expirent le 31 juillet courant. Le conseil, qui n'est plus composé actuellement que de MM. Champouillon, Desgrange, Frédéric Barrot, Chabrol, Gobron, Lagrange, Knight, Émile Level, Maire, Richard, Salles, Verhnettes et Villard, a été réélu.

LES ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA
(*Le Capitaliste*, 25 juillet 1883)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette Compagnie a eu lieu le 19 juillet.

Après avoir entendu lecture du rapport du conseil d'administration, elle a approuvé les comptes ainsi que le bilan pour 1882.

M. [Joanny] Peytel a été réélu commissaire pour l'exercice courant ; M. Léonce Mahoû a été nommé aux mêmes fonctions.

La démission de MM. [Charles] Géry, président ; [Jacques] Siegfried, vice-président, et [Charles] Sautter, administrateur, a été acceptée. Tous les autres membres du conseil d'administration sont réélus avec faculté de se compléter ultérieurement.

CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA
(*Le Journal des finances*, 4 août 1883)

L'assemblée générale ordinaire de cette société a eu lieu le 19 juillet dernier.

Le rapport du conseil d'administration constate que les dépenses d'établissement effectuées en 1882 s'élèvent à 1.914.604 fr. 86. Elles comprennent pour 1.753.100 fr. 43 les payements effectués pour les travaux de la ligne d'Hammam-el-Lif, et, pour la différence des frais occasionnés par des travaux de parachèvement sur la ligne de Medjerdah et par la construction de la ligne de raccordement des deux réseaux de la Société. L'ensemble des dépenses se trouve ainsi porté à 91.757.201 fr. 55, en dehors des 100.000 fr. représentant les frais d'études de la Medjerdah. Indépendamment de ce total, une somme de 121.630 fr. 56 a été consacrée à l'établissement d'un service maritime de La Goulette à Tunis. Les comptes spéciaux de cette exploitation se sont soldés par un déficit de 21.586 fr. 10.

Le fonds de renouvellement a passé de 527.693 fr. 60 en 1881 à 872.795 fr. 91 en 1882, auquel il faut ajouter la réserve disponible de l'exercice, s'élevant à 450.750

---

[21] Léonce Mahoû (1835-1904) : ancien préfet reconverti dans les affaires. Voir encadré.

francs 40 composés, en partie, du reliquat sur la construction de la ligne d'Hammam-el-Lif. Les avaries causées aux lignes sociales par les inondations ayant coûté 501.867 fr. 21, il reste, au 31 décembre, une réserve disponible de 984.883 fr. 19.

L'assemblée générale extraordinaire du 18 octobre 1882 ayant autorisé, au fur et à mesure des besoins, l'émission de 83.333 obligations 3 %, 16.403 titres ont été vendus à la Bourse à des cours échelonnés de 338 à 348.

Les produits généraux de l'exploitation ont été supérieurs à ceux de l'exercice précédent par suite de l'exploitation, pendant l'année entière, de la section de Duvivier à Souk-Arrhas, qui, pour l'exercice 1881, n'avait été en activité que six mois, et par l'ouverture de la ligne de Tunis à Hammam-el-Lif, livrée au public le 26 juin 1882. Les recettes effectuées en Algérie se sont élevées à 1.784.504 fr. 00, soit un produit brut de 6.970 fr. 72 par kilomètre, inférieur à celui de 1881, qui avait été de 7.842 fr. 07. Cette infériorité est due aux accidents déterminés par les crues du printemps de 1882 et par l'amortissement des transports militaires.

En Tunisie, les recettes se sont élevées à 797.981 fr. 10, soit un rendement kilométrique de 4.009 fr. 95, au lieu de 3.816 fr. 71 pour 1881; et ce, malgré les inondations et la diminution des transports militaires. Les produits obtenus dans le premier semestre de l'année courante présentent sur 1882 une augmentation de 30 % pour les lignes d'Algérie et de 50 % pour celles de Tunisie.

Les insuffisances des produits de l'exploitation s'élevaient au 31 décembre 1881 à la somme de 15.875.208 fr. 53 : elles se sont accrues en 1882 de 6.238.223 fr. 90, et forment un total de 22.113.432 fr. 43. Inscrites pour ce chiffre à l'actif, elles ont une contrepartie au passif dans les avances de l'État et du département de Constantine, pour la garantie, qui s'élèvent en principal à 19.129.983 fr. 93. L'État devait à la société au 31 décembre dernier 2.978.223 francs 90, et la commune de Guelma 5.224 francs 60.

L'assemblée, après approbation des comptes, a réélu tous les membres en fonction du conseil dont les pouvoirs expirent le 31 juillet courant, et laissé le soin de remplacer MM. [Charles] Géry, [Jacques] Siegfried et [Charles] Sautter, démissionnaires à la suite des divergences de vues qui se sont produites, dans le sein du conseil, au sujet de l'exploitation des lignes sociales. Ces divergences auraient porté sur le principe plutôt que sur l'application du système, consistant en un affermage de l'exploitation adopté par l'assemblée générale du 27 juin 1878.

MM. [Joanny] Peytel et Léonce Mahoû ont été élus commissaires des comptes pour l'exercice 1883.

CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA
(*Le Journal des finances*, 25 août 1883)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de cette société a eu lieu le 19 juillet.

Le rapport présenté par le conseil d'administration constate que l'ensemble des dépenses d'établissement, au 31 décembre dernier, s'élevait à 91.757.230 fr., en augmentation de 1 million 9?4.630 fr. sur le chiffre au 31 décembre précèdent.

Une somme de 121.600 fr. a été consacrée, en outre, à l'établissement d'un service maritime de la Goulette à Tunis. Le compte spécial de cette exploitation s'est soldé par une perte de 21.600 francs.

Dans le courant de l'exercice, le fonds de renouvellement a passé de 527.700 fr. à 872.795 fr. La réserve s'est accrue de 450.750 fr., composés, en partie, du reliquat disponible sur les dépenses de construction de la ligne d'Hammam-el-Lif ; mais, par contre, la réserve a dû pourvoir aux frais de réparations des dégradations causées par

les eaux, principalement sur la section de Guelma au Kroubs. Ces frais ayant été de 501.850 fr., la réserve s'est trouvée ramenée, en fin de compte, à 684.880 fr.

Comme suite à l'approbation donnée par l'assemblée du 17 octobre dernier, à la convention passée avec l'État pour la ligne de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hemessi, formant jonction des réseaux algérien et tunisien, le conseil a pris les mesures nécessaires pour activer les travaux et réaliser les fonds nécessaires à leur paiement.

Les études de la ligne de Souk-Arrhas à Ghardimaou ont été approuvées. Les terrains nécessaires à la construction ont été occupés sans difficultés.

Le conseil avait été autorisé par l'assemblée d'octobre dernier à créer 83.333 obligations. Sur cette quantité, le ministère a permis à la Compagnie d'en négocier 25.000 ; il en a été placé jusqu'à présent 16.400 environ, aux prix de 338 à 348 fr.

Le total des recettes des lignes algériennes, en 1882, ressort à 1.784.504 fr., représentant 6.970 francs par kilomètre ; en 1881, la recette kilométrique avait été de 7.842 fr.

Le rapport attribue cette infériorité partie aux accidents déterminés par les crues de printemps, partie à l'amoindrissement des transports militaires.

Sur les lignes tunisiennes, les recettes ont été de 797.981 fr., représentant un rendement kilométrique annuel de 4.009 fr. ; en 1881, la recette kilométrique n'avait été que de 3.816 fr. La progression est, en somme, fort peu importante.

Pour le premier semestre de l'année courante, les recettes obtenues seraient en progrès d'environ 30 % sur les lignes algériennes et d'environ 50 % sur les lignes tunisiennes,

Au 31 décembre 1881, les insuffisances de produits de l'exploitation s'élevaient à 15.875.200 fr. ; cette somme s'est accrue de 6.238.200 fr. pendant l’exercice 1882, et se trouvait ainsi portée, au 31 décembre dernier, à 22.113.400 fr. C'est pour ce chiffre qu'elle figure à l'actif ; la contrepartie se trouve, au passif dans les avances de l'État et du département de Constantine ; pour 19.129.980 francs, du chef de la garantie. Au 31 décembre 1882, l'État devait à la Compagnie 2.978.200 fr. et la commune de Guelma 5.200 fr.

Les pouvoirs du conseil d'administration tout entier expiraient le 31 juillet ; sans attendre cette date, trois membres du conseil, M. Géry, président, Siegfried et Sautter ont donné leur démission.

Ces démissions ont été vues avec beaucoup de regret par les actionnaires ; elles privent, en effet, la société de précieux et importants concours ; elles sont dues, d'après les explications qui ont été fournies, à des divergences d'opinion qui se sont produites dans le conseil au sujet de l'exploitation des lignes, divergences portant, paraît-il, plutôt sur le principe que sur l'application du système d'affermage, conformément aux propositions adoptées par les actionnaires dans l'assemblée du 27 juin 1878.

Le traité passé avec la société d'exploitation expire dans un an. La question de son renouvellement devra être résolue par les actionnaires eux-mêmes, mais la partie du conseil restée en fonctions incline, dès à présent, vers une solution tendant à ne laisser aucun aléa et à assurer le service des intérêts à 6 %, c'est-à-dire à l'affermage.

L'assemblée a approuvé les comptes et réélu le conseil, en lui laissant le soin de se compléter, sauf ratification des choix qu'il aura faits.

À l'unanimité, l'assemblée a émis un vote de reconnaissance en faveur des membres du conseil : démissionnaire, et spécialement en faveur de M. Gary qui présidait le conseil depuis la fondation.

Théodore VILLARD, président

Né le 27 février 1838 à Paris IIe.
Fils de Henri Villard, propriétaire, et de Marguerite Barbe.
Frère de Mme Paul Jagerschmidt.
Marié à Abeille Mélanie Bixio, sœur de Maurice Bixio, de la Compagnie des voitures.
Enf. : Jacques, André, MargueriteNinan (Mme Jean-Léonard Kœchlin, capitaine d'artillerie), Thérèse (Mme Olivier de Kermel), Abeille (Mme Robert Gallay, lieutenant au 6e cuirassiers).

Ingénieur civil.
1858-1870 : attaché à la maison Ernest Goüin et Cie (future Société de construction des Batignolles) : s'y occupe successivement des chemins de fer lombards (1858), de la Grande Société des chemins de fer russes (1859-1861), du Nord de l'Espagne et de la traversée des Pyrénées (1861-1864), des Chemins de fer méridionaux italiens, avec la traversée des Apennins, de grands sur le Pô, l'Adige… (1864-1866), du canal de Suez (Mission spéciale en 1865), du Sud de l'Autriche et des chemins de fer du Tyrol (1868-1870).
Directeur à titre gratuit des Ateliers pyrotechniques de Viviers (Aveyron) (1870-1872).
Directeur des travaux de la Société anonyme de travaux publics et constructions (groupe Donon) : réalisation des Chemins de fer du Maine-et-Loire (grand pont sur la Loire), des Tramways-Nord de Paris et des Tramways de Nice (1872-1875), ligne de Rio-Grande-do-Sul à Bagé, au Brésil (1881-1885), canal de Panama (1886-1889), Jaffa-Jérusalem (1889-1891).
Administrateur de la S.A. pour la fabrication des fils et pointes cannelés (1875),
et de la Société nationale des poudres dynamites (1877), dans les deux cas avec MM. Ferdinand et Frédéric Barrot,
de la Société métallurgique du cuivre (1880), frappée de nullité l'année suivante, ancêtre de la Société des métaux qui aboutit aux krach des cuivres,
et de la Caisse centrale du travail et de l'épargne (qui fit l'émission de la Société métallurgique du cuivre), avec le groupe Donon,
de l'Ouest-Algérien (1880-1884),
de la Compagnie agricole de la Crau et des marais de Fos (Donon)(jan. 1882),
de la Société de publications économiques (journal *Le Soir*)(1885),
de la Société d'études pour applications de l'électricité (1885-1886) : éclairage du palais-Royal.

Nommé adjoint au maire du XVe arrondissement de Paris (3 mars 1879).
Conseiller municipal du XVe (1881-1886),
Président du conseil d'administration de l'École Monge (3 ans), du Collège Chaptal (6 ans), de l'École Monceau (3 ans), de la Société centrale du travail professionnel…
Conseiller général de la Seine.
Maire d'Hyères (1892-1893).

Membre du Comité consultatif des chemins de fer (7 sept. 1887).
Chevalier (1883), puis officier (12 juillet 1890) de la Légion d'honneur.
Officier d'académie (instruction publique) et du Mérite agricole.
Commandeur de la Rose du Brésil, du Dragon de l'Annam et d'Ordre du Cambodge.
Grand officier du Medjidié et du Nicham Iftkhar.
Décédé le 9 février 1904, Paris, VIIIe. Obsèques au temple protestant du boulevard des Batignolles.

Les coulisses de la finance
Compagnie de chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements
(*Gil Blas*, 28 juin 1884)

Les actionnaires de la Compagnie de chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements se sont réunis hier. L'assemblée était d'abord ordinaire, puis extraordinaire.

Les actionnaires ont honnêtement rempli leurs fonctions, approuvant les comptes, autorisant le conseil d'administration à prendre, en ce qui concerne l'exploitation, toutes les mesures qu'il jugera convenables, nommant administrateurs MM. Mosnier *[sic : Émile Hoskier* [22]*]*, Jules Goüin [X-1869, pdt Batignolles], [Émile] Chaperon [23], et renouvelant les pouvoirs de MM. [Joanny] Peytel et [Léonce] Mahoû, commissaires des comptes.

Siégeant à titre extraordinaire, les mêmes extraordinaire n'ont pas fait preuve d'une moindre docilité. Ils ont donné leur approbation à des conventions faites entre l'État et la Compagnie, le 23 avril 1884, l'une pour les modifications à apporter à la ligne de Bône à Guelma, par suite de son incorporation dans le réseau d'intérêt général, et l'autre pour la concession de la ligne de Souk-Arrhas à Tébessa. Le conseil est pourvu maintenant des autorisations nécessaires pour donner suite à ces conventions.

Il est autorisé aussi à faire toute convention avec la Société des chemins de fer de la Medjerdah pour l'extinction de l'annuité de 70.000 fr. due par la Compagnie de Bône-Guelma et pour le rachat des droits que la Société de la Medjerdah peut encore avoir sur les lignes tunisiennes.

Enfin, l'assemblée a voté diverses modifications de détail aux statuts, portant notamment sur la délimitation des pouvoirs des administrateurs délégués et du directeur. Elle a de plus réduit de 10 à 5 le nombre des actions dont il faut être propriétaire pour avoir le droit d'être membre des assemblées générales.

Quels veinards, ces petits actionnaires ! Et dire que ce n'est qu'après la première assemblée qu'ils apprécient à sa juste valeur l'inappréciable faveur dont on vient de les gratifier !

Bône à Guelma
(*Le Journal des finances*, 2 août 1884)

Les actionnaires de la Société d'exploitation des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements se sont réunis en assemblée générale extraordinaire le 15 juillet dernier.

---

[22] Émile Hoskier (1830-1915) : banquier danois établi à Paris sous le Second Empire, surtout connu pour son rôle dans le placement en France d'emprunts et de valeurs russes (la tsarine étant alors d'origine danoise) ainsi que norvégiens, serbes et grecs. De concert avec Albert Rostand, il entre en 1884 au conseil de la Cie française des mines du Laurium, puis en 1885 à la Marseillaise de crédit. Mais il ne semble s'être attardé ni ici ni là. Émile Hoskier fut en outre administrateur de la Cie de construction et d'exploitation des chemins de fer de l'État serbe (1889), de la Banque française de l'Afrique du Sud (1895) — qu'il représenta à la Modderfontein — et des Sels gemmes et houillères de la Russie méridionale (démission en 1909). Il resta, en revanche, administrateur du Bône-Guelma jusqu'à son décès. Son épouse — sœur d'Eugène-Gustave Weyer, qu'on rencontre à la Compagnie algérienne, à l'Habra-Macta, à la Banque maritime… — périt avec une de ses filles dans l'incendie du Bazar de la Charité (1887).

[23] Émile Chaperon (1846-1903) : ingénieur ECP, chef de division au PLM. Fils de Paul-Romain Chaperon (1809-1879), X-Ponts, administrateur du PLM et de la Compagnie générale des eaux. Frère d'Albert Chaperon (1847-1917), conseiller maître à la cour des comptes, et de Marie-Adélaïde Chaperon, marié à Gaston Laurent-Atthalin, juge d'instruction, d'où André Atthalin (1875-1956), dirigeant de la Banque de Paris et des Pays-Bas (BPPB). Marié à Thérèse Lapierre, fille de l'artiste peintre Émile Lapierre et sœur de la première épouse de Paul Brouardel (1837-1906), doyen de la faculté de médecine de Paris. Cinq enfants dont Marthe, mariée au Dr Louis Funck-Brentano, Roger, ingénieur ECP, et Hélène, mariée à Jacques Boulloche, directeur des routes (fils d'André Boulloche, doyen de la cour de cassation), d'où André Boulloche (1915-1978), X-ponts, déporté à Buchenwald, député gaulliste, marié à Odile Pathé, rescapée de Ravensbruck.

L'assemblée, considérant que le service d'exploitation des lignes de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma a été repris par elle le 15 juillet, a voté, à l'unanimité, la dissolution de la Société d'exploitation à partir de cette même date.

MM. Georges Level [24] et Louis Parain ont été nommés liquidateurs avec les pouvoirs les plus étendus.

NOUVELLES ET BRUITS
(*Le Messager de Paris*, 11 septembre 1884)

On lit dans le *Sémaphore*, de Marseille :

« MM. Jules Ferry et Waldeck-Rousseau iront assister à l'inauguration de la ligne de Souk-Ahras Ghardimaou et visiteront ensuite la Tunisie.

Les deux ministres, que plusieurs députés accompagneront sans doute, partiront de Paris le 4 septembre, à sept heures du matin, et le lendemain de Marseille par un bateau spécial. Ils arriveront à Bône le samedi matin 27, et à Tunis le dimanche soir 28, pour être de retour à Marseille le 3 octobre, et le 4, au matin à Paris. »

D'autre part, le *Temps* a publié hier la lettre suivante, que le président du conseil d'administration du chemin de fer de Bône-Guelma vient d'adresser aux différentes personnes qui avaient été invitées à l'inauguration du chemin de fer de Bône à Guelma :

« Les quarantaines imposées sur le littoral de nos colonies africaines ne nous permettent pas de réaliser le programme du voyage auquel nous avions eu l'honneur de vous inviter pour l'ouverture de la ligne de Bône à Tunis, le 28 septembre.

Nous aurons l'honneur de vous faire connaître la date ultérieure, prochaine nous l'espérons, qu'il nous sera possible d'assigner aux fêtes d'inauguration, que des circonstances majeures nous forcent d'ajourner, en vous priant à nouveau de les honorer de votre présence.

« Le président du conseil d'administration
des chemins de fer de Bône-Guelma.
TH. VILLARD. »

Clément SCAL (1849-1936), polytechnicien, ancien ingénieur en chef du service central de l'exploitation de la Cie franco-algérienne (1880-1881)

Ingénieur adjoint au directeur du Bône-Guelma jusqu'à l'achèvement des lignes de Bône à Tunis et de l'embranchement sur Tebessa (1885-1887).

Plus tard à l'Est-Algérien, enfin directeur de l'Ouest-Algérien.

Voir encadré.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA
(*Le Capitaliste*, 19 août 1885)

---

[24] Georges Level (Paris, 10 août 1840-Paris VIIIe, 29 déc. 1911) : frère d'Émile (ci-dessus). Chef du contentieux de la Compagnie des chemins de fer de l'État, administrateur de la Société anonyme immobilière du Grand-Orient de France (1888) et des Tramways de Tours (1898), et, à la suite d'Émile, commissaire aux comptes de la Compagnie générale du gaz pour la France et l'étranger.

L'assemblée générale des actionnaires de cette société s'est tenue le 11 août courant.

Après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et de celui des commissaires, elle a approuvé le bilan et les comptes de l'exercice tels qu'ils lui étaient présentés.

Elle a ensuite approuvé : 1° la convention passée avec l'État, le 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour la concession de la ligne de Souk-Arrhas à Tébessa, remplaçant par suite de modifications le traité provisoire du 23 avril, approuvé par l'assemblée du 25 juin ; 2° l'entente établie entre le ministre des travaux publics, et la convention passée avec le gouvernement tunisien le 2 avril 1885 pour la concession de la ligne de Béja-gare à Béja-ville.

L'assemblée a autorisé en outre le conseil à émettre les obligations nécessaires pour l'exécution de ces deux nouvelles lignes et pour compléter le capital d'établissement des lignes en exploitation en Tunisie.

Elle a confirmé la nomination comme administrateurs, faite par le conseil, de MM. [Edmond] Lavalley [25], [Georges] Schlemmer [26] et [Édouard] de Traz [27] en remplacement de MM. [John] Knight, [Jules] Lagrange et [Louis] Richard, décédés.

Elle a réélu pour six années MM. [Hubert] Desgrange, [Gustave] Gobron, J[ules] Goüin, [Émile] Hoskier et [Émile] Level, administrateurs sortants.

M. [Jules] Goüin a été autorisé à exercer ses fonctions d'administrateur de la Compagnie, tout en restant administrateur de la Société de construction des Batignolles.

Enfin, elle a réélu M. J[oanny] Peytel et L[éonce] Mahoû, commissaires sortants.

NOTE SUR L'EMPLOI DES TRAVERSES MÉTALLIQUES
par A.M. KOWALSKI, ingénieur,
chef du service central aux chemins de fer de Bône-Guelma
et prolongements
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 20 décembre 1885)

---

[25] Edmond Lavalley (1826-1906) : ingénieur de l'Entreprise Borel et Lavalley, montée par son frère aîné Alexandre, qui creusa le canal de Suez pour le compte de la compagnie éponyme. Edmond Lavalley céda son siège au Bône-Guelma à Armand Allain-Launay, qui succéda, par ailleurs, à Alexandre Lavalley à la Confiance-Vie.

[26] Georges Schlemmer : ingénieur des ponts et chaussées, directeur des chemins de fer au ministère des tracaux publics (1877), il dirigea la construction de plusieurs lignes importantes en Russie (*Le Journal des débats*, 17 octobre 1893).

[27] Édouard de Traz (1832-1918) : futur président (1903-1907). Voir encadré ci-dessous.

PAUL DEVÈS, président
(3 novembre 1837 Aurillac-12 novembre 1899 Paris)
Avocat au barreau de Paris,
maire de Béziers (1873-1874),
conseiller général du canton de Servian (Hérault),
député de l'Hérault (1876-1881),
des Hautes-Pyrénées (1881-1885),
sénateur du Cantal (1886-1899),
ministre de l'agriculture dans le gouvernement Léon Gambetta (du 14 novembre 1881-29 janvier 1882),
de la justice et des cultes dans le gouvernement Charles Duclerc (7 août 1882-28 janvier 1883)
de la justice dans le gouvernement Armand Fallières (29 janvier 1883-20 février 1883).

(*Gil Blas*, 13 juillet 1891)

Un organe économique publie la liste des sociétés présidées, administrées ou dirigées par le futur président de la Banque des dépôts et comptes courants, qui est en même temps :
1° Fondateur du journal la *Loi* ;
2° Administrateur du Crédit foncier [1887] ;
3° Administrateur de la Compagnie foncière ;
4° Président de l'Habra-Macta ;
5° Président du Bône à Guelma ;
6° Président des chemins de fer à voie étroite du Midi ;
7° Président de la Compagnie commerciale de France (importation du guano) ;
8° Président des chemins de fer du Périgord ;
9° Administrateur de la Compagnie d'éclairage au gaz, des Hauts-Fourneaux et fonderie de Marseille et des Mines de Portes et Senechas ;
10° Administrateur de la Compagnie des chemins de fer économiques du Nord ;
11° Administrateur des Forges de Châtillon et Commentry ;
12° Président de la Bourse du commerce, etc.
Il est évident qu'il ne doit pas rester à M. Devès grand temps pour se purger et accomplir ses autres « obligations sociales ».

En outre, administrateur des Ateliers franco-russes (*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 24 novembre 1898)

BÔNE-GUELMA
(*Le Messager de Paris*, 27 juillet 1886)
(*Le Capitaliste*, 4 août 1886)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma a eu lieu le 27 juillet.
Elle a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1885.
M. Paul Devès a été nommé administrateur, en remplacement de M. [Théodore] Villard, démissionnaire.
Les pouvoirs des commissaires, MM. [Joanny] Peytel et [Léonce] Mahoû, ont été renouvelés.

Bulletin judiciaire
Les chantages du directeur de la « Voie ferrée »

(*Le Journal des débats*, 30 avril 1887)

Ghardimaou, le 29 avril, 2 h. 30 m., soir

La caravane, composée des sénateurs et députes, est arrivée à Ghardimaou à onze heures. Elle a été reçue par le colonel tunisien Youssef-ben-Bachir, gouverneur de Regha, qui a souhaité la bienvenue. M. Le Royer, président du Sénat, a répondu. Il a remercié du cordial accueil fait aux invités, accueil qui prouve l'amitié de la France et de la Tunisie.

Le déjeuner, offert par la Compagnie de Bône-Guelma dans le hall des machines, a été magnifiquement servi.

M. Jules Goüin, administrateur de la Compagnie, a souhaité la bienvenue à M. Le Royer, aux sénateurs, aux députés et autres invités. Il a dit que la Compagnie était heureuse d'avoir pu faire parcourir à la caravane les belles régions traversées et à traverser.

« Nous sommes fiers, a-t-il ajouté, du rôle civilisateur de nos voies ferrées qui portent l'influence française sur la terre tunisienne. Notre double objectif est d'étendre le trafic et de rendre plus nombreux les échanges et les relations entre l'Algérie et la Tunisie. Nous cherchons constamment à obtenir ce résultat par de nouveaux tarifs.

» Je bois à la santé du Président de la. république et de S. A. le Bey. Vive la France ! Vive la Tunisie !

M. Le Royer a dit que les visiteurs avaient pour premier devoir de témoigner leur gratitude à la Compagnie des voies ferrées sur lesquelles ils effectuent depuis trente jours un voyage qui va se terminer à Tunis. Il a porté la santé des administrateurs, des ingénieurs et des collaborateurs de la Compagnie Bône-Guelma. Il a remercié le Bey de Tunis de son accueil, et a prié le gouverneur présent à la cérémonie de transmettre a son souverain les sentiments de la France, qui est venue ici, non pas pour absorber le pays, mais pour y faire régner la justice et le progrès qui rendront l'union indissoluble.

« La France n'est pas venue en conquérante, mais en amie, et elle conservera toujours à la Tunisie ses sentiments amicaux. Nous travaillons certainement en Tunisie pour les intérêts français, mais aussi pour le progrès de l'humanité, et nous venons aider la civilisation. »

Il boit à S. A. le Bey et à son excellent et distingué représentant. Il boit à la Compagnie Bône-Guelma.

CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA

(*Le Capitaliste*, 3 août 1887)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongement a eu lieu le 16 juillet 1887.

Les comptes de l'exercice 1886 ont été approuvés.

MM. Frédéric Barrot, [Émile] Chaperon, [Edmond] Lavalley, [Armand] Maire et [Armand] Vernhette, administrateurs sortants, ont été réélus.

Les pouvoirs des commissaires, MM. [Joanny] Peytel et [Léonce] Mahoû, ont été renouvelés.

L'assemblée a, de plus, autorisé le conseil d'administration à suivre des négociations avec le gouvernement tunisien en vue du développement du réseau de la Régence. Le conseil est, dès aujourd'hui, autorisé a conclure un traité pour assurer l'exploitation de la ligne de Sousse à Kairouan.

TUNISIE
(*Le Temps*, 8 mars 1889)

Tunis, 7 mars, 11 h. 10.

Ce matin, à neuf heures, M. Massicault est parti par train spécial pour Hammam-el-Lif où il va visiter les carrières et l'usine à chaux hydraulique établies sur le domaines Potin de Paris. M. Duportal, ingénieur en chef du chemin de fer Bône-Guelma, et les hauts fonctionnaires des travaux publics et du contrôle civil accompagnent le ministre.

CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*Le Journal des finances*, 12 juillet 1889)

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma se sont réunis en assemblée générale, le 6 juillet, sous la présidence de M. P[aul] Devès, président du conseil d'administration.

Le rapport du conseil constate que les dépenses de premier établissement effectuées en 1888 ont été de 5.108.730 fr., ce qui portait le total de ce compte au 31 décembre dernier à 133.653.633 fr.

Une décision ministérielle du 31 décembre 1888 a autorisé le conseil à négocier 2.562 obligations, dont le service est assuré, par le reliquat disponible de la garantie de l'État applicable à la ligne de Souk-Arrhas et Tébessa.

Sur ces 2.562 obligations, il en a été négocié, pendant le dernier exercice, 433, au prix moyen de 380 fr. 50.

La réserve disponible, qui s'élevait à 2 millions 454.792 fr. à la fin de 1887, est aujourd'hui de 3.824.776 fr.

La reconstitution de cette réserve a pu s'opérer dans des conditions satisfaisantes, grâce, notamment, aux économies réalisées sur les frais généraux de la Compagnie, comme sur le service de l'exploitation.

La longueur exploitée, qui était en 1887 de 521 kilomètres, s'est accrue de 12 kilomètres en 1888, par l'ouverture de la ligne de Béja-Gare à Béja-Ville.

Les recettes de l'exploitation ont été de 2 millions 800.158 fr., en diminution de 481.285 fr. sur l'année précédente.

Cette diminution a principalement porté sur le réseau algérien et sur le trafic de petite vitesse.

Les seuls transports de céréales ont éprouvé une décroissance de 62 %, par suite des ravages causés par les criquets.

Le rapport appelle l'attention sur la réduction des dépenses. La consolidation progressive, de l'assiette de la voie a permis de réduire les frais d'entretien, et on a pu, ainsi, réaliser sur l'ensemble des dépenses d'exploitation une diminution de 604 fr. par kilomètre.

Depuis la dernière assemblée, le conseil a remis au gouvernement tunisien les projets de lignes qu'il a concédées à la Compagnie, et qui forment une longueur de 630 kilomètres, admettant l'adoption, soit de la voie normale, soit de la voie étroite.

La ligne Decauville, entre Sousse et Kairouan, a été ouverte le 1er janvier dernier.

En Algérie, la Compagnie a obtenu du département de Constantine la concession du tramway de Randon à Combes. Tels ont été les principaux faits portés à la connaissance de l'assemblée générale.

On sait que le fonctionnement de la garantie d'intérêt attribue aux actions un revenu de 30 fr., sauf impôts.

Après avoir entendu le rapport des commissaires concluant à l'approbation des comptes, l'assemblée a approuvé les comptes, fixé le revenu de l'exercice 1888 à 30 fr.

par action, et réélu MM. [Paul] Devès, [Wilbrod] Chabrol, [Alphonse] Champouillon, [Isidore] Salles et [Édouard] de Traz, administrateurs sortants.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BONE A GUELMA
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 1er juillet 1890)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements a eu lieu samedi. À l'unanimité, elle a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1889 et approuvé par suite le paiement de 30 fr. aux actions à titre de dividende.

MM. Mahoû et Peytel ont été réélus commissaires des comptes pour l'exercice 1890.

Tunisie
(*Le Temps*, 22 août 1890)

On mande de Tunis :

Le chemin de fer de Sousse à Kairouan, à voie de 0 m. 60, continue à fonctionner d'une façon très satisfaisante en transportant les voyageurs et les marchandises. Il n'est pas question de le remplacer par la voie de un mètre, comme plusieurs journaux parisiens l'avaient annoncé, il y a quelques jours. Ce qui a pu donner lieu à cette fausse nouvelle c'est que la Compagnie du Bône-Guelma, qui s'est chargée récemment de l'exploitation de ce chemin de fer, que le génie avait établi en 1883, vient de faire des terrassements assez importants pour améliorer le parcours. On doit se rappeler que cette ligne, qui a une longueur de 65 kilomètres, avait été construite pendant la guerre de Tunisie en quelques semaines.

La résistance dont a fait preuve cette voie est une démonstration bien évidente des qualités que le système Decauville présente dans les pays chauds et explique pourquoi depuis qu'on parle du Transsaharien, quelques personnes ont pensé au chemin de fer Decauville pour l'exécution de ce gigantesque projet.

Chemins de fer de Bône-Guelma
et prolongements en Tunisie*
(*Le Journal des débats*, supplément sur les colonies françaises d'Afrique,
14 décembre 1890)

« Bône-Guelma et prolongements », cela veut dire aujourd'hui, que la Tunisie est le prolongement de l'Algérie, comme l'Algérie est celui de la France, où, comme aurait dit Louis XIV, qu'il n'y a plus de Méditerranée.

C'est, en effet, par l'exécution du réseau de cette Compagnie, qu'a été achevée la colonisation de la partie orientale de l'Algérie, et couronnée la conquête pacifique de la Régence, comme c'est grâce à la sagesse de sa gestion, que les capitaux n'ont plus redouté ce coin de terre musulmane, dont les titres, avant elle, étaient marqués du croissant des valeurs turques.

Un officier suisse, attaché au service du roi des Deux-Siciles, a raconté, dans un livre édité en 1842 (in-8° Dentu), les débuts de la guerre d'influence, des consuls de France et d'Angleterre. Il nous montre cette dernière nation, prenant la chapelle de Saint-Louis de Carthage, pour un fortin destiné à favoriser un débarquement et construisant, à titre

de représailles, la tour du phare de Sidi-bou-Saïd, d'où l'on devait bombarder la chapelle.

Plus tard, au monopole des télégraphes accordé à la France, le consul anglais opposa celui des chemins de fer, dont la Compagnie de Bône-Guelma et prolongements a hérité en 1876, grâce à l'énergie et la vigilance de M. Roustan, consul général, et du général Chanzy, gouverneur de l'Algérie.

En 1876, l'Italie entra à son tour en lutte, en publiant une édition populaire de la traduction de tous les ouvrages français, épars dans le *Tour du Monde* (sans en indiquer, bien entendu, l'origine), afin de favoriser l'émigration de ses sujets vers la Régence (Milan, Fratelli, Trèves, in-8°, 1876). Le fait est qu'on n'entendait que de l'italien, lorsqu'on allait à Tunis, avant 1880.

Puis vint l'affaire du chemin de fer de La Goulette, puis M. Maccio puis l'achèvement de nos chemins de fer, et enfin le traité du Bardo. Aujourd'hui, Tunis est véritablement une ville française. L'illusion serait complète, si on supprimait, ce qu'à Dieu ne plaise, le grand bazar et les mosquées, et si le résident général avait le titre de gouverneur de la Tunisie.

Ces heureux résultats de notre politique extérieure sont dus en grande partie, à la construction du chemin de fer français ; aussi, en les constatant, lors de l'inauguration solennelle de la dernière section de la frontière, M. le président du Sénat a-t-il pu dire avec un légitime orgueil, dans son discours de Ghradimaou : « C'est la France qui passe ! »

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA ET PROLONGEMENTS

Assemblée générale du 20 juin 1891

(*Le Journal des chemins de fer*, 27 juin 1891)

Les actionnaires de cette société se sont réunis en, le 20 juin, en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Paul Devès, sénateur, président du conseil d'administration.

Les dépenses d'établissement ont à peine varié, en 1890. Elles ont passé de 133.677.869 francs à 133.700.261 francs.

La longueur des lignes exploitées n'a pas varié pendant le cours de cet exercice.

Elle est toujours de 661.687 mètres, non compris les 59.550 mètres de la ligne à voie de 0 m. 60 qui relie Sousse à Kairouan.

Les recettes brutes de l'exploitation ont atteint, avec les recettes diverses, 4 millions 447.838 francs, en augmentation de 1.157.343 francs sur l'exercice 1889. La moyenne des produits bruts kilométriques s'est élevée de 4.972 francs à 6.722 francs.

Sur le réseau à voie normale, soit sur l'ensemble des lignes de la Compagnie, abstraction faite de celle de Souk-Arrhas à Tébessa (128 kilomètres), le produit brut moyen a été de 7.650 francs, c'est-à-dire tout à fait voisin du chiffre du barème des dépenses fixé à forfait avec l'État à 7.700 francs pour une recette kilométrique inférieure à. 11.000 francs. L'État n'a plus, dès lors, à verser à la Compagnie, pour ces lignes, à peu de chose près, que la garantie d'intérêt du capital engagé.

L'accroissement constaté dans le trafic est dû, en partie, à l'abondance de la récolte mais l'initiative prise par la compagnie de la présentation de tarifs nouveaux n'y a pas été non plus étrangère.

Tandis que les recettes brutes augmentaient de 35,17 %, les dépenses d'exploitation ne se sont accrues que 5 % environ.

La ligne de Sousse à Kairouan, à cause de son organisation spéciale, ne figure pas dans cet exposé. Le rapport s'est borné à dire, en ce qui concerne cette ligne, que ses

produits ont doublé au cours de l'exercice 1890 et que, par suite du service plus actif établi entre Sousse et Kairouan, la compagnie espère, en 1891, des résultats encore plus favorables.

Le conseil d'administration avait pensé pouvoir soumettre à l'assemblée les conventions définitivement arrêtées avec le gouvernement tunisien pour l'exécution des lignes de Djedeïda à Bizerte et de Tunis au Sahel mais l'administration française s'est réservé de les homologuer. Elle les examine en ce moment au point de vue de ses obligations financières vis-à-vis de la Régence et de la situation même de ces lignes tunisiennes, qui sont étroitement solidaires du réseau français d'intérêt général. Ces lignes constituent, en effet, des embranchements ou des prolongements compris pour la plupart dans la concession de la ligne de Medjerdah, approuvée par la loi du 26 mars 1877. On voudrait espérer que cette dernière phase des négociations ne retardera pas longtemps l'exécution des travaux.

L'assemblée a approuvé les comptes qui lui étaient soumis et fixé le revenu des actions à 30 francs par action. La réserve, qui était au 31 décembre 1889 de 5.061.042 francs, a été élevée à 5.412.041 francs au 31 décembre 1890. La différence, soit 350.999 francs, provient, dit le rapport, « du solde en bénéfice de compte d'exploitation pour l'exercice 1890, après prélèvement ces dépenses relatives aux travaux extraordinaires. » Quelques indications plus précises eussent été désirables sur ce point.

L'assemblée a réélu comme administrateurs, MM. [Hubert] Desgrange, [Gustave] Gobron, Goüin, [Émile] Hoskier, Ém[ile] Level et [Georges] Schlemmer.

MM. J[oanny] Peytel et L[éonce] Mahoû, ont été élus commissaires.

Enfin, notons que l'assemblée a approuvé un nouveau règlement de la Caisse des retraites, établi par les soins du conseil d'administration, et mis en application à partir du 1er janvier 1890, pour faire suite, avec les modifications qu'ils contient, à celui qui est en vigueur depuis le 1er janvier 1880.

Chemin de fer Bône-Guelma
(*Paris-Capital*, 10 novembre 1891)

La commission du budget a admis, on le sait, l'incorporation des garanties d'intérêts aux lignes algériennes proposée par le ministre des finances. Elle s'est fondée sur la durée indéterminée des charges assumées par l'État. La Compagnie de Bône à Guelma vient de publier des calculs desquels il ressort que, pour sa part, elle va cesser de recourir à la garantie.

LETTRES DE TUNIS
(*Le Journal des débats*, 6 décembre 1891)

Il semble qu'un mauvais génie sorti d'un conte arabe ait jeté un sort sur les chemins de fer tunisiens. Ni le vœu de toute une population, ni les travaux préparatoires de nos ingénieurs ni, ce qui est plus rare, les fonds qui attendent leur emploi ne nous manquent ; malgré tout cela, il faut avouer, non sans humiliation, que la France n'a rien concédé depuis dix ans d'occupation mais ne racontons pas les mécomptes du passé. En ce moment, la situation est très nette. La Compagnie Bône-Guelma exploite deux chemins de fer de la Régence : celui qui vient d'Algérie, et une tête de ligne de Tunis à Hamman-Lif.

On a été fort heureux de la trouver en 1878 à l'heure où Italiens et Anglais se disputaient les chemins de fer de la Régence. On lui a payé largement un concours qui n'était pas sans hardiesse. Aujourd'hui, on lui fait observer durement qu'elle a été dotée de privilèges onéreux. Après lui avoir promis le réseau tunisien, on le lui refuse. Une transaction se négocie. La Compagnie ferait les deux tronçons de Djedeidah à Bizerte et d'Hamman-Lif à Hammamet, moyennant quoi, elle renoncerait au reste. Tout était prêt, lorsque, dans le sein de la commission du budget, on s'est emparé de l'incident pour le rattacher à une campagne savamment menée contre les conventions de chemins de fer. Il ne faut pas permettre à nos différends intérieurs de mettre obstacle à nos œuvres coloniales.

Le Nord étant pourvu, c'est au Sud qu'il faudra porter notre activité. Il y a là des richesses agricoles qu'il faut rattacher aux ports de Sousse et de Sfax. À quoi servirait de creuser des bassins et d'attirer le fret si des lignes de pénétration ne venaient pas alimenter la navigation? En adoptant partout la voie d'un mètre, il suffira de faibles garanties d'intérêt.

Laissons donc le gouvernement du protectorat concéder les lignes de Tunis à Kairouan, et de Sousse à Kairouan. La Conférence a été unanime à en émettre le vœu. Refuser de l'accueillir serait encourir une grave responsabilité. Ce serait reconnaître notre impuissance sur le seul point où nous ayons été, jusqu'ici, au-dessous de notre tâche.

Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma
(*Paris-Capital*, 24 février 1892)

Cette Compagnie vient d'obtenir la concession des deux nouvelles ligines qu'elle sollicitait sur le territoire tunisien : 1° une ligne allant de Djederda, sur la ligne de la Medjerda à Bizerte, en passant par le centre déjà important et plein d'avenir de Mateur, cette ligne à voie normale aura une longueur de 74 kilomètres et sera ouverte dans un délai de 4 ans ; 2° une ligne allant d'Hamman-el-Lif déjà relié à Tunis, au littoral est-méditerranéen vers Hammamet et Nabeul.

Il est aussi question d'une ligne de Sousse à Kairouuan, qui remplacera le chemin de fer Decauville construit par le département de la guerre, et d'une ligne de Tunis à Sousse et Kairouan par Zaghouan.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
Les chemins de fer tunisiens
(*Le Temps*, 21 mai 1892)

Le surplus de la séance a été consacré à la discussion de l'interpellation de M. Baïhaut sur les chemins de fer tunisiens.

L'ancien ministre des travaux publics a fait l'historique de la question. Il a rappelé la substitution de la Compagnie française Bône-Guelma à une compagnie anglaise qui avait obtenu. la concession d'un véritable monopole des lignes tunisiennes, mais dont la déchéance avait été prononcée dès avant l'établissement de notre protectorat. La ligne de Tunis à La Goulette était seule réservée.

Ce privilège de concessions de chemins de fer accordé à la Compagnie Bône-Guelma fut, après le traité du Bardo, transporté au gouvernement français, qui accorda une garantie d'intérêt à la Compagnie Bône-Guelma. Mais, malgré cette garantie d'intérêt, le bey resta en droit de racheter à dire d'experts la ligne construite.

Nous courons ainsi le risque de perdre à la fois nos avances et la propriété de lignes intéressant au plus haut point nos colons.

D'un autre côté, il importe d'activer la construction de ces lignes ; elle n'a fait, depuis dix ans, que des progrès insignifiants, et devant les atermoiements qui se succèdent, il faut que le gouvernement prenne des mesures. Un projet de loi devait être déposé : pourquoi ne l'a-t-il pas été ? Quelle est d'ailleurs, exactement, notre situation à l'égard des chemins de fer tunisiens ? Des concessions peuvent-elles être accordées par le bey en dehors du gouvernement ou du Parlement français, contrairement à ce qui se passe en Indo-Chine ?

Le chemin de fer reliant le port de Bizerte à la ligne de la Medjerda, et qui doit être livré en mars 1894, sera-t-il prêt à cette date ? Il est plus que temps de renoncer au provisoire et de faire quelque chose pour ceux qui représentent, au delà de la Méditerranée, la patrie française.

Deux ministres ont successivement répondu à M. Baïhaut.

Le ministre des affaires étrangères, M. Ribot, s'est placé sur le terrain des intérêts de la France en Tunisie : les droits de la France ne courent aucun risque d'être sacrifiés.

À l'expiration de la concession, nous demanderons au bey de nous transporter son droit de rachat, et on peut avoir l'assurance qu'il ne s'y refusera pas.

Il est certain qu'il y a beaucoup à faire pour l'achèvement des chemins de fer tunisiens. Depuis que nous sommes en Tunisie, nous n'avons encore ajouté que 36 kilomètres aux 200 qui avaient été construits antérieurement. Mais le plan de cet achèvement est dès à présent arrêté : il comporte des voies larges pour le réseau du Nord et des voies d'un mètre dans le Sud.

Le réseau du Nord a été concédé à la Compagnie Bône-Guelma, mais des négociations sont engagées avec elle pour obtenir des modifications dans les traités existant, notamment en ce qui concerne la garantie d'intérêts. Ces négociations paraissent devoir aboutir prochainement, mais si leur solution devait subir un retard, le ministre n'hésiterait pas à donner des ordres pour que la ligne de Bizerte fût exécutée en régie dans le plus bref délai.

La Chambre a applaudi M. Ribot. Elle n'a pas moins applaudi M. Viette. Le ministre des travaux publics a déclaré, en effet, que ce qu'il voulait, c'était forcer les compagnies de chemins de fer algériennes à travailler, et profiter de l'occasion qui s'offre de revenir sur des conventions aux termes desquelles ces compagnies ont tout profit à ne pas laisser pénétrer sur leurs rails une seule locomotive, un seul ballot, un seul voyageur. La garantie d'intérêt couvre tout.

Elles jouent à qui perd gagne, ajoute M. Camille Pelletan.

Le ministre continue ; il constate qu'il ne demande à la Compagnie Bône-Guelma autre chose que d'accorder à l'État français, dont elle reçoit une subvention, les mêmes faveurs qu'au gouvernement tunisien. Si l'on ne peut arriver à s'arranger avec elle pour les lignes algériennes, on trouvera un autre concessionnaire pour celles de Tunisie, et la France n'y perdra pas.

Mais le ministre est convaincu qu'on arrivera à s'entendre, et il prie la Chambre de lui laisser le temps de négocier. L'occasion de réviser des conventions qui nuisent au développement de notre trafic en Algérie peut ne pas se retrouver ; il importe de ne pas la perdre, dût-on retarder un moment les impatiences tunisiennes dont M. Baïhaut s'est fait l'écho. En Tunisie, on veut marcher vite, d'autant que personne n'y va de son argent ; on met en pratique le proverbe arabe : « Si tu veux voyager vite, sers-toi de tes éperons et du cheval d'un autre. » Les éperons, nous les sentons, et c'est nous qui fournissons le cheval !

On rit et M. Viette se hâte de conclure en demandant à la Chambre de voter l'ordre du jour pur et simple pour lui permettre de poursuivre les négociations.

M. Baïhaut ne s'y oppose pas ; les déclarations du ministre des affaires étrangères lui suffisent et il compte sur la vigueur du ministre des travaux publics pour faire plier la Compagnie de Bône-Guelma.

M. Félix Faure compte que M. Viette saura employer pour y arriver toutes les armes qu'il a entre les mains : le refus de concession des lignes tunisiennes n'est pas la seule ni la plus efficace pour vaincre des résistances inconsidérées.

L'ordre du jour pur et simple a été voté sans scrutin.

Chemin de fer Bône-Guelma
(*Paris-Capital*, 2 novembre 1892)

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma, réunis en assemblée générale le 19 juin, ont approuvé les comptes de l'exercice 1891 et fixé le dividende par action à 30 fr., déjà mis en payement.

La longueur des lignes exploitées n'a pas varié pendant l'exercice 1891 ; elle s'élevait, au 31 décembre 1891, à 661 km. 687, non compris les 59 km. 550 de la ligne à voie étroite de 0 m. 60 qui relie Sousse à Kairouan.

Les recettes de l'exploitation se sont élevées à 5.071.345 fr. 47, y compris les recettes diverses. Comparées avec les recettes de 1890, elles présentent une augmentation de 633.507 fr. 69, soit 14,01 % en faveur du dernier exercice. Si, à cette augmentation de 14,01 %, on ajoute celle des deux exercices 1889 et 1890 (50,07 %), on arrive à la plus-value considérable de 61,08 % pour les trois derniers exercices.

La recette totale moyenne est de 7.664 fr. par kilomètre. L'augmentation kilométrique est surtout sensible sur la ligne de la Medjerdah, qui, d'un exercice à l'autre, accuse une plus-value de 3.266 fr. En 1889, le produit kilométrique, pour la ligne précitée, s'élevait à 4.534 ; il n'atteint, pendant l'exercice 1891, 8.961 fr., c'est-à-dire qu'il a doublé. Il s'est produit entre cette section et une partie du réseau algérien (Duvivier à Sidi-el-Hemessi), un déplacement de trafic, l'augmentation sur la ligne de Tunis à la frontière compensant et au delà la moins-value de la section algérienne. Ce déplacement provient de l'abaissement des droits de douane pour les produits exportés de Tunisie en France et de l'acheminement des marchandises sur le port de Tunis, au lieu de celui de Bône.

La ligne à voie étroite de Souk-Arrhas à Tébessa a donné également des résultats très satisfaisants ; les récoltes en 1891 se sont élevées à 408.543 fr. 08 contre 359.223 fr. 14 en 1890, soit une augmentation, en faveur de 1891, de 109.318 fr. 89, soit 3.260 fr. par kilomètre ou 30,43 %.

CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA ET PROLONGEMENTS
Assemblée du 17 juin
(*Le Journal des chemins de fer*, 24 juin 1893)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de cette Compagnie a eu lieu le 17 juin.

Voici l'analyse du rapport présenté par le conseil à cette réunion.

Le total des dépenses de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1892, à 134.726 249 fr., présentant sur la même date de 1891 une augmentation de dépenses de 356.463 fr., dont 228.722 pour achat de matériel supplémentaire et 114.410 pour travaux et fournitures supplémentaires sur la ligne de Souk-Arrhas à Tébessa.

Le capital réalisé par voie d'émission d'obligations ne s'est pas accru en 1892 et les chiffres du passif n'ont subi d'autres changements que ceux résultant de l'amortissement régulier des actions et des obligations.

Les avances en capital, de l'État et du département de Constantine, au titre de la garantie d'intérêt, sont inscrites pour 96.178.228 fr., à valoir sur les 101.382.593 francs qui étaient dus, la différence devant être payée successivement lors du règlement définitif des comptes annuels. L'exercice 1887 a été réglé entièrement d'accord avec l'État ; les redressements ont été peu importants. L'exercice 1888 l'est aussi en ce qui concerne les lignes d'Algérie.

La réserve s'est accrue de 435.115 fr. et s'élève à 6.238.889 fr.

La différence entre cette somme et celle portée au bilan du 31 décembre 1891 provient du solde du compte d'exploitation pour l'exercice écoulé, après imputation des dépenses concernant les travaux extraordinaires ; elle vient en augmentation des ressources que la Compagnie peut affecter à son fonds de roulement.

Passant au service de l'exploitation, le rapport du conseil constate que la longueur des lignes exploitées ne s'est pas modifiée en 1892 ; elle est de 661 km. 887, non compris les 59 km. 550 de la ligne à voie étroite qui relie Sousse à Kairouan sur le territoire tunisien.

Les recettes totales se sont élevées à 4 millions 502.102 fr., alors que, pendant l'exercice 1891 elles s'étaient élevées à 5 millions 071.345 fr. La diminution des produits d'un exercice à l'autre est ainsi de 569.243 fr.

Au point de vue des diverses catégories de transports, les recettes se répartissent ainsi, comparaison faite avec les résultats de 1891 :

	1892	1892/1891
Voyageurs	1.713.831	+ 86.668
Transports, grande vitesse	166.775	– 1.750
Marchandises, petite vitesse	2.571.264	- 654.632
Bestiaux et divers	31.386	+ 4.412

La diminution des recettes est donc imputable entièrement aux transports des marchandises. Le trafic des voyageurs, au contraire, a sensiblement augmenté. Sa progression d'un exercice à l'autre, de 1891 à 1892, est de 86.668 fr., soit 5,3 %. Les billets d'aller et retour donnent 284.051 fr. au lieu de 243.083 en 1891 et leur nombre, en accroissement continu, a passé, d'une année à l'autre, de 97.996 à 121.743 fr.

Les transports en petite vitesse ont subi une diminution de 36.000 t. et leur produit est inférieur de 654.000 fr., soit de 20 % à celui de 1891. Cette différence importante provient presque exclusivement du ralentissement qui a affecté le commerce des céréales, par suite d'une récolte inférieure à celle des années précédentes. En effet, le tonnage des blés, orges et seigles transportés en 1892 s'est élevé à 114.992 t., contre 149.742 t. en 1891. Il convient également de tenir compte de la mise en vigueur, à partir du 20 mai de l'année dernière, d'un tarif réduit pour les céréales. En résumé, la baisse des recettes correspondant à ces transports est de 633.000 fr., ce qui représente la presque totalité de la diminution des recettes de la petite vitesse.

Bien que notablement inférieurs à ceux de 1891, les résultats du trafic de 1892 sont encore sensiblement au-dessus de ceux de 1890 et des exercices antérieurs. Ils représentent un trafic relativement important : la recette du réseau à voie normale atteint presque, en effet, 7.700 fr. par kilomètre.

L'exploitation a continué à se faire dans de bonnes conditions. La diminution des dépenses correspondant à la décroissance des recettes se chiffre par plus de 25 %, alors

que l'augmentation de dépenses relevée pour l'année 1891, comparée à 1890, n'était que de 10 % de la plus-value des recettes pour 1891.

Lors de l'assemblée de 1892, le conseil d'administration avait annoncé que, de concert avec le gouvernement français, il étudiait la question de la révision partielle des contrats passés lors de la concession des lignes de la Compagnie, et il ajoutait que les négociations avec le gouvernement tunisien, en vue de la conclusion d'une entente pour l'établissement des chemins de fer secondaires à construire dans la Régence continuaient.

Ainsi pendant que la Compagnie prêtait sa collaboration à la Tunisie et travaillait à y affermir encore notre situation, le gouvernement français lui demandait de nouveau, et de la façon la plus pressante, d'introduire certaines modifications dans le régime résultant des contrats et des lois qui les avaient approuvés.

Il eût été facile, sans doute, pour la Compagnie de se renfermer dans ces contrats. Toutefois, par déférence pour l'État, et tout en sauvegardant les droits des actionnaires, elle a cru devoir étudier une convention sur laquelle elle s'est mise d'accord avec le ministre des travaux publics et qui devra être soumise aux Chambres. Il est bien entendu que cette convention sera communiquée, en temps utile, aux actionnaires, leur ratification étant entièrement réservée. Les principales modifications que la convention précitée apporte au contrat primitif portent sur les points suivants :

1° La justification par la Compagnie de ses dépenses d'exploitation ; 2° la réduction du montant du barème annuel d'exploitation ; 3° l'ouverture d'un compte complémentaire de premier établissement, semblable à celui des grandes compagnies.

En terminant, le conseil annonce qu'il a signé, à la date du 12 octobre 1892, avec le gouvernement tunisien, deux conventions, l'une concernant la ligne de Djedéida à Bizerte. l'autre celle de Tunis au cap Bon et au Sahel avec embranchements et prolongements. Ces conventions, qui constituent la mise en œuvre des concessions accordées à la compagnie de 1890, ne sont que la réalisation du programme dont il a été question à chaque réunion depuis de longues années. En attendant la sanction des pouvoirs publics, et pour répondre au désir qui lui a été manifesté, la compagnie exécute à l'entreprise les travaux de la ligne de Bizerte pour le compte du gouvernement tunisien, de façon à desservir, dès son achèvement, le port de Bizerte, également en construction.

Après cet exposé qui a été bien accueilli la discussion s'est engagée et l'assemblée, passant au scrutin, a voté à l'unanimité les résolutions suivantes :

I. — L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve dans toutes leurs dispositions ledit rapport du conseil d'administration ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1892, tels qu'ils sont présentés.

(Le dividende est ainsi fixé à 30 fr. par action déjà mis en paiement.)

II. — L'assemblée générale ratifie, en tant que de besoin, la nomination faite par le conseil d'administration, dans sa séance du 25 août 1893, de M. [Armand] Allain-Launay[28] comme administrateur de la compagnie, en remplacement de M. [Edmond] Lavalley, démissionnaire, et dont les fonctions arrivaient à leur terme aujourd'hui.

---

[28] Armand Allain-Launay (1848-1898) : inspecteur des finances, membre de la commission de contrôle des comptes du Comptoir national d'escompte de Paris (CNEP)(1889-1898), administrateur (1893), puis administrateur délégué de La Confiance-Vie, administrateur du Bône-Guelma (1893) — à la suite de son beau-père Edmond Lavalley —, de la Compagnie générale française de tramways (1894), du Beyrouth-Damas-Hauran, puis du Damas-Hamah et prolongements, candidat républicain aux sénatoriales en 1897 dans le Finistère sur les terres de son oncle, Armand Rousseau, gouverneur général de l'Indochine (battu de 4 voix). La guerre de 14-18 lui enlèvera un fils et un gendre. Un autre, Edmond (1878-1924), polytechnicien, épousera une fille de Louis Carlier, inspecteur des finances, secrétaire général du P.-O. et dispensateur de fonds des compagnies ferroviaires (voir l'affaire de la *Voie ferrée* en 1895)

III. – L'assemblée générale réélit comme administrateurs de la compagnie, pour six années, c'est-à-dire jusqu'à l'assemblée générale annuelle de 1899, MM. Allain-Launay (Armand), Barrot (Frédéric), Chaperon (Émile), Maire (Armand) et Vernhette (Armand).

IV. — L'assemblée générale renouvelle à M. Goüin, administrateur de la Société de construction des Batignolles, laquelle est en relation d'intérêts avec la compagnie pour l'exécution de travaux et pour des fournitures, l'autorisation de conserver en même temps ses fonctions d'administrateur de la Compagnie Bône-Guelma ; elle donne la même autorisation à M. Maire, administrateur de la Compagnie, relativement à ses fonctions d'administrateur de la Société, anonyme des Forges et Aciéries du Nord et de l'Est, avec laquelle la Compagnie est aussi en relation d'intérêts pour ses fournitures de matériel et de voie.

V. – L'assemblée générale nomme MM. [Léonce] Mahoû et [Joanny] Peytel commissaires, pour faire à l'assemblée générale de 1894, et avec faculté d'agir ensemble ou séparément, le rapport sur la situation de la société et sur les comptes de l'exercice 1899.

En cas d'absence ou autre empêchement de l'un des commissaires, le rapport sera fait par l'autre.

Les chemins de fer et les ports tunisiens
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 16 juillet 1893)

Notre correspondant nous écrit :

Mandé par M. Viette, ministre des Travaux publics, M. Charles Rouvier, notre résident général en Tunisie, est arrivé récemment à Paris pour conférer au sujet du programme général des travaux publics à effectuer dans la Régence et surtout des lignes de chemins de fer.

Pour compléter l'œuvre de ses prédécesseurs, M. Rouvier a soumis au gouvernement diverses propositions, et c'est à la suite de l'examen de son rapport que M. Viette a tenu à consulter le résident général.

Un premier pas vient d'être fait pour donner satisfaction aux vœux de la population tunisienne. Dans la séance du 27 juin de la Chambre des députés, M. Viette, ministre des Travaux publics, a déposé un projet de loi tendant à approuver les conventions passées entre le gouvernement tunisien et la Compagnie de Bône-Guelma pour l'établissement de chemins de fer tunisiens.

COMPAGNIE BÔNE-GUELMA
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 19 novembre 1893)

Le *Journal des chambres de commerce* annonce que le gouvernement tunisie, a passé avec la Compagnie Bône-Guelma, sous réserve de l'approbation du gouvernement français, deux conventions datées du 12 octobre 1892, pour l'exécution de la ligne de Djedeidah à Bizerte, d'une part, et des lignes de Tunis au cap Bon et au Sahel, avec embranchements et prolongements d'autre part. La Compagnie devra exécuter la ligne de Djedéidah à Bizerte à voie normale, moyennant un forfait de 5.600.000. francs. Les travaux devront être terminés deux ans après l'appropriation du projet définitif. Le capital pourra être augmenté de 400.000 francs pour les travaux complémentaires. L'exploitation est faite à forfait moyennant 1.750 francs par kilomètre et la moitié de la recette brute, impôt déduit, avec un minimum de 3.500 francs, quelle que soit la recette. Les insuffisances de recettes sont supportées par la Compagnie, mais

les excédents seront d'abord employés à rembourser à la Compagnie les insuffisances supportées par elle, avec intérêt à 4 fr. 60 %. Les travaux de cette ligne, que le gouvernement tunisien s'est engagé, vis-à-vis de la Société du port commercial de Bizerte, à livrer à la fin de l'année 1893, étant urgents, la Compagnie Bône-Guelma les a entrepris sans délai. Le reste du réseau concédé doit être exécuté à voie d'un mètre ; il comprend les lignes suivantes :

1° Ligne de Tunis à Sousse par Zagouan, Bou-Fitcha, Enfidaville et Sousse, avec embranchement sur la plaine du Fahs ;

2° La ligne de Sousse à Kairouan, se détachant de la précédente près de Kalaa-Kebira et passant près Kroussiah et le camp de Sidi-el-Hani ;

3° La ligne de Sousse à Moknine, par ou près M'Saken, avec prolongement éventuel sur Sfax. Cette dernière ligne avait primitivement été concédée à la Société franco-tunisienne de transports. Mais cette société, n'ayant pas rempli ses engagements, a été déchue par décret du 19 novembre 1892.

4° Une ligne s'embranchant sur la ligne de Tunis à Sousse et aboutissant à Nabeul en passant par le Mornag, le Khanguet, Grombalia et Hammamet ;

5° Une ligne en prolongement de la ligne de Tunis à Hammam-Lif et aboutissant à Menzel-bou-Zalfa en passant par ou près de Fondouk-Djerid et Soliman, avec prolongement éventuel sur Kelibia.

Le capital de premier établissement a été fixé pour les deux premières lignes à 10.984.580 francs. Compris les frais de transformation de la section de Tunis à Hamman-Lif, construite à voie étroite, et les aménagements nouveaux de la station de Tunis. Pour les autres lignes, ce capital a été évalué à 7.200.000 francs. Le gouvernement tunisien peut exiger que l'ensemble des lignes soit terminé dans un délai de cinq ans à partir de l'approbation de la convention, mais il se réserve la faculté de retarder la construction de quelques embranchements.

Compagnie Bône-Guelma
(*Paris-Capital*, 1er novembre 1893)

On annonce que le gouvernement tunisien a passé avec la Compagnie Bône-Guelma, sous réserve de l'approbation du gouvernement français, deux conventions datées du 13 octobre 1892, pour l'exécution de la ligne de Djédeidah à Bizerte, d'une part, et des lignes de Tunis au cap Bon et au Sahel, avec embranchements et prolongements d'autre part. La Compagnie devra exécuter la ligne de Djédeidah à Bizerte à voie normale, moyennant un forfait de 5.600.000 francs. Les travaux devront être terminés deux ans après l'approbation du projet définitif. Le capital pourra être augmenté de 400.000 francs pour les travaux complémentaires. L'exploitation est faite à forfait moyennant 1.750 francs par kilomètre, et la moitié de la recette brute, impôt déduit, avec un minimum de 3.500 fr., quelle que soit la recette. Les insuffisances de recettes sont supportées par la compagnie, mais les excédents seront d'abord employés à rembourser à la compagnie les insuffisances, supportées par elle, avec intérêt à 4 fr. 60 %. Les travaux de cette ligne, que le gouvernement tunisien s'est engagé, vis-à-vis de la Société du port commercial de Bizerte, à livrer à la fin de l'année 1893, étant urgents, la Compagnie Bône-Guelma les a entrepris sans délai. Le reste du réseau concédé doit être exécuté à voie d'un mètre ; il comprend les lignes suivantes :

1° Ligne de Tunis à Sousse par Zagouan, Bou-Fitcha, Enfidaville et Sousse avec embranchement sur la plaine du Fahs ;

2° La ligne de Sousse à Kairouan, se détachant de la précédente près de Kalaa-Kebira et passant près Kroussiah et le camp de Sidi-el-Hani ;

3° La ligne de Sousse à Moknine, par ou près M'Saken, avec prolongement éventuel sur Sfax. Cette dernière ligne avait primitivement été concédée à la Société franco-tunisienne de transports. Mais cette société, n'ayant pas rempli ses engagements, a été déchue par décret du 19 novembre 1892 ;

4° Une ligne s'embranchant sur la ligne de Tunis à Sousse et aboutissant à Nabeul en passant par le Mornag, le Khanguet, Grombalia et Hammamet ;

5° Une ligne en prolongement de la ligne de Tunis à Hammam-Lif et aboutissant à Menzel-bon-Zalfa en passant par ou près de Fondouk-Djerid el Soliman, avec prolongement éventuel sur Kelibia.

Le capital de premier établissement a été fixé pour les deux premières lignes à 10 millions 984.580 francs, compris les frais de transformation de la section de Tunis à Hammam-Lif, construite à voie étroite, et les aménagements nouveaux de la station de Tunis. Pour les autres lignes, ce capital a été évalué à 7.200.000 francs. Le gouvernement tunisien peut exiger que l'ensemble des lignes soit terminé dans un délai de cinq ans à partir de l'approbation de la convention, mais il se réserve la faculté de retarder la construction de quelques embranchements.

TUNISIE
(*Le Temps*, 20 novembre 1893)

Tunis, 19 novembre.

Le piquetage de la ligne Hammam-el-Lif à Hammamet et à Nabeul, avec embranchement sur Soliman et Menzel-bou-Zelfa, commencera lundi, au grand contentement de la colonie française.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*Le Journal des chemins de fer*, 19 mai 1894, p. 332-333)

Un incident, qui pourrait avoir de regrettables conséquences, s'est produit à propos de la concession des nouvelles lignes tunisiennes à cette société.

La commission des chemins de fer a cru devoir demander des explications complémentaires à M. Casimir Périer et à M. Jonnart.

M. Casimir Périer a déclaré qu'il considère comme une nécessité l'établissement des nouvelles lignes tunisiennes, mais il s'est désintéressé de la combinaison à l'aide de laquelle l'opération pourrait être menée à bonne fin. C'est l'affaire du ministre des travaux publics de la régler.

M. Jonnart, consulté à son tour, a déclaré qu'il était prêt à examiner si la concession des lignes pourrait faire l'objet d'une convention séparée afin de ne pas mêler la question tunisienne à la question Bône-Guelma.

C'est donc à une étude nouvelle qu'on aboutit, c'est-à-dire à un retard infiniment fâcheux.

Il est impossible de ne pas rappeler, à ce propos, que, au début, le gouvernement avait évité de lier les deux affaires. C'est sur la protestation qu'émit alors M. Camille Pelletan que des négociations furent entamées dans le but de joindre la concession des chemins tunisiens aux négociations avec le Bône-Guelma. Et, quand ces négociations ont réussi, qui les tient en échec ? Qui réclame la disjonction ? M. Camille Pelletan.

Le gouvernement aurait pu s'en tenir à sa première combinaison. Il fait preuve d'une bien grande complaisance en risquant de sacrifier la seconde.

La Compagnie de Bône à Guelma avait consenti à diminuer les avantages que lui assurent les convention existantes. Le plus clair résultat de toutes ces lenteurs est que les délais fixés pour l'adoption des arrangements auxquels elle avait souscrit sont expirés.

La compagnie peut reprendre sa liberté d'action.

LES PORTS ET CHEMINS DE FER DE LA TUNISIE
par NARCISSE FAUCON
(*Le Temps*, 11 juillet 1894)

Dans sa séance d'hier, la Chambre a adopté le projet de loi ayant pour but l'établissement de nouveaux chemins de fer en Tunisie. Voici à ce propos quelques détails intéressants sur l'état actuel des travaux publics en Tunisie

[…] En ce qui concerne spécialement la Tunisie, il suffit de se souvenir que sa superficie territoriale est à peu de chose près le quart de la France pour comprendre toute l'insuffisance de l'unique voie ferrée qui relie Tunis à la frontière algérienne. Autant vaudrait dire que tout le réseau est à créer. Et l'on s'étonne à bon droit qu'un pays qui a si rapidement marché pour tout le reste, soit si en retard sur ce point d'une importance capitale pour son avenir. C'est une fausse note dans cette mélodie coloniale. C'est une tache dans ce tableau séduisant.

Est-il besoin de dire que l'administration du protectorat n'y est pour rien ? Elle a publié, depuis fort longtemps, l'avant-projet du réseau de chemins de fer que réclame le développement économique de la Régence, et malgré l'exiguïté de ses ressources, elle a résolu le problème financier pour les lignes dont la construction s'impose sur-le-champ. M. Massicault et son successeur, M. Rouvier, ont multiplié les rapports et les démarches à Paris, les divers ministres qui se sont succédé au quai d'Orsay ont insisté non moins énergiquement auprès des diverses commissions parlementaires, on a préparé un nombre incalculable de conventions : malgré tout, nous devons constater que le réseau tunisien en est exactement au point où nous l'avons trouvé en 1881 ; il ne s'est pas accru d'un pouce depuis notre occupation. Pendant le même temps, l'Algérie a vu ses chemins de fer s'allonger de plus de moitié et dépasser 3.000 kilomètres. La Tunisie en possède tout juste 225 !

S'il en va ainsi, c'est grâce à certains politiciens qui ne peuvent pardonner à la Tunisie de se développer, de grandir, de prospérer chaque jour malgré les embûches et les chausse-trapes qu'ils se sont plu à dresser sur son chemin en haine de la politique coloniale et des républicains de gouvernement. Ne pouvant plus s'attaquer au traité du Bardo, ni à la commission financière défunte, ni aux capitulations d'antan, ils s'efforcent d'entraver le développement économique de la Tunisie ; la Compagnie Bône-Guelma en étant un des agents, ils s'acharnent après elle avec une passion dont la violence tient lieu au besoin d'équité.

Nous nous garderons bien d'entrer dans le détail de ces critiques aujourd'hui surannées. À celles qui mériteraient quelque attention, il a été répondu comme il convenait ; la compagnie a consenti à tout ce qu'on lui demandait de raisonnable et de telle sorte qu'elle a désarmé ses adversaires. L'entente est devenue complète au sein de la commission des chemins de fer et le rapport de M. Cornudet, soumis hier à l'approbation de la Chambre, a été adopté sans débat, sans la moindre observation.

Il ne pouvait en être autrement, attendu que la convention préparée est favorable à l'État, très favorable à la Tunisie sans être onéreuse pour la Compagnie de Bône-Guelma. Elle concilie les intérêts en présence. On réclamait, en dernier lieu, la disjonction des conventions relatives au réseau algérien de ladite compagnie et de celles

concernant le nouveau réseau tunisien. Cette disjonction est accordée ; en voici sommairement l'économie :

La Compagnie de Bône-Guelma construit et exploite les chemins de fer ci-après :

Djedeïda à Bizerte. — Tunis à Sousse, avec embranchement sur la plaine du Fahs. Sousse à Kairouan. — Sousse à Moknine, avec prolongement éventuel sur Sfax. — Embranchement sur Nabeul de la ligne de Tunis à Sousse. — Prolongement de la ligne de Tunis à Hammam-el-Lif sur Menzel-bou-Zalfa avec prolongement éventuel sur Kelibia.

La compagnie est autorisée à prélever sur son fonds de réserve les sommes nécessaires au payement des insuffisances qui pourraient se produire dans l'exploitation de ce nouveau réseau tunisien, lesdites insuffisances calculées conformément à l'article 10 de la convention relative au chemin de fer de Djedeïda à Bizerte et à l'article 16 de la convention relative aux autres lignes du réseau tunisien. Quant, au contraire, des excédents se produiront sur ce réseau, ils seront versés intégralement au fonds de réserve jusqu'à concurrence des sommes nécessaires au remboursement des insuffisances antérieurement imputées sur ce fonds avec intérêt simple, au taux de 4,60 %.

Ce remboursement une fois effectué, les excédents seront versés au gouvernement tunisien jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt à 4,60 % du capital de premier établissement, sans report sur les années précédentes ou suivantes.

Ces prélèvements faits, s'il reste encore un excédent, il sera partagé par égales parts, entre le gouvernement tunisien et la compagnie.

Cette convention a mis d'accord tous les membres delà commission des chemins de fer et on peut prévoir qu'elle sera ratifiée au palais du Luxembourg comme elle l'a été à la Chambre.

Il reste donc à souhaiter l'ouverture immédiate des chantiers définitifs. Nous disons définitifs, car, déjà, les travaux préparatoires sont effectués pour la plupart des lignes à construire. Il en est même une qui va être totalement achevée, c'est celle de Djedeïda à Mateur. Samedi prochain, 14 juillet, un train d'inauguration de ce chemin de fer partira le matin de Tunis et arrivera deux heures plus tard à Bizerte, sur le quai des services postaux. Il viendra stopper tout contre un grand steamer accosté à ce quai de façon à permettre aux voyageurs de passer directement du train dans le bateau et *vice versa*.

L'embranchement de Bizerte se greffe, à la station de Djedeïda, sur la ligne de Tunis à la frontière algérienne de ce point, il se dirige vers le nord en s'infléchissant à l'ouest jusqu'à Mateur, centre d'un commerce important de bétail et de céréales. Il traverse une région riche et bien cultivée. Passé Mateur, il s'engage entre le grand lac d'eau douce d'Iskeul et l'immense lac maritime, puis contourne la rive nord de ce lac et, après un parcours de soixante-douze kilomètres, entièrement en plaine, aboutit à la nouvelle ville de Bizerte. […]

Le tronçon de Tunis à Hammam-el-Lif sera prolongé par Grombalia jusqu'à Hammamet et Nabeul sur une longueur d'environ 65 kilomètres et desservira la riche presqu'île du cap Bon ; il permettra d'atteindre rapidement le golfe d'Hammamet, sur lequel ont débarqué toutes les invasions et qui offre encore un point faible au point de vue de la défense du côté de la mer. Un embranchement s'en détachera aux abords de Fondouk-Djedid pour desservir Soliman et Menzel-bou-Zalfa.

La gracieuse Nabeul, où s'arrêtera cette ligne secondaire, est un centre industriel et agricole des plus importants. Les terres environnantes sont très riches et bien exploitées.

Le tracé de la ligne de Tunis à Sousse a fait verser des flots d'encre. Le plus rationnel était incontestablement le tracé Tunis-Kairouan passant à l'ouest de Zaghouan et traversant le massif montagneux par Foum-el-Karrouba et le col de la Loukanda. C'était le plus rationnel, mais ce n'était malheureusement pas le plus économique. On a dû se borner à un simple embranchement sur la plaine du Fahs. À Smindja, la ligne s'infléchit vers l'est pour venir passer à Zaghouan et Bou-Ficha, où elle suit le Sahel jusqu'à Sousse.

Ce n'est toutefois qu'une variante. Le trajet le plus court (148 km.) et qui a été définitivement adopté est Tunis-Grombalia-Bir-bou-Rokha.

De Sousse se détachent deux autres lignes l'une sur Kairouan pour se continuer plus tard sur Kasryn et Fériana ; l'autre sur Moknine — région des plus peuplées et des plus riches en oliviers — avec prolongement éventuel sur Sfax. Au lieu d'éventuel, disons à bref délai ; car, par l'étendue sans cesse croissante de son commerce, par l'importance de sa population qui en fait la seconde ville de la Régence, Sfax doit être aussitôt que possible reliée à Tunis par le railway. […]

La 1re locomotive à Bizerte
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 29 juillet 1894)

Hier soir, à trois heures, est arrivée en gare de Bizerte, venant de Djedeida-el-Mateur, la locomotive 23 du Bône-Guelma traînant deux wagons. Ce train est le premier arrivant à Bizerte. Il transportait MM. Roederer, ingénieur, et Lemanski, directeur de la Compagnie des Batignolles.

Tunis
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 9 septembre 1894)

À fin novembre, les locomotives pourront aller jusqu'à Menzel Bou Zelfa, c'est-à-dire sur un prolongement de 25 kilomètres de la ligne de Tunis à Hammam-lif dans la direction du cap Bon.

NOUVELLES JUDICIAIRES
LE DOCTEUR LAFFITTE EN CASSATION
(*Le Gaulois*, 13 septembre 1894)

Nous avons déjà annoncé que c'est aujourd'hui que la chambre criminelle de la cour de cassation doit statuer sur le pourvoi introduit par M. le docteur Laffitte contre l'arrêt de la cour d'assises de Seine-et-Oise.

Voici, à cette occasion, quelques détails biographiques concernant M. le docteur Laffitte.

M. Fernand Laffitte, qui est licencié en droit et docteur en médecine, commandeur du Nicham Iftikar, est un ancien interne des hôpitaux.

M. Laffitte organisa, en 1870, un corps de francs-tireurs à Montpellier, puis il fit toute la campagne de la Loire comme lieutenant du bataillon des mobiles « Finistère-Morbihan ».

En 1881, le docteur Laffitte s'offrit spontanément pour guide des compagnies de débarquement à Sfax, et pénétra, à la tête de la colonne de l'amiral Miot dans la ville

arabe (26 juillet). Il fut, de ce chef, l'objet de deux propositions pour la Légion d'honneur.

……

Pendant trois ans, M. Laffitte fut ensuite contrôleur civil en Tunisie, où il remplissait en même temps les fonctions de médecin adjoint à la Compagnie du chemin de fer de Bône-Guelma.

Depuis plusieurs années, le docteur Laffitte vivait dans la retraite à Rosny-sur-Seine.

ACCIDENT
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 14 octobre 1894)

Un accident s'est produits sur la ligne Bône-Guelma à Medjez-Sfa : 18 wagons broyés, le mécanicien tué, le chauffeur grièvement brûlé, etc.

BULLETIN COLONIAL

Les chemins de fer tunisiens
(*Le Petit Moniteur*, 27 octobre 1894)

Nous lisons dans le dernier numéro du *Courrier de Bizerte* :

« Mercredi dernier a eu lien la réception de la nouvelle ligne Djedeïda-Bizerte. La commission de réception se composait de MM. Ferrière [29], ingénieur des ponts et chaussées, représentant l'administration des travaux publics ; Dubos et Prévost, ingénieurs de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma ; Rœderer, ingénieur de la Société de construction des Batignolles.

« Parti vers huit heures de Djedeïda, le train dans lequel se trouvaient les membres de la commission est entré en gare de Bizerte à onze heures précises après s'être arrêté durant le trajet aux stations intermédiaires ainsi qu'aux ouvrages d'art importants. »

Le résultat de cette visite est déjà connu : la ligne est prête à être livrée à l'exploitation ; ainsi, puisque les travaux publics acceptent le chemin de fer de Djedeïda à Bizerte, il dépend seulement de la Compagnie Bône-Guelma, concessionnaire de l'exploitation, qu'il soit mis en service. Nous souhaitons que ce soit le plus tôt possible.

AFFAIRES COLONIALES
Tunisie
(*Le Temps*, 11 décembre 1894)

(Dépêche de notre correspondant particulier)

Tunis, 10 décembre, 11 h. 40.

Le résident général est parti, ce matin, pour faire une tournée dans la Régence. Il visitera successivement l'Enfida, Sousse, Kairouan, Monastir, Mahdia-el-Djem, Sfax, Gabès, Médenine, Zarzis et Djerbah. Ce voyage durera quatorze jours.

La session de la conférence consultative de la colonie française a été close hier.

---

[29] Jean Pierre Ferrière (1852-1931) : polytechnicien. En mission en 1883 sur le canal de Corinthe. Ensuite ingénieur en chef du Sfax-Gafsa à la Compagnie des phosphates.

De la communication faite par le directeur général des travaux publics, il résulte qu'un accord est intervenu avec la Compagnie Bône-Guelma et prolongements pour l'exécution, au prix total à forfait de 17 millions, et suivant les tracés définitivement arrêtés, d'un réseau à voie étroite d'environ 340 kilomètres.

Les travaux de la ligne d'Hammam-Lif à Nabeul avec embranchement sur Menzel et Bou-Zalfa sont poussés avec activité, et il y a lieu d'espérer que l'ouverture à l'exploitation du premier tronçon, Hammam-Lif-Grombalia et de l'embranchement Fondouk-Djeid-Menzel-Bou-Zalfa pourra avoir lieu dans le courant de juin 1895, et que le deuxième tronçon Grombalia-Nabeul pourra être exploité vers la fin de 1895. […]

Chemin de fer de Bône à Guelma
(*Paris-Capital*, 12 décembre 1894)

Les actionnaires de cette compagnie, réunis, le 10 novembre, en assemblée générale extraordinaire, ont voté la résolution suivante :

L'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, après avoir entendu la lecture de son rapport, ainsi que des trois conventions qui ont été énoncées, approuve :

1° Ledit rapport du conseil d'administration ;

2° Les deux conventions passées le 12 octobre 1892, entre le gouvernement tunisien et la Compagnie, pour la construction et l'exploitation des lignes de chemins de fer ci-après : Djedeïda à Bizerte ; Tunis à Sousse avec embranchement sur la plaine du Fahs ; Sousse à Kairouan ; Sousse à Moknine avec prolongement "éventuel sur Sfax ; embranchement sur Nabeul de la ligne de Tunis à Sousse ; prolongement de la ligne de Tunis à Hammam-el-Lif sur Menzel-bou-Zalfa, avec le prolongement éventuel sur Kélibia, lesquelles conventions ont été approuvées par décret de S. A. le bey de Tunis du 10 septembre 1894 ;

La convention passée le 3 juillet 1894 entre M. le ministre des travaux publics agissant au nom de l'État et la Compagnie, et approuvée par la loi du 13 août 1894, ladite convention portant approbation par le gouvernement français des deux conventions précitées, du 12 octobre 1892.

Comme conséquence de cette approbation par l'assemblée générale, le conseil d'administration est chargé de prendre avec qui il appartiendra toutes dispositions et mesures qu'il jugera convenables pour l'exécution des conventions approuvées et notamment pour déterminer définitivement le tracé des lignes concédées et le capital de leur établissement.

Tunis
L'enquête sur la garantie d'intérêts
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 31 mars 1895)

Notre correspondant nous écrit :

Au moment ou l'on ne s'occupe (à propos de la commission d'enquête) que de la question de la garantie d'intérêts accordée aux chemins de fer, il peut intéresser vos lecteurs, de connaître qu'elles ont été les dépenses imputées sur le budget du ministère des travaux publics pour la garantie d'intérêts aux chemins de fer tunisiens qui sont exploités, comme on le sait, par la Compagnie Bône-Guelma. Elles sont montées aux chiffres suivants (francs) :

1878	360.000
1879	1.331.000
1880	2.843.000
1881	2.654.000
1882	2.737.000
1883	2.653.000
1884	2.913.000
1885	2.903.000
1886	2.781.000
1887	2.818.000
1888	3.068.000
1889	3.067.000
1890	2.638.000
1891	2.171.000
1892	2.368.000
1893	2.655.000
1894	2.200.000
	42.160.000

Pour les années 1888 et suivantes, les comptes n'ont pas encore été arrêtés définitivement par l'administration.

Bulletin judiciaire
Les chantages du directeur de la « Voie ferrée »
(*Le Journal des débats*, 25 mai 1895)

[…] M. [Armand] Allain-Launay, administrateur des chemins de fer de Bône-Guelma :

La *Voie ferrée* nous a attaqués au moment où nous demandions une nouvelle concession devant le Parlement. Comme ce journal avait des relations administratives connues, nous lui avons fait une mensualité de 500 fr.

M. Pelletan : Est-ce que le ton de mes attaques a baissé ?

Le témoin : Un peu, a ce qu'il m'a semblé ; en tout cas, les attaques dans le corps du journal ont cessé. […]

Chemins de fer de Bône-Guelma
(*Le Journal des débats*, 26 juin 1895)

Les actionnaires de la Compagnie Bône-Guelma et prolongements se sont réunis, le 21 juin, en assemblée générale ordinaire.

Ils ont, à l'unanimité, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuvé dans toutes leurs dispositions ledit rapport du conseil d'administration, ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1894.

L'assemblée générale a réélu comme administrateurs de la Compagnie, pour six années, c'est-à-dire jusqu'à l'assemblée générale annuelle de 1901, MM. Devès (Paul), Chabrol (Wilbrod), Salles (Isidore) et de Traz (Édouard).

Elle a, en outre, renouvelé MM. [Hubert] Desgrange, administrateur de la Société des travaux Dyle et Bacalan, [Jules] Goüin, administrateur de la Société de construction des Batignolles et [Armand] Maire, administrateur de la Compagnie des forges et aciéries du Nord et de l'Est, trois sociétés qui sont en relations d'intérêts avec la Compagnie, pour l'exécution de travaux et pour les fournitures, l'autorisation de conserver tours fonctions d'administrateurs de la Compagnie Guelma, en même temps qu'ils sont administrateurs desdites sociétés.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS
Assemblée générale du 21 juin 1895
(*Le Journal des chemins de fer*, 27 juillet 1895)

L'assemblée, réunie sous la présidence de M. Paul Devès, président du conseil d'administration, a entendu la lecture du rapport du conseil relatif à l'exercice écoulé.

Au 31 décembre, le montant des dépenses de premier établissement s'élevait à 141.681.474 fr., dont 6.900.950 afférents à l'année 1894. La majeure partie de cette somme a été employée à la construction des nouvelles lignes tunisiennes.

La réserve, comprenant le fonds de roulement, a augmenté de 569.681 fr. et s'élevait, à la fin de l'année, à 7.368.535 fr.

« Vous constaterez, fait observer justement le rapport, le développement régulier

des ressources que la Compagnie peut affecter à ses besoins de trésorerie, alors que l'ouverture successive des sections du réseau tunisien donne à ces besoins une certaine extension. »

Les tirages d'amortissement ont été effectués en temps voulu, tant pour les actions que pour les obligations ; le nombre des obligations nominatives est en importante progression.

Le service des intérêts annuels de 30 fr. par action s'est fait aux échéances et les encaissements au profit de la Caisse des retraites, qui ont eu lieu d'une manière normale, ont porté le solde créditeur de cette caisse à 816.957 fr., représentés par des rentes françaises et des obligations du Bône-Guelma et du Midi.

Telle était la situation financière de la Compagnie à la fin de 1894.

Les résultats de l'exploitation et du trafic pour le dernier exercice ne sont pas moins satisfaisants.

Au courant de 1894, 73 kilomètres de voies ferrées ont été construits, ce qui porte à 794 kilomètres la longueur des lignes exploitées. Les 73 kilomètres ajoutés au réseau représentent la ligne de Djedéida à Bizerte, mise en service le 1er novembre.

Le réseau actuel comprend 127 kilomètres de voie étroite à 1 mètre d'écartement (Souk-Arrhas à Tébessa) et 59 kilomètres à 60 centimètres d'écartement (Sousse à Kairouan), cette dernière ligne provisoire.

La recette totale de l'exercice se chiffre par 4.515.803 fr. ; pour 1893, elle n'avait été que de 3.720.766 fr.

La recette moyenne par kilomètre a été de 6.701 fr. au lieu de 5.623 en 1893 ; pour la voie normale, l'augmentation est de 13,51 %, pour la voie étroite de 84.79 %.

La ligne de Souk-Arrhas à Tébessa est celle qui a donné l'accroissement le plus considérable, il atteint 85 %. L'augmentation des recettes se répartit entre toutes les catégories de transports elle est due pour 729.614 fr. aux expéditions de petite vitesse et pour 61.077 au transport des voyageurs. Le nombre de ceux-ci a été de 673.680 en augmentation de 69.155 sur 1893. Le tonnage des marchandises de petite vitesse s'est accru de 70,035 tonnes, il s'est élevé au total à 213.289 tonnes a eux seuls les phosphates de Tébessa ont fourni un excédent de 47.000 t. sur l'année précédente, comme l'avait prévu le rapport de l'année dernière.

Le produit moyen par voyageur et par kilomètre a été de 5 c. 4 celui des marchandises par tonne et par kilomètre, de 6 c. 8. Les tarifs continuent donc à s'abaisser. D'autre part, le prix de revient de l'unité de trafic diminue en même temps ; de 10 c. en 1884, il est tombé à 5 c. 4 en 1894.

Le rapport examine ensuite la situation des lignes nouvelles en Tunisie et en Algérie ce n'est pas la partie la moins intéressante du compte rendu.

En Tunisie, la ligne à voie large de Djedéida à Bizerte destinée à relier Bizerte à la ligne centrale de la Medjerdah a été ouverte en novembre.

Les travaux de la ligne du cap Bon (Hammam-el-lif à Nabeul et Menzel-Bou-Zafa) qui constituent le premier tronçon du réseau tunisien à voie étroite se poursuivent avec une grande activité sur une longueur de 75 km. Les terrassements sont presque achevés et la pose de la voie est partout très avancée.

La ligne de Sousse à Kairouan se construit sur une longueur de 7 km. et demi; il en est de même pour la ligne de Kalaa-Srira à Enfidaville qui s'ouvrira dans les premiers mois de 1890.

En Algérie, deux conventions ont été conclues avec le département de Constantine pour l'établissement d'un tramway de Randon à Desbès et d'une ligne rattachant le centre de la Meskiana à la voie de Souk-Arrhas-Tébessa.

Dans le personnel, quelques changements sont survenus. Deux membres du conseil d'administration ont démissionné, le conseil ne croit pas utile de les remplacer. Quatre autres administrateurs sortent par suite du jeu régulier du renouvellement et sont à remplacer ou à réélire. Le rapport des commissaires a été entendu à la suite du rapport du conseil ; il ajoute, à ce dernier, des détails et des chiffres intéressants et conclut à l'approbation des comptes.

L'assemblée, où 33 actionnaires porteurs de 2.723 actions étaient présents, a voté les résolutions suivantes :

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve dans toutes leurs dispositions ledit rapport du conseil d'administration ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1894, tels qu'ils sont présentes.

Deuxième résolution

L'assemblée générale réélit comme administrateurs de la Compagnie pour six années, c'est-à-dire jusqu'à l'assemblée générale annuelle de 1901, MM. Devès (Paul), Chabrol (Wilbrod), Salles (Isidore) et de Traz (Édouard).

Troisième résolution

L'assemblée générale renouvelle à MM. [Hubert] Desgrange, administrateur de la Société de travaux Dyle et Bacalan ; Goüin, administrateur de la Société de construction des Batignolles ; et [Armand] Maire, administrateur de la Compagnie anonyme des forges et aciéries du Nord et de l'Est, trois sociétés qui sont en relations d'intérêts avec la Compagnie pour l'exécution de travaux et pour des fournitures, l'autorisation de

conserver leurs fonctions d'administrateurs de la Compagnie Bône-Guelma, en même temps qu'ils sont administrateurs desdits sociétés.

Quatrième résolution

L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et [Léonce] Mahoû, commissaires, pour faire à l'assemblée générale de 1890, et avec faculté d'agir ensemble ou séparément, le rapport sur la situation de la Société et sur les comptes de l'exercice 1895.

En cas d'absence ou autre empêchement de l'un des commissaires, le rapport sera fait par l'autre.

Tunis

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 30 juin 1895)

La municipalité de Mahdia a demandé à utiliser entre Mahdia et la Smala des Souassi la voie Decauville existant naturellement entre Sousse et Kairouan, lorsque celte voie sera remplacée par le chemin de fer à voie large.

Dans sa convention avec la Compagnie Bône-Guelma, le gouvernement tunisien s'est en effet réservé la rétrocession de la voie et du matériel Decauville moyennant une somme maxima de 120.000 francs.

LES INCOMPATIBILISÈS

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 1er décembre 1895)

Si le projet est voté par le Parlement, un assez grand nombre de sénateurs et de députés devraient résigner leur mandat ou renoncer à leurs fonctions.

Nous croyons que la liste des membres du Parlement, qui se trouvent dans des situations visées par le projet, sera particulièrement intéressante pour nos lecteurs. La voici, d'après notre confrère *La Cote de la Bourse et de la banque* :

SÉNATEURS

Devès [Paul][1837-1899][député de l'Hérault, puis des Pyrénées, sénateur du Cantal]. — Président de la Société des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, administrateur du Crédit foncier, de la Société de l'éclairage au gaz et des hauts fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas [Il administrait 13 sociétés en 1891 — dont le Bône-Guelma et l'Habra-Macta — et crut bon d'allonger la liste avec les Ateliers franco-russes…].

Krantz [Jean-Baptiste](inamovible). — Président du conseil d'administration de la Compagnie Fives-Lille pour constructions mécaniques et entreprises, ingénieur en chef-conseil de la Société des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements.

GAZETTE PARLEMENTAIRE

(*Le Gaulois*, 31 mars 1896)

[…] M. Viviani accuse la Compagnie de Bône-Guelma de violer habituellement la liberté syndicale. Sans tenir compte des stipulations formelles de la loi, ladite

Compagnie oblige à démissionner ceux de ses ouvriers qui veulent goûter les douceurs de l'association syndicale.

On ne leur permet pas d'apprécier à leur fantaisie les tripotages tunisiens que, récemment, flétrissait la Chambre ; et l'un de ces malheureux, qui était appelé comme témoin dans l'affaire des phosphates, fut mis en demeure de communiquer au directeur de la Compagnie sa déposition devant le juge d'instruction.

M. Guyot-Dessaigne déclare fort sagement que le gouvernement n'a pas à intervenir dans les rapports de travail entre les Compagnies et les ouvriers des chemins de fer.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS

(*Le Journal des chemins de fer*, 11 juillet 1896)

L'assemblée générale ordinaire annuelle de cette compagnie s'est tenue à Paris, le 6 juin 1896, sous la présidence de M. Paul Devès, président du conseil d'administration. Il avait été déposé 3.314 actions par 52 porteurs. Le nombre des actionnaires présents était de 25, représentant 2.719 actions donnant droit à 200 voix.

Le rapport du conseil d'administration, dont il a été donné lecture, fait connaître les résultats généraux de la gestion pendant l'année 1895.

Étudiant d'abord la situation financière, il constate qu'au 31 décembre écoulé, le compte de premier établissement s'élevait à 147.319.779 fr., en augmentation de 5.638.305 fr. Dans ce compte, l'ancien réseau ne figure que pour 888.765 fr., le reste se rapportant au réseau tunisien, en cours de construction.

Y compris le fonds de roulement, la réserve s'élevait, à la même date, à 7.760.623 francs, en augmentation de 392.088 fr. Son accroissement s'est ralenti d'une manière sensible. La trésorerie de la compagnie se plaint justement du retard croissant apporté par l'administration des Travaux publics à la liquidation des comptes de garantie.

L'amortissement et le mouvement des titres se sont effectués d'une manière normale il a été extrait pour le remboursement 88 numéros d'actions et 1.130 numéros d'obligations. Le nombre des actions sorties était, à cette époque, de 1.063, celui des obligations de 10.850.

L'intérêt annuel de 30 fr. a été régulièrement payé.

L'avoir de la caisse des retraites des employés, à la fin de 1895, s'élevait à 922.254 fr., représentés par des rentes françaises et des obligations de la compagnie.

Le service des plantations a été simplifié et rattaché à l'exploitation générale.

Dans le procès qu'elle a intenté à l'administration au sujet du droit de timbre perçu à tort sur les titres d'actions de la compagnie, elle a eu gain de cause et a perçu, de ce chef, comme restitution, une somme importante.

La seconde partie du rapport donne, sur l'exploitation et les résultats du trafic, les renseignements suivants :

Au 31 décembre 1895, la longueur des lignes exploitées était, non compris la voie Decauville entre Sousse et Kairouan, de 808 km., en augmentation de 73 kilomètres sur le chiffre de l'année précédente. Trois sections nouvelles ont été ouvertes. Si l'on tient compte de la voie de 0 m. 60 entre Sousse et Kairouan, le développement total du réseau dépasse 867 km. dont 607 km. à voie normale. Toutefois, la longueur moyenne exploitée n'a été que de 751 km.

Si l'on fait abstraction des produits de la ligne de Nabeul, de 38 km. environ, qui n'a été ouverte que le 18 novembre 1895, la recette totale se chiffre par 5.004.644 fr., correspondant à 8.037 fr. 76 par kilomètre annuel. L'augmentation de recettes réalisée sur 1894 est de 1.388.841 france, qui correspond à une plus-value kilométrique de 1.836 fr. 52. La voie normale a donné un excédent de 8.806 fr. 31, soit 1.667 fr. 31 ou 23,44 % sur 1894. La ligne de Souk-Arrhas à Tébessa a laissé une plus-value

kilométrique de 2.666 fr. 46, soit de 40 %. Les lignes qui présentent l'augmentation la plus considérable sont celles de la Medjerdah, de Duvivier à Souk-Arrhas et de Souk-Arrhas à Tébessa.

En deux ans l'élévation des produits a été de 1.950.456 fr. soit de plus de 52 %.

L'examen des diverses catégories de transport permet de constater que le nombre des voyageurs a passé de 673.680 en 1894 à 782.254 en 1895 ; qu'il a été transporté, par la grande vitesse, 7.919 tonnes au lieu de 5.310 et 434.238 au lieu de 283.324.

Le total de ces produits partiels a donné 5.904.644 fr. de recettes au lieu de 4.515.803 en 1894.

Les phosphates de chaux de la région de Tébessa ont fourni 83.341 t. aux transports, les céréales 23.962 t., les matériaux de construction 17.080, les vins 15.150. Sur les phosphates, l'augmentation a été de 70 %. Il n'y a de différence en moins que sur les métaux, l'alfa et les animaux.

Le montant des frais d'exploitation ayant été de 4.936.903 fr., la différence en plus que laissent les recettes est de 681.704 fr. qui viennent en atténuation de la garantie assurée par l'État au capital d'établissement.

Le produit moyen par voyageur kilométrique est descendu en 1895 de 5 c. 4 à 5 c. 2 et par tonne kilométrique de 7 c. 7 à 6 c. 2, mais le prix de revient de limite de trafic s'est également abaissé de 5 c. 4 à 4 c. 4. « Vous apprécierez, ajoute le rapport, ces résultats favorables de la gestion de notre exploitation. Nous avons, dans une même pensée d'économie, organisé un service spécial chargé, sous la direction de notre chef d'exploitation, des lignes du nouveau réseau tunisien à voie étroite, où nous estimons que certaines simplifications peuvent être apportées aux dispositions en vigueur sur les autres parties du réseau, de façon à réduire les frais, bien entendu, dans la mesure compatible avec une bonne exécution. »

Les lignes nouvelles de la Tunisie sont l'objet d'une étude très intéressante dans la troisième partie du rapport.

En 1895, la ligne d'Hammam-El-Lif à Nabeul, avec son embranchement sur Menzel-Bou-Zalfa constituant la première partie de la voie ferrée qui doit réunir Tunis et Sousse, ont été livrés à l'exploitation.

La première section jusqu'à Grombalia a été ouverte en août ; la seconde de Grombalia à Nabeul en novembre. Les deux sections, avec l'embranchement de Fondouk-Djedah, comprennent ensemble 75 kilomètres.

Le tronçon de Sousse à Enfidaville, de 52 kilomètres, était terminé et devait être livré à la circulation en juin même.

La grande artère Tunis-Sousse a ses deux parties extrêmes achevées ; leur raccordement d'environ 40 kilomètres est en pleine construction.

La gare de Tunis sera remaniée : on espère que tous ces travaux seront terminés pour le 1er janvier 1897 et que voyageurs et marchandises pourront, sans rompre charge, aller de Tunis à Sousse.

En ce qui concerne les autres lignes du réseau à voie étroite créé par la convention de 1892, les travaux sont commencés sur la ligne de Tunis à Zaghouan et seront terminés à la fin de 1897. Il en sera de même de la nouvelle ligne de Sousse à Kairouan. À l'égard de toutes ces lignes, le gouvernement tunisien tient ponctuellement ses engagements et paye les situations trimestrielles avec régularité. La Société des Batignolles mène à bien, dans les délais convenus, les travaux qui lui ont été confiés. « En somme, conclut le rapport, grâce aux efforts de tous et malgré les retards apportés à l'homologation de la convention de 1892, toutes les lignes de Tunisie seront livrées à l'exploitation, bien avant l'expiration de la période de cinq ans, à partir de l'approbation de cette convention, qui avait été prévue à l'origine. »

Le rapport des commissaires, qui a été lu après celui du conseil, revient sur toutes ces communications en les développant et en les complétant, surtout en ce qui touche à la situation financière.

Il signale l'augmentation du compte matériel et outillage pour 152.030 fr. constate que tout le surcroît de dépense est imputable aux lignes tunisiennes et établit le compte des dépôts dans les caisses de la compagnie et dans diverses banques à 3.023.322 fr.

Les comptes débiteurs s'élèvent à 1 million 362.077 fr. les créances diverses ont été portées à la somme de 2.760.242 fr.

L'assemblée, consultée à la suite de la lecture des deux rapports, a voté les résolutions suivantes :

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve dans toutes leurs dispositions ledit rapport du conseil d'administration ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1895, tels qu'ils sont présentés.

Deuxième résolution

L'assemblée générale donne à MM. [Hubert] Desgrange, administrateur de la Société de travaux Dyle et Bacalan ; Goüin, administrateur de la Société de construction des Batignolles ; [Émile] Hoskier, administrateur de la maison de banque E. Hoskier et Cie ; et [Armand] Maire, administrateur de la Compagnie des forges et aciéries du Nord et de l'Est, sociétés qui sont en rapport d'intérêts avec la Compagnie, l'autorisation de conserver leurs fonctions d'administrateurs de la Compagnie de Bône-Guelma, en même temps qu'ils sont administrateurs desdites sociétés.

Troisième résolution

L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et [Léonce] Mahoû, commissaires, pour faire à l'assemblée générale de 1897, et avec faculté d'agir ensemble ou séparément, le rapport sur la situation de la Société et les comptes de l'exercice 1896.

En cas d'absence ou autre empêchement de l'un des commissaires, le rapport sera fait par l'autre.

INGÉNIEURS CIVILS EN EXERCICE
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 7 mars 1897)

Mallez (L.), ancien élève de l'École centrale, ingénieur attaché à la Compagnie du chemin de fer de Bône-Guelma et prolongements à Bône (Algérie).

PETITE REVUE FINANCIÈRE
Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements
(*Le Journal des débats*, 29 juillet 1897)

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 26 juin.

Le rapport du conseil d'administration sur l'exercice 1896 constate que le compte de premier établissement a passé de 114.319.779 fr. à 153.599.793 fr., en augmentation de 6.280.013 fr.

Dans cet accroissement, l'ancien réseau ne figure que pour 276.574 fr. le reste a été affecté au réseau tunisien. Le total des dépenses auxquelles a donné lieu ce dernier est actuellement de 17.490.395 fr.

Les réserves ont gagné, en 1896, 268.436 fr.

La Caisse de retraite a été grossie de 111.875 fr. et s'élève au total de 1.034.130 fr.

Au 31 décembre 1896, la longueur des lignes a voie normale exploitées était de 898.118 mètres.

Si l'on joint à ce chiffre la voie de Sousse à Kairouan, à écartement de 60 centimètres, on arrive à un développement de 957.668 mètres.

La recette totale de l'ancien et du nouveau réseau s'est élevée en 1896 a 5.675.879 fr., en légère diminution de 228.764 fr. sur celle de 1895. Toutes les lignes algériennes sont, comme celle-ci, en légère décroissance par rapport a 1895, qui avait été une année exceptionnelle.

Pour la voie normale, le produit kilométrique a été de 8.261 fr., en diminution de 545 fr. 25. Pour la ligne Souk-Arrhas-Tébessa de 8.226 fr., en augmentation de 322 fr. 84.

La diminution des recettes provient surtout de la petite vitesse.

Il y a, au contraire, augmentation de 98.791 dans le nombre des voyageurs depuis 1893 ; cette augmentation a été de 604.535 voyageurs, soit 45 %.

À la petite vitesse, la diminution est de 10.314 tonnes ; elle provient principalement des céréales, qui ont donné 21.887 tonnes en moins, des vins et spiritueux, des matières premières et de la houille. Elle a été compensée en partie par l'augmentation constante du transport des phosphates de Tébessa.

Le réseau tunisien à voie étroite en exploitation au 31 décembre 1896 s'étendait sur 163.665 mètres : sa recette totale a été de 246.594 fr. 66, correspondant à 2.327 fr. 30 par kilomètre. Sur ce total, les voyageurs ont fourni 188.063 fr., la grande vitesse 11.427 fr. et la petite vitesse 47.101 fr. Le nombre des voyageurs transportés a été de 87.248 et le tonnage des marchandises de 15.210.

L'établissement des lignes nouvelles de Tunisie se poursuit dans d'excellentes conditions. En novembre, on a mis en service la section de Bir-Bou-Rakba à Enfidaville, dernière station de la ligne de Tunis à Sousse ces deux villes sont maintenant reliées directement. Il y a encore lieu, sur cette voie, à un transbordement que fera disparaître la prolongation de la voie étroite jusqu'en gare de Tunis.

La ligne de Tunis à Zaghouan a été très promptement achevée ; elle est reçue par le contrôle et prête pour l'ouverture.

Les travaux de la nouvelle ligne de Sousse à Kairouan sont activement poussés et seront achevés dans les premiers mois de 1898.

Les projets de la ligne de Sousse à Moknine, qui traversera la région des oliviers, au sud de Sousse, ont été arrêtés d'accord avec le gouvernement tunisien ; la construction sera commencée à l'automne et terminée avant la fin de l'année prochaine.

L'achèvement du réseau tunisien s'exécutera donc avec une grande régularité, suivant les contrats passés avec le gouvernement de la Régence et la Société de construction des Batignolles.

Le rapport et les comptes ont été approuvés à l'unanimité, et MM. [Hubert] Desgrange, [Gustave] Gobron, Goüin, [Émile] Hoskier et [Georges] Schlemmer, administrateurs sortants, ont été réélus pour six années.

Tunisie
[Déraillement]
(*Le Temps*, 10 octobre 1897)

On nous télégraphie de Tunis :

Un grave déraillement s'est produit la nuit dernière sur la ligne de Tunis à Hammam-Lif, du réseau Bône-Guelma, au pont Oued-Miliane, à 20 kilomètres de Tunis. Une erreur d'aiguillage a causé le désastre. Le tablier du pont défoncé est tombé, par morceaux dans la rivière ; la locomotive a brisé les poutres d'acier qui le soutenaient,

broyant ou faussant ses propres organes. Elle repose maintenant sur son cylindre, les roues passant à travers le tablier. Le fourgon qui suivait la machine est broyé, ses tampons arrachés. Deux autres wagons sont fortement endommagés.

Les dégâts matériels sont considérables ; mais on n'a à déplorer aucun accident de personne.

C'est le troisième déraillement qui a lieu au même endroit depuis peu de temps. L'aiguillage y est très minutieux et confié à un manœuvre qui n'est pas au courant et doit assurer le service de cinq heures du matin à onze heures du soir.

La presse locale réclamait depuis longtemps ; elle prédisait des accidents.

LES DÉCORATIONS DU 1er JANVIER
MINISTÈRE DE LA GUERRE
(*Le Temps*, 31 décembre 1897)

Officiers

M. Aubert[30], ingénieur en chef des services de l'exploitation de la Compagnie Bône-Guelma.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
LÉGION D'HONNEUR
(*Gil Blas*, 4 janvier 1898)

Chevaliers

Kowalski [31], ingénieur en chef du service central de l'exploitation de la Compagnie Bône-Guelma.

CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*Le Journal des chemins de fer*, 20 août 1898)

Les actionnaires du Bône-Guelma se sont réunis en assemblée générale ordinaire le 2 juillet 1898.

Le rapport du conseil d'administration qui leur a été lu, fait connaître tout d'abord les résultats de la gestion financière pour l'exercice 1897. Pour l'année, l'augmentation des dépenses de premier établissement est de 4.171.178 fr. ; au 31 décembre 1897, elles se trouvaient portées à 157.770.992 francs. C'est au réseau tunisien que s'applique presque entièrement l'augmentation ; il figure aujourd'hui dans le compte de premier établissement pour 22.362.182 francs.

Après avoir proposé de prélever sur les résultats de l'exercice des sommes destinées à grossir les réserves, constaté la régularité du mouvement des titres et la distribution de l'intérêt annuel de 30 fr. aux actions, le rapport fait connaître la situation de la caisse

---

[30] Joseph-*Clément* Aubert (Gap, 1848-Nice, 1932) : futur directeur de la Cie des chemins de fer du Nord de l'Espagne, puis vice-président des Forces motrices de la Haute-Durance (1906).

[31] Alfred-Marie-François-Xavier Kowalski (Paris, 14 août 1846-Paris XVIIe, 19 nov. 1902) : Fils de Jean-Antoine Kowalski, employé, et de Marie Anne Gertrude, Pétronelle, Théodore Didelot (de Carbonaro). Marié à Joseph, Alphonsine, Juliette Coutin, sœur de Jules Coutin, avoué. Dont Jean, ingénieur ECP. Ingénieur E.C.P. 1869 (2e sur 181). Administrateur du Dakar–Saint-Louis (1883). Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 4 janvier 1898).

des retraites. En 1897, le versement de la Compagnie a été doublé, c'est-à-dire porté de 3 à 6 % des traitements. La part de pension des veuves a été élevée du tiers à la moitié et étendue aux enfants jusqu'à l'âge de 18 ans ; en outre, la retraite proportionnelle a été accordée dès la quinzième année de service à tout agent qui serait contraint de cesser son travail. Toutefois, l'intérêt des placements de fonds sur lesquels est fondé le service de la caisse continuant à décroître, il devient nécessaire de porter de 3 à 5 % la retenue sur les traitements et d'élever de 6 à 10 % des mêmes traitements le chiffre du versement de la Compagnie. Ceux des anciens agents seraient exceptés. Au 31 décembre 1897, l'avoir de la caisse était de 1.304.357 fr. Divers versements y ont été faits au courant de l'année ; ils sont soumis à l'approbation de l'assemblée.

De l'examen de la situation financière, le rapport passe à l'exposé des résultats de l'exploitation et du trafic.

En 1897, la longueur des lignes exploitées s'est accrue de 89 km. et se trouve ainsi portée à 987 km. en y comprenant l'ouverture d'une section à voie étroite de Tunis à Hammam-el-Lif. La longueur moyenne exploitée a été de 935 km.

Dans le total de 987 km. la voie normale figure pour 607 km., la voie étroite (Souk-Arrhas à Tébessa et sections tunisiennes) pour 380 km. Les recettes totales de l'exercice se sont élevées à 5.895.868 francs, soit à 8.027 par kilomètre en augmentation de 219.988 fr. sur les recettes de 1896. La recette kilométrique de la voie normale a été de 8.436 fr., celle de la ligne de Souk-Arrhas de 9.055, celle de la ligne de Djedeida à Bizerte de 3.227. Toutes ces recettes sont en augmentation plus ou moins forte ; il n'y a d'exception le pour la ligne de Tunis à Hammam-el-Lif dont le trafic kilométrique est descendu de 14.670 à 12.240 fr.

Sur le réseau à voie normale, l'augmentation provient uniquement des transports en petite vitesse ; les recettes des voyageurs accusent, au contraire, une petite diminution causée surtout par l'usage des billets d'aller et retour à tarif réduit. Le tonnage de la petite vitesse s'est accru de 66.3021. Les céréales et les matériaux ont moins produit ; il y a plus-value sur les vins, les minerais, les matières premières, la houille et surtout sur les phosphates qui gagnent 50.513 t.

Les taxes moyennes kilométriques ont continué à décroître par suite de l'application des tarifs spéciaux. Le produit moyen d'une tonne kilométrique s'est abaissé, d'une année à l'autre, de 0.058 à 0.053. De 1893 à 1897, le produit moyen d'une unité de trafic a fléchi de 0.076 à 0.053, soit de 30 %.

Le réseau tunisien à voie étroite, dont la longueur exploitée au 31 décembre 1897 était de 352 km., a donné un total de 478.643 fr. dans lequel les voyageurs entrent pour 360.384 fr., la petite vitesse pour 92.780 fr., les bagages et messageries pour 25.479 fr.

La troisième partie du rapport consacrée à la construction des lignes nouvelles en Tunisie rappelle qu'en août 1897, la ligne de Tunis à Zaghouan de 61 km. a été mise en service et qu'en décembre, 14 km. d'embranchement ont été ouverts au public. La même année, la ligne entre Sousse et Kairouan de 50 km. était mise en exploitation. La transformation de la gare de Tunis est aujourd'hui presque achevée. Enfin, la ligne de Sousse-Moknine de 47 km., la dernière que la Compagnie ait à construire en vertu de la convention de 1892, sera terminée au commencement de 1899.

La concession du tramway de Randon à Besbès a été obtenue du département, à titre définitif, sur une longueur de 12 kilomètres ; les 18 km. qui forment la section de Besbès à Combes ne sont encore concédés qu'à titre éventuel.

II. Au rapport du conseil d'administration le rapport des commissaires, dont il a été donné ensuite connaissance à l'assemblée, ajoute quelques chiffres intéressants.

Les approvisionnements généraux ont passé, en 1897, de 656.667 à 781.763.

Les insuffisances des produits de l'exploitation, barèmes et garantie d'intérêts, s'élèvent à 140.782 fr. sur laquelle la Compagnie a reçu de l'État 135.119 fr. en attendant le règlement définitif.

Les insuffisances du nouveau réseau tunisien s'élevaient 379.997 fr. La Compagnie les recouvrera ultérieurement sur les excédents de recette.

Les subventions en capital reçues du gouvernement tunisien se sont élevées de 16.147.323 à 21.238.426 fr. et la réserve de ce même réseau a passé de 146.034 à 400.372 fr.

III. L'assemblée, pour laquelle il avait été déposé 2.756 actions par 45 porteurs et qui comptait présents 24 actionnaires représentant 2.458 actions avec 294 voix, a voté les résolutions suivantes :

1re résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve dans toutes leurs dispositions le dit rapport du conseil d'administration ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1897 tels qu'ils sont présentés.

2e résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du projet d'ordre de service annexé au rapport du conseil d'administration, approuve les modifications apportées par le dit conseil aux deux règlements de la caisse des retraites portant les dates des 1er mars 1880, 1er janvier 1891, pour être mises en application à partir du 1er juillet 1898.

3e résolution

L'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, et après en avoir entendu la lecture, approuve la convention passée le 20 avril 1898 avec la département de Constantine pour la construction et l'exploitation, par la Compagnie, d'un tramway à voie normale, allant de la ligne de Bône-Guelma à Besbès avec prolongement éventuel jusqu'à Combes, la dite convention approuvée par décret de M. le président de la République du 11 mai, même année.

4e résolution

L'assemblée générale renouvelle à MM. Goüin, administrateur de la Société de construction des Batignolles ; [Émile] Hoskier, administrateur de la maison de banque E. Hoskier et Cie ; et [Armand] Maire, administrateur de la Compagnie des forges et aciéries du Nord et de l'Est, sociétés qui sont en rapport d'intérêt avec la compagnie, l'autorisation de conserver leurs fonctions d'administrateurs de la Compagnie de Bône-Guelma en même temps qu'ils sont administrateurs des dites sociétés.

5e résolution

L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et [Léonce] Mahoû commissaires, pour faire à l'assemblée générale de 1899, et avec faculté d'agir ensemble ou séparément, le rapport sur la situation de la Société et sur les comptes de l'exercice 1898.

En cas d'absence ou autre empêchement de l'un des commissaires, la rapport sera fait par l'autre.

NÉCROLOGIE

[† Georges Schlemmer]
(*Le Journal des débats*, 3 décembre 1898)

Nous apprenons la mort de M. Schlemmer, inspecteur général au service des ponts et chaussées, ancien directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics, administrateur de la Compagnie de Bône-Guelma, officier de la Légion d'honneur

---

Comptoir national d'escompte de Paris
(*Paris-Capital*, 3 mai 1899)

[…] Le Comptoir … est intervenu pour la transmission à la Compagnie de Bône-Guelma de la ligne de chemin de fer de Tunis à La Goulette, qui appartenait à la Compagnie Florio-Rubattino. […]

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*Le Journal des chemins de fer*, 12 août 1899)

L'assemblée générale ordinaire (34e) de cette Compagnie a eu lieu le 1er juillet 1899 sous la présidence de M. Paul Devès, président du conseil d'administration. Il avait été déposé 2.787 actions par 56 porteurs ; le nombre des actionnaires présents était de 34 représentant 251 voix.

Le rapport du conseil dont il a été donné lecture à l'assemblée expose les résultats de l'année 1898.

Ils sont satisfaisants.

La situation financière de la Compagnie ressort avec une augmentation de 10.567.549 francs au compte de premier établissement. Trois millions environ de cet accroissement ont été employés aux travaux neufs ou complémentaires et 7.507.523 fr. au rachat de la ligne de Tunis à La Goulette.

La réserve générale s'est grossie de 341.316 francs.

L'amortissement et le mouvement des titres ont continué dans les conditions statutaires.

Une troisième série d'obligations dont le produit était destiné à solder le prix d'achat de la ligne de Tunis à La Goulette a été émise le 6 octobre au 31 décembre 1898. 13.645 de ces obligations avaient été placées.

L'intérêt de 30 fr. par action a été payé aux échéances ordinaires.

La caisse des retraites qui, au courant de l'année, s'est augmentée de 168.550 fr., possédait, au 31 décembre 1898, 1.472.908 fr., représentés par de la rente française et des obligations de la Compagnie.

L'exploitation et le trafic font ensuite l'objet du second chapitre du rapport l'un et l'autre ont donné de remarquables résultats.

La longueur totale du réseau s'est accrue en 1898 de 85 km. 723 mètres : elle était, au 31 décembre, de 1.072 km. 842 mètres, dont 641 kilomètres à voie normale et 432 kilomètres à voie étroite.

Sur l'ancien réseau à voie normale, sur la ligne à voie normale de Djedéida à Bizerte et la ligne à voie étroite de Souk-Arrhas à Tébessa, la recette a été de 6.378.169 fr., en augmentation de 482.301 fr. relativement à celle de l'exercice précédent. Sur les lignes garanties, il y a un excédent de 839.595 fr. qui vient en atténuation des sommes dues par l'État. L'augmentation provient en majeure partie de la petite vitesse, les voyageurs n'y entrent que pour 37.490 fr. Les lignes qui ont donné les excédents les plus

considérables sont celles de Bône à Guelma, de Souk-Arrhas à Tébessa, de Medjerdah et le réseau tunisien à voie étroite.

Celui-ci était, au 31 décembre 1898, exploité sur une longueur de 304 kilomètres. Sa recette d'ensemble pour l'exercice a été de 914.331 fr., soit de 3.162 fr. par kilomètre annuel. Cette même recette n'avait été, l'année précédente, que de 2.381 fr. Les voyageurs y sont entrés pour 537.042 fr., les bagages et les messageries pour 42.462 fr., les transports à petite vitesse pour 334.825 fr.

Les lignes de Tunis à La Goulette et à La Marsa et de Tunis au Bardo, dont la prise de possession ne remonte qu'au 26 octobre 1898, ont une longueur totale de 34 km. 211 mètres. La longueur exploitée a été d'un peu plus de 6 kilomètres et a donné une recette de 51.860 fr. correspondant à un rendement kilométrique de 8.258 francs.

La construction des lignes composant le réseau tunisien à voie étroite s'est poursuivie régulièrement. La ligne de Kalaa-Srira à Kairouan de 50 kilomètres, l'embranchement de 1.100 mètres qui relie la gare au port de Tunis, la ligne de Sousse à Moknine ont été ouverts à l'exploitation dans le courant de cette dernière année.

D'accord avec le gouvernement tunisien, le tracé de la ligne de Tunis à Zaghouan a été modifié.

En Algérie, la Compagnie exécute la ligne de Randon à Besbès de 12 kilomètres concédée en 1898 par le gouvernement de Constantine.

Le rapport des commissaires dont la lecture a succédé à celle du rapport du conseil d'administration approuve ce dernier dans toutes ses parties. Il donne d'intéressants détails, auxquels nous renvoyons le lecteur, sur la reprise des lignes Tunis-La Goulette-Marsa-Le Bardo et sur les conditions de la cession.

L'assemblée consultée sur les propositions du conseil a pris les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve dans toutes leurs dispositions ledit rapport du conseil d'administration ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1898, tels qu'ils sont présentes ;

2° L'assemblée générale réélit comme administrateurs de la Compagnie pour six années, c'est-à-dire jusqu'à l'assemblée générale annuelle de 1905, MM. Barrot Frédéric, Chaperon Émile, Maire Armand et Vernhette Armand ;

3° L'assemblée générale renouvelle à MM. Goüin, administrateur de la Société de construction des Batignolles ; [Émile] Hoskier, de la maison de banque E. Hoskier et Cie ; et Maire, administrateur de la Société des forges et aciéries du Nord et de l'Est, sociétés qui sont en rapport d'intérêt avec la compagnie, l'autorisation de conserver leurs fonctions d'administrateurs de la Compagnie de Bône-Guelma, en même temps qu'ils sont administrateurs des dites sociétés ;

4° L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et [Léonce] Mahoû, commissaires, pour faire à l'assemblée générale de 1900, et avec faculté d'agir ensemble ou séparément, le rapport sur la situation de la société et sur les comptes de l'exercice 1899.

En cas d'absence ou autre empêchement de l'un des commissaires, le rapport sera fait par son collègue.

Tunisie
(*Gil Blas*, 14 novembre 1899)

On télégraphie de Tunis, 12 mai :

M. Boudenoot, député, rapporteur du projet des chemins de fer tunisiens, est revenu aujourd'hui de son voyage d'études dans l'intérieur de la Régence, accompagné de MM. Pavillier, directeur, et Boulle, ingénieur des travaux publics en Tunisie. Il a parcouru

à cheval les différents tracés étudiés par l'administration du protectorat, afin de se rendre compte des intérêts à desservir et d'étudier les ressources minières, ainsi que les chances de développement de la colonisation dans ces diverses régions.

M. Boudenoot pense qu'il est utile d'apporter à Tunis les phosphates de Kalaat-es-Senam et de donner par le prolongement du chemin de fer de Kairouan un complet essor à la région du Centre, et de créer à côté du grand port militaire de Bizerte, un port de commerce; mais il faut de la patience, afin que tous ces travaux soient exécutés de la façon la moins onéreuse pour les finances tunisiennes et que les ressources qui en résulteront soient suffisantes pour empêcher de trop grever le budget.

La Tunisie est actuellement un pays pauvre, mais très propre à la colonisation, car il renferme de nombreuses richesses dont l'exploitation permettra à la colonie française de prospérer, tout en assurant l'aisance et le bien-être autour d'elle.

M. Boudenoot partira demain pour Marseille.

INFORMATIONS ALGÉRIENNES

Médailles d'honneur
(*L'Express algérien*, 5 janvier 1900)

Sur la proposition du Gouverneur général de l'Algérie, le Ministre du Commerce et de l'Industrie, à l'occasion du 1er janvier 1900, a accordé des médailles d'honneur aux ouvriers et employés de la colonie algérienne désignés ci-après :

Département de Constantine

MM. Agniel César, chef d'équipe à la Compagnie Bône-Guelma, à Aïn-Tahatmime ;
André Paul, employé à la Compagnie Bône-Guelma ;
M. Chouart Rabah ben Ahmed, chef d'équipe à la Compagnie Bône-Guelma, au Kroubs ;
M. di Salvatore Pascal, poseur à la Compagnie Bône-Guelma, à Bône ;
M. Eckert Joseph, employé principal à la Compagnie Bône-Guelma, à Bône ;
M. Griziot Pierre, employé à la Compagnie de Bône-Guelma, au Kroubs ;
Ouargli Abderrahman ben Djiboud, employé à la Compagnie Bône-Guelma, à Bône ;
Polomba Raphaël, mécanicien à la Compagnie Bône-Guelma, à Bône ;
Perin Ferdinand-Gostano- Pascal chauffeur à la Compagnie Bône-Guelma, à Bône ;

HUBERT DESGRANGE, PRÉSIDENT

LA TUNISIEN
par Paul LEROY-BEAULIEU
(*Le Journal des débats*, 20 février 1901)

L'interpellation sur la. Tunisie aura mis en lumière une fois déplus, avec éclat, l'extraordinaire étroitesse d'esprit d'un grand nombre de Français, surtout de membres du Parlement, en matière de colonisation, le phénomène politique et social qui exigerait le plus de largeur intellectuelle.

Le soi-disant défenseur des colons tunisiens, l'honorable M. Berthelot, s'est particulièrement distingué par la conception racornie qu'il se fait de la colonisation. Voici, en effet, les trois points saillants de son ou de ses discours :

1° il critique violemment et arrive, singulier triomphe pour un ami de la Tunisie, à faire ajourner ou suspendre la construction des chemins de fer dans une des régions les mieux douées de la nature, et l'exploitation des ressources minérales du centre de l'ancienne Régence ; 2° il reproche aux colons tunisiens, comme des subventions injustifiées de la métropole, la franchise douanière que celle-ci accorde, non pas, d'ailleurs, à tous les produits tunisiens, mais à quelques-uns seulement ; 3° il n'a pas assez d'indignation contre l'emploi, par le gouvernement du protectorat, d'un étranger naturalise depuis douze ans, et qui compte des officiers français dans sa famille.

Voila le langage d'un homme qui dit parler au nom et dans les intérêts des colons de Tunis. Il se prononçait naguère, aux Cortes espagnoles, avant la perte de Cuba et des Philippines, des discours absolument de même nature que celui de M. Berthelot.

Si ceux des colons tunisiens qui ont ou croient avoir des motifs de mécontentement continuent à mettre le Parlement français dans leurs affaires et à choisir des avocats doués d'autant de tact, ils peuvent être sûrs du sort qui leur sera réservé : déjà, l'on arrête la construction de leur chemin de fer et on leur reproche la franchise accordée a quelques-uns de leurs produits ; s'ils provoquent encore d'autres interpellations, ils risquent d'être victimes de nouveaux ordres du jour, tout aussi improvisés que celui de vendredi dernier, et bien plus défavorables encore.

Et, cependant, la Tunisie est une colonie qui fait incontestablement honneur à la France, qui se développe et qui ne coûte à la métropole que les 2 millions de garantie d'intérêts du chemin de fer de la Medjerda, au sujet desquels le soi-disant défenseur des colons tunisiens fait tant de vacarme. Encore doit-on dire que ce chemin de fer de la Medjerda, long de 220 kilomètres, est antérieur à la prise de possession de la Tunisie par la France ; que, depuis lors, à ses propres frais, la Tunisie a construit près de 700 kilomètres d'autres voies ferrées ; que la garantie d'intérêts du chemin de la Medjerda à la charge du Trésor français diminue graduellement ; qu'elle aura sans doute disparu dans dix ans ; qu'en Algérie, au contraire, les garanties d'intérêts a la charge de la métropole montent à 20 millions de francs, dix fois plus qu'en Turusie, et qu'on ne prévoit pas, dans les calculs administratifs, que cette garantie d'intérêts aux chemins de fer algériens puisse disparaître avant un quart de siècle.

Comment donc reprocher si amèrement à cette pauvre Tunisie une subvention si modeste, qui a précédé notre occupation et qui doit si peu durer, quand on s'accommode si facilement du fardeau de même nature décuplé en poids et plus que double en durée que l'Algérie impose à la France ? Et c'est l'étrange avocat des colons tunisiens, on ne saurait trop le répéter, qui se répand a ce sujet en récriminations contre cette infortunée Tunisie !

La Tunisie est une Cendrillon ; toutes les fois qu'on parle d'elle a la Chambre, sa grande sœur, qui, étant adulte, devrait se suffire à elle-même, l'Algérie, qui coûte cependant tant à notre budget et inflige tant de soucis à notre gouvernement, accourt pour la vilipender ; elle affecte tour a tour envers elle la pitié et le mépris ; trois députés algériens ont pris la parole, dans cette discussion pourtant courte, pour accabler la pauvre et lui faire honte.

Honte de quoi ? Honte de ce qu'elle vit à l'écart, sans tendresse, sans bruit, sans cadeau, de ce qu'elle se développe néanmoins, de ce qu'elle obtient des résultats. On ne veut pas laisser grandir cette Cendrillon dans son coin ; il semble qu'elle soit un reproche pour la sœur aînée, autrement tapageuse, coûteuse et gâtée ; c'est pour cela que les représentants de celle-ci accourent le verbe haut. et la critique a la bouche, toutes les fois que cette infortunée Tunisie est mise sur la sellette à la Chambre.

Le ministre des affaires étrangères, son tuteur, l'a bien défendue dans la première séance, mais, dans la seconde, il a faibli comme s'il s'était commis ou s'il s'allait commettre quelque acte coupable dans l'ancienne Régence.

L'acte coupable visé, le voici. La Tunisie, toutes les géographies sont unanimes à le dire, n'a dans la région du Nord, la plus favorable à l'habitat des Européens et aux cultures européennes, que deux grandes vallées : l'une, c'est la vallée de la Medjerda, l'autre, la vallée qui, de la ville relativement importante du Kef, rejoint Tunis en côtoyant la montagne du Zaghouan ; ces deux vallées sont parallèles et éloignées l'une de l'autre de 50 a 70 kilomètres.

La vallée de la Medjerda est dotée d'un chemin de fer depuis vingt-cinq ans ; les terres disponibles y deviennent rares. La vallée du Kef à Tunis, au contraire, manque de toute voie de communication, et les terres disponibles y sont abondantes ; les quelques domaines européens qui y sont établis ne peuvent se développer faute de voies de transport.

Depuis une douzaine d'années au moins, il est question de faire le chemin de fer du Kef à Tunis, pour ouvrir la région incontestablement la plus propice à la colonisation que contienne la Tunisie, après la région de la Medjerda. On avait trouvé une combinaison par laquelle, grâce au transport de phosphates à extraire de carrières au sud du Kef, on espérait pouvoir construire, sans subvention ni garantie d'intérêts, ce chemin de fer de pénétration coloniale.

Faut-il renoncer a cette entreprise, et la région du Kef à Tunis restera-t-elle fermée, inculte et improductive comme aujourd'hui ? C'est ce singulier défenseur de la Tunisie, M. Berthelot, qui le demande. À coup sûr, cet honorable député n'a jamais lu la fable de l'ours et de l'amateur des jardins.

La Tunisie possède actuellement 900 kilomètres de chemins de fer, dont 226 seulement, on l'a vu, ont été construits avec une garantie d'intérêts de la France. Pour le reste, la Tunisie les a faits à ses frais, ou bien, prenant exemple sur les meilleurs modèles, les Américains, les Canadiens notamment, elle a trouvé des combinaisons ingénieuses de concessions de terrains ou de richesses minières, pour les faire construire sans bourse délier. C'est par la même excellente méthode, connue et pratiquée de tous les grands peuples colonisateurs, qu'elle a construit tous ses ports, ceux de Tunis, de Sousse et de Sfax. Il faudrait encore, pour rendre tout le pays accessible, à nos capitaux et à notre industrie, ouvrir dans un délai de dix à douze années, 800 à 900 autres kilomètres ferrés. Cette oeuvre pourrait certainement se faire avec peu de sacrifices, si on laisse à la Tunisie !e choix des moyens. S'il faut, au contraire, passer par la lente et interminable filière des commissions parlementaires et des discussions des Chambres, on frémit à la pensée du temps et probablement aussi de la dépense qu'exigera cette œuvre essentielle.

La colonisation de la Tunisie avait inauguré, dans l'histoire coloniale française, une ère toute nouvelle une méthode que l'on avait longtemps cherchée sans la trouver, le protectorat, avec l'autonomie financière, avait donné des résultats splendides. C'est bien un splendide résultat, en effet, qu'une somme de 47 millions d'excédents budgétaires, représentant plus de 15 % des chiffres des budgets de prévision ; c'en est bien un aussi qu'un commerce extérieur porté à 100 millions de francs, où la France prend, notablement plus de la moitié, alors que le commerce de l'ancienne Régence, avant notre occupation, ne montait pas à 20 millions.

N'est-ce pas folie que, sinon d'abandonner, du moins de discréditer la méthode coloniale, le protectorat et l'autonomie financière, qui a valu à ce pays un développement si rapide ? M. d'Estournelles a eu grandement raison de dire que l'ordre du jour voté par la Chambre, équivalant à une mainmise sur les chemins de fer tunisiens, est absolument contraire à la conception du protectorat.

Certes, il y a de légitimes critiques de détail à adresser à l'administration tunisienne, et nous-même avons toujours déclaré que la Tunisie n'était ni un Eldorado, ni un Eden

mais ce sont des critiques de détail, appelant des réformes partielles et graduelles, ou justifiant quelques bons conseils de modération, de circonspection, quelques avertissements. […]

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*Le Journal des chemins de fer*, 10 octobre 1901)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de cette compagnie a eu lieu le 29 juin 1901.

I. — Du rapport qui lui a été présenté au nom du conseil d'administration, il résulte qu'au courant de l'année 1900, sa situation financière n'a pas subi de modifications considérables. Le compte de premier établissement ne s'est augmenté que de 845.727 fr. qui ont été appliqués aux travaux neufs et aux travaux complémentaires des deux réseaux. Les réserves sont également presque stationnaires. L'amortissement des actions et des obligations s'est poursuivi dans les conditions ordinaires et les intérêts statutaires ont été payés aux termes préfix.

En ce qui concerne l'exploitation, le rapport n'a pas non plus de grands changements à signaler. La longueur du réseau n'a pas varié, à la fin de 1900 comme au 31 décembre 1899, son étendue est de 1,131 kilomètres dont 636 à voie normale et 495 constituant les lignes tunisiennes, à voie étroite.

Les recettes du réseau exploité, qui est de 1.106 kilomètres, sont légèrement inférieures à celles de l'exercice précèdent, mais restent néanmoins supérieures à celles de toutes les années précédentes. Elles ont atteint le chiffre de 8.441.493 fr. contre celui de 8.659.727 fr. en 1899. La recette kilométrique a passé de 7.825 à 7.462 fr. comparativement à l'année précédente. Les lignes les plus productives ont été celles de Bône à Guelma, de Souk-Arrhas à Tébessa, de Medjerdah. Le réseau tunisien à voie étroite a donné 987.758 fr., l'embranchement de Tunis Goulette au Bardo 483.553 fr. Pour le plus grand nombre de ces lignes, la diminution des recettes a porté sur le trafic, la circulation des voyageurs a augmenté. Les phosphates et les minerais ont été les principaux articles de transport.

Si la Compagnie n'a pas augmenté son réseau en 1900, elle a poursuivi l'étude des lignes nouvelles à établir en Tunisie et s'est tenue à la disposition de l'administration locale. Au courant de l'exercice, elle a, en vertu de la convention du 22 mars 1898, rétrocédé au gouvernement beylical la petite ligne de Tunis au Bardo et ses dépendances. La rétrocession s'est faite sous certaines conditions énumérées dans une convention nouvelle en date du 11 juillet 1900.

La Compagnie pourra notamment raccorder la ligne du Bardo à son réseau de Tunis-Goulette-Marsa.

II. — Le rapport des commissaires, qui accompagne le rapport du conseil d'administration, offre quelques chiffres intéressants à relever, entre autres celui d'une élévation de 334.988 fr. aux approvisionnements généraux : ce supplément a permis de faire face au renchérissement du charbon et d'augmenter l'approvisionnement.

Les comptes de la garantie de l'État ont été réglés jusques et y compris l'exercice 1896 ; ils comportaient en chiffres ronds, à l'actif, 161 millions et, au passif, 156 millions et demi.

Le capital obligations s'est accru de 1.545.455 fr. par l'émission de 3.600 obligations dont le produit a couvert les frais des travaux complémentaires de la ligne de Souk-Arrhas à Tébessa.

Les subventions reçues en capital du gouvernement tunisien sont en accroissement de 881.493 fr. : leur total compense exactement les dépenses inscrites au compte de premier établissement pour ce réseau et pour le tramway de Mornag.

III. — Dans le bilan général qui accompagne les deux rapports, on remarque à l'actif que l'ancien réseau figure pour 136 millions, le réseau tunisien pour 25 millions, les lignes de Tunis-Goulette-Marsa pour 8 millions, les approvisionnements généraux pour 1 million 720.000 fr. L'insuffisance des produits de l'exploitation de l'ancien réseau s'élève à 161 millions et les sommes à recouvrer sur le département de Constantine pour le même motif à 600.000 fr. ou environ.

Le total net de la garantie mise en 1900 à la charge de l'État a été de 6.898.137 fr. et le montant des créances réunies de l'État et du département de Constantine y compris les communes de Bône et de Guelma, capital et intérêts compris, s'élève à 216.229.511 fr.

Au 31 décembre 1900, le total de la réserve était de 8.417.343 fr.

À la même date, les approvisionnements, le matériel roulant, l'outillage et le mobilier de la Compagnie représentaient une somme de 15.770.887 fr.

IV. — L'assemblée a voté les résolutions suivantes :

I.

L'assemble générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve dans toutes leurs dispositions ledit rapport du conseil d'administration, ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1900, tels qu'ils sont présentés.

II.

L'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, approuve, après lecture faite, l'avenant, en date du 11 juillet 1900, à la convention du 22 mars 1898, stipulant le retrait de la ligne de Tunis au Bardo du réseau exploité par la Compagnie en vertu de la convention précitée, ledit avenant approuvé par décret beylical du 21 novembre 1900.

III.

L'assemblée générale ratifie la nomination faite par le conseil d'administration, dans sa séance du 8 novembre 1900, de M. Charles Picot [32], comme administrateur de la Compagnie, en remplacement de M. le comte [Isidore] Salles, décédé.

IV.

L'assemblée générale réélit comme administrateur de la Compagnie, pour six années, c'est-à-dire jusqu'à l'assemblée générale annuelle de 1907, MM. Wilbrod Chabrol, Charles Picot et Édouard de Traz.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

[Un p'tit tour et puis s'en vont]

(*Le Journal des débats*, 22 novembre 1901)

---

[32] Charles Picot (puis Georges-Picot)(1866-1930) : fils de Georges Picot (1838-1909), historien, membre de l'Institut. Inspecteur des finances, il épouse Marthe Fouquet, fille d'Ernest Fouquet (1834-1905), ingénieur des Arts et métiers-Chalons, administrateur-directeur de la Compagnie des Batignolles. D'où cette entrée au Bône-Guelma dont il deviendra vice-président. Directeur (1907), puis vice-président (1926) du Crédit industriel et commercial (CIC) qu'il représentait aux Charbonnages du Tonkin, à la Banque de l'Indochine, à Commentry, Fourchambault et Decazeville, aux Assurances L'Urbaine…

Le frère de Charles, François Georges-Picot, haut commissaire en Palestine et en Syrie (1917-1919), avait lui-même épousé en 1897 Marie Fouquet, sœur de Marthe.

La commission des chemins de fer a entendu hier, sur la question de l'emprunt et des chemins de fer tunisiens, M. Boudenoot qui, avant de quitter la Chambre, pour aller siéger au Sénat, a tenu à lui communiquer le résultat de son étude, et à lui rendre compte de la façon dont il avait rempli la mission qui lui avait été confiée. Après cet exposé, la commission a nommé un nouveau rapporteur provisoire, M. Claudinon, député de la Loire.

Marc Joseph *Maurice* LACHÈZE

Ingénieur ECP 1900.
Attaché à l'exploitation (1er déc. 1901),
sous-inspecteur du mouvement (1er jan. 1903),
inspecteur du mouvement (1er janvier 1905),
inspecteur de l'exploitation (1er janvier-26 janvier 1906) du Bône-Guelma.
Chef e l'exploitation du Thiès-Niger.
Directeur du Dakar-Saint-Louis (1916). Voir encadré.

BIBLIOGRAPHIE
La Quinzaine coloniale
(paraissant le 10 et le 25, sous la direction de M. Joseph Chailley-Bert, 44, rue de la Chaussee-d'Antin, et Challamel, éditeur, 17, rue Jacob, Paris)
Sommaire du numéro du 25 février 1903
(*Le Journal des débats*, 1er mars 1902)

Le besoin de méthodes en administration coloniale. — Les Chemins de fer tunisiens, par M. J. Chailley-Bert. — Bulletin de la quinzaine. — Modifications au régime douanier des colonies. — Un discours de M. Révoil. —Au Figuig. — Le Traité anglo-japonais. — Documents. —Articles spéciaux. – Actes officiels. — Correspondance. —Demandes d'emploi,

---

NÉCROLOGIE
Émile Chaperon
(*Le Journal des débats*, 8 février 1903)

On annonce la mort de M. Émile Chaperon, ingénieur des arts et manufactures, chef de division à la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M., administrateur délégué de la Compagnie Bône-Guelma, chevalier de la Légion d'honneur, décédé dans sa cinquante-huitième année, à Cannes.

Édouard Auguste Charles de TRAZ, président (1903-1907)

Ingénieur ECP (1853), attaché à la Société des Batignolles.
Président (1895-1909) de la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.
Voir encadré.

(*Le Journal des débats*, 11 avril 1903)

M. de Traz, administrateur de la Compagnie du chemin de fer de Bône-Guelma et prolongements, a été élu président de cette Compagnie en remplacement de M. [Hubert] Desgrange, démissionnaire. M. Desgrange conserve d'ailleurs les fonctions d'administrateur de la Compagnie.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 août 1903)

Les recettes de l'année 1902 ont été en notable augmentation sur celles de 1901, qui avaient été cependant les plus élevées des recettes annuelles réalisées jusqu'ici. Elles se sont élevées à 9.736.780 francs 49 contre 8.914.308 pour l'année précédente, ce qui a permis de fixer à 30 fr. le dividende de l'exercice.

Voici le tableau que nous trouvons dans le rapport lu à l'assemblée générale du 27 juin dernier et qui fait connaître la répartition des recettes entre les diverses lignes du réseau :

	1901	1902
Bône à Guelma	1.467.313 78	1.612.833 12
Voie du port de Bône	123.081 40	139.971 15
Guelma au Kroubs	540.516 36	645.300 66
Duvivier à Souk-Ahras	841.867 28	919.750 17
Souk-Ahras à Sidi-el-Hémessi	123.589 51	136.995 26
Souk-Ahras à Tébessa	1.322.823 79	1.483.502 89
Medjerdah	1.879.186 38	1.911.836 96
Tunis à Hammam-el-Lif	276.271 55	237.967 36
Pont de Trajan à Béja (exploitation garantie)	30.688 99	30.681 61
Pont de Trajan à Béja (exploitation particulière)	20.281 88	20.276 99
Tramway de St-Paul à Randon	20.128 79	22.129 61
Djédeïda à Bizerte	613.163 86	788.726 11
Réseau tunisien à voie étroite	1.119.155 37	1.233.618 71

Tunis, Goulette, Marsa et le Bardo	505.63? 06	189.858 96
	8.914.308 00	9.736.780 49

Pour l'ensemble formé par l'ancien réseau à voie normale, la ligne à voie normale de Djédeïda à Bizerte, la ligne à voie étroite de Souk-Ahras à Tébessa et le tramway de Saint-Paul à Randon, les recettes se sont élevées en 1902 à 8.013.272 79

elles avaient été en 1901 de 7.289.216 57

Il y a donc une augmentation sur l'année précédente, de 724.056 22

Elle provient pour 164.714 69, du transport des voyageurs ; pour 20.464 60 des transports en grande vitesse et pour 538.876 93 des transports en petite vitesse.

L'augmentation du tonnage des marchandises transportées en petite vitesse est due principalement aux phosphates et aux matériaux de construction.

La quantité de phosphates transportés atteint 276.169 tonnes contre 229.806 en 1901. La recette due à ces transports est applicable pour 1.079.215 35 à la ligne de Souk-Ahras à Tébessa et pour 910.748 22 à la ligne de Souk-Ahras à Bône.

Les recettes réalisées en 1902 sur les lignes garanties par l'État présentent, sur le chiffre du barème d'exploitation, un excédent de 1.645.642 francs 58 qui vient, au profit de l'État, en atténuation de la garantie d'intérêt affectée au capital de premier établissement.

Sur le réseau tunisien à voie étroite, la recette d'ensemble a été de 1.233.648 74

En 1901, elle s'élevait à 1.119.455 37

soit une augmentation de 114. 193 37

Cette augmentation de recettes porte entièrement sur les transport en petite vitesse et principalement sur les transports des céréales et des matières premières.

Enfin, en ce qui concerne les lignes de Tunis à La Goulette et à La Marsa, avec embranchements, et de Tunis au Bardo, leur longueur totale qui était, au 31 décembre 1901, de 34 km. 211 77, a été diminué de 4 km. 559 05, par suite de la suppression de l'exploitation de la ligne de Tunis au Bardo.

La recette totale de ce réseau a été de 489.858 96

Elle était, en 1901, de 505.636 06

dont 6.002 73 provenant de la ligne supprimée.

Diminution en 1902 15.777 10

La recette de 499.858 96 est due presque exclusivement au trafic des voyageurs qui a atteint 463.749 60, celle des transports de grande et petite vitesse ne s'étant élevée qu'à 26.109 36.

Les dépenses de premier établissement s'élevaient, au 31 décembre 1901 à 171 .843.405 47

elles étaient, à la fin de 1902 de 172.172.435 15

L'augmentation de ce compte, au cours de l'exercice, a donc été de 329.029 68

L'ancien réseau entre dans cette somme pour 25.947 53.

La réserve générale, comprenant le fonds de roulement, qui était en 1901 de 8.476.718 51

ne s'élève plus qu'à 7.260.011 73

Soit une diminution de 1.216.706 78

Cette réduction est le résultat de la rectification de 1.305.306 fr. 13, qui ne constitue qu'une écriture d'ordre. En outre, cette réserve a été débitée de 175.495 fr. 54, somme portée aux créditeurs divers et concernant les réclamations de l'État pour des exercices antérieurs.

Quant à la réserve des nouveaux réseaux tunisiens, qui était en 1901 de 938.756 fr. 43, elle s'élève au 31 décembre 1902 à 1.212.528 fr. 57.

L'assemblée générale, après avoir approuvé les comptes, a nommé administrateurs MM. Lesage, Lorieux [33], Desgrange, Gobron, Goüin, Hoskier.

MM. Peytel et Mahon ont été désignés comme commissaires des comptes pour 1903.

LES SECOURS DE FAMILLE SUR LE RÉSEAU DE BÔNE À GUELMA
(*Le Journal des transports — Revue internationale des chemins de fer*, 7 mai 1904)

M. [Édouard] de Traz, président du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma, vient d'adresser à M. le sénateur Piot [34] la lettre suivante :

Paris, le 22 avril 1904.

Monsieur le sénateur,

Dans votre lettre publiée par le *Temps* du 21 courant, vous félicitez très justement M. Noblemaire, directeur de la Compagnie P.-L.-M. des mesures prises, sur son initiative, par son conseil d'administration, en faveur des agents qui ont une famille nombreuse à élever.

Vous exprimez, dans cette lettre, la conviction que ce généreux exemple ne tardera pas à être suivi.

Permettez-moi, Monsieur le sénateur, de vous faire connaître que le Bône-Guelma a devancé cet appel et que, le 22 octobre 1903, son conseil d'administration, s'inspirant de l'exemple de l'Est-Algérien, prenait la décision suivante :

« Le conseil d'administration, en vue de donner un nouveau témoignage de sa sollicitude à l'égard du personnel, décide qu'il sera alloué des secours de famille à tout agent classé, dont le traitement ne dépasse pas 2.000 francs, s'il a plus de trois enfants ou des parents à sa charge.

Le bénéfice de cette mesure pourra être étendu, par décision spéciale aux agents journaliers et ouvriers de nationalité française.

Le conseil d'administration institue également des indemnités de résidence : 1° Pour parer à la cherté de la vie dans certaines localités ; 2° Pour améliorer, dans la mesure du possible, la situation des agents en résidence dans des localités réputées insalubres.

Le conseil d'administration alloue également des indemnités de chaussures aux agents européens chargés des manœuvres dans les gares et sur les voies des ports. »

Je suis heureux de vous communiquer une décision qui me paraît devoir vous intéresser puisqu'elle sert la cause que vous plaidez avec tant de persévérance et de dévouement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le sénateur, l'assurance de ma haute considération.

Le président du conseil d'administration :

---

[33] Louis Lorieux (Nantes, 20 septembre 1871-Paris XVIIe, 10 mars 1958) : fils de Théodore Lorieux, inspecteur général des Ponts et chaussés, et de Marie Péju. Marié le 26 mars 1900, à Paris XVIIe, avec Mathilde Goüin, fille de Jules Goüin, régent de la Banque de France. Ingénieur E.C.P. Après des débuts à la Thomson, il fait carrière à la Compagnie des Batignolles : administrateur du Bône-Guelma (1902) et de sa suite, la Cie fermière des chemins de fer tunisiens, et du Dakar-Saint-Louis (1909). En outre, administrateur de la Société des alcools du Centre (1912), de la Société textile du Centre (1916), des Chantiers généraux (1917) et de leur filiale, Société Immobilière de Cette (1919), ainsi que des Verreries de Saint-Ingbert (1923).

[34] Edme Piot (1828-1909) : sénateur de la Côte-d'Or (1897-1909).

E. de TRAZ.

Nous croyons intéressant de donner ci-dessous les principales dispositions de l'ordre général nº 28 prises par la Compagnie de Bône à Guelma en faveur de son personnel :

Secours de famille
AGENTS CLASSÉS

Tout agent classé dont le traitement ne dépasse pas 1.800 francs, s'il est logé, et 2.000 francs, s'il n'est pas logé, et qui aura à sa charge plus de 3 enfants âgés de moins de 16 ans aura droit à une allocation de 48 francs par an et par enfant au-dessus de 3, soit :

48 fr. 00 par an s'il a 4 enfants de moins de 16 ans
96 fr. 00 par an s'il a 5 enfants de moins de 16 ans
144 fr. 00 par an s'il a 6 enfants de moins de 16 ans
192 fr. 00 par an s'il a 7 enfants de moins de 16 ans
et ainsi de suite, s'il y a lieu.

Indemnité de résidence
1° POUR CHERTÉ DE LA VIE

Une indemnité de 10 francs par mois sera allouée aux employés, facteurs, reconnaisseurs ou assimilés en résidence à Tunis, Sousse, Kairouan, Bizerte, Clairfontaine et Tebessa.

2° POUR INSALUBRITÉ

Dans les résidences de Duvivier, Medjez-Sfa, Dréa et Pont de Trajan, les agents du service du mouvement recevront une indemnité mensuelle d'insalubrité, fixée comme suit :

• DUVIVIER
Chef de gare : 12 francs.
Facteurs, chef d'équipe, aiguilleurs et hommes d'équipe : 8 francs.
• MEDJEZ-SFA
Chef de gare : 10 francs [35].
Facteur mixte : 8 francs.
• BRÉA. — Chef de gare : 10 francs.
• PONT DE TRAJAN
Chef de gare : 25 francs.
Facteurs et aiguilleurs : 8 francs.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Chemin de fer de Bône-Guelma
(*Gil Blas*, 29 juin 1904)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma et prolongements a eu lieu samedi dernier, 25 juin, sous la présidence de M. Édouard de Traz, président du conseil.

---

[35] L'indemnité allouée au chef de gare est portée à 20 francs pour chacun des mois de juin, juillet, août et septembre.

Après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et celui de de MM. les commissaires, les actionnaires ont adopté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuvé, dans toutes leurs dispositions ledit rapport du conseil d'administration ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1903 (Le dividende statutaire est de 30 fr. par action, impôts à déduire, comme chaque année).

2° L'assemblée générale renouvelle à MM. Goüin, administrateur de la Société de construction des Batignolles, et [Émile] Hoskier, de la maison E. Hoskier et Cie, sociétés qui sont en rapport d'intérêts avec la compagnie, l'autorisation de conserver leurs fonctions d'administrateurs de la Compagnie de Bône-Guelma.

3° L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et Matron *[sic : Léonce Mahoû]*, commissaires, pour faire à l'assemblée générale de 1905, et avec faculté d'agir ensemble ou séparément le rapport sur la situation de la société et sur les comptes de l'exercice 1904 […].

Chemins de fer de Bône-Guelma
(*Gil Blas*, 27 juin 1905)
(*Le Journal des chemins de fer*, 1er juillet 1905)

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, réunis le 34 juin en assemblée annuelle, ont approuvé sans discussion et à l'unanimité les comptes de l'exercice 1904 qui leur étaient soumis et fixé le dividende de cet exercice à 30 fr. par action.

L'assemblée a donné *quitus* de sa gestion à M. H[ubert] Desgrange, administrateur décédé.

MM. [Louis] Lorieux, [Armand] Vernhette et [Frédéric] Barrot, administrateurs sortants, ont été réélus.

MM. [Joanny] Peytel et A. de Traz [36] ont été nommés commissaires pour l'exercice 1905.

[M. Gauthier en Tunisie]
(*Gil Blas*, 18 septembre 1905)

[…] M. Gauthier, ministre des travaux publics, […] inaugurera officiellement la voie ferrée de Kalaat-ès-Senam, spécialement construite pour le transport des phosphates. Cette inauguration aura lieu le 3 octobre.

Ingénieurs
Nominations
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 2 octobre 1905)

[Anathase] Roudy (E. C. P., 1898), a été nommé ingénieur à la Compagnie Bône-Guelma, à Tunis.

---

[36] André de Traz (1863-1914) : ingénieur ECP. Neveu d'Édouard de Traz, président du Dakar–Saint-Louis et du Bône-Guelma. Futur administrateur du Bône-Guelma et président du Dakar–Saint-Louis. Voir encadré.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Chemins de fer de Bône-Guelma
(*Gil Blas*, 11 juillet 1906)

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements se sont réunis en assemblée générale ordinaire, samedi dernier, 7 juillet.

Après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires, ils ont approuvé sans discussion et à l'unanimité les comptes de l'exercice 1906, tels qu'ils leur étaient présentée et fixé le dividende y afférent à 30 fr. par action.

Les pouvoirs de MM. [Joanny] Peytel et [André] de Traz, commissaires des comptes, ont été renouvelés pour l'exercice en cours.

NÉCROLOGIE
Armand Vernhette
(*Le Figaro*, 21 décembre 1906)

Armand Vernhette, ancien préfet de l'Empire, administrateur de la Compagnie Bône-Guelma, est décédé hier à Paris, 34, rue de Ponthieu, à l'âge de soixante-dix-huit ans. C'était un homme des plus aimables et des plus sympathiques, fonctionnaire émérite, dont la mort sera profondément regrettée.

Ses obsèques seront célébrées demain à dix heures, à Saint-Philippe du Roule. L'inhumation aura lieu lundi matin dans un caveau de famille, à Vicq-sur-Nahon (Indre), après une seconde cérémonie religieuse.

MARCEL TRÉLAT, PRÉSIDENT

Qui êtes-vous ? 1924
TRÉLAT (Jean-*Marcel*-Victor), maître des requêtes honoraire au conseil d'État.
98, boulevard Malesherbes, T. : Wagram 57-77.
Commandeur de la Légion d'honneur.
Né le 18 septembre 1859, à Paris [† fév. 1933].
Marié à Mlle Boire [Fille d'Émile Boire (1839-1911), ingénieur, administrateur-directeur de la Sucrerie de Bourdon (Puy-de-Dôme), administrateur du P.-L.M., de la Compagnie générale transatlantique (1904), des Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire, des Usines métallurgiques de la Basse-Loire (1908) et de la Compagnie fermière de Vichy. Sœur de Mme Eugène Herscher, lequel entra en 1917 au conseil du Bône-Guelma, puis succéda à Trélat comme président de la Cie fermière des chemins de fer tunisiens]. [Deux enfants : Robert, tué le 11 octobre 1914 près de Béthune ; et Yvonne, mariée à Jean Brugère, secrétaire du Bône-Guelma, puis administrateur des Chemins de fer tunisiens, des Tramways de Tunis, de l'Énergie électrique de Bizerte, des Phosphates du Djebel-M'dilla, de l'Algérienne de produits chimiques et d'engrais, du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie…].
Éduc. : Lycée Louis-le-Grand.
Licencié en droit.
Vice-président de l'Œuvre des Tuberculeux adultes ; membre d'autres sociétés d'assistance.
Œuvres : Auteur de divers ouvrages de droit financier et administratif, notamment d'un Traité de l'impôt direct.
[Petit-fils du Dr Ulysse Trélat (1795-1879), éphémère ministre des travaux publics sous la IIe République. Fils du Dr Ulysse Trélat (1828-1890), chirurgien à la Salpétrière, et de Marie Molinos (sœur de Léon Molinos, président de Marine-Homécourt, Gafsa, etc.). Neveu d'Émile Trélat, directeur de l'École spéciale d'architecture de Paris, député de la Seine. Cousin de Gaston Trélat, successeur de son père Gaston à la tête de l'École spéciale d'architecture. Maître des requêtes, puis secrétaire général du Conseil d'État, président (1907) le Bône-Guelma, transformé en juin 1923 en Cie fermière des chemins de fer tunisiens. Il est aussi administrateur de Mokta-el-Hadid (à partir de 1909), des Mines de Djebel-Djerissa, de la Cie marocaine et du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie. Il siège en outre dans des sociétés métropolitaines : Chemins de fer de l'Est, Chemins de fer économiques, Freins Westinghouse et, à la suite de son beau-père, aux Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët).]

Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma
[Édouard de Traz cède la présidence]
(*Le Temps*, 2 juillet 1907)

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma a désigné, au mois d'avril dernier, comme président, M. Marcel Trélat, maître des requêtes honoraire, ancien secrétaire général du Conseil d'État.

M. Marcel Trélat, dont la nomination a été ratifiée samedi par l'assemblée générale des actionnaires, remplace à la présidence l'un des plus anciens administrateurs de la compagnie, M. de Traz, qui reste d'ailleurs dans le conseil d'administration, mais qui, pour des motifs de convenance personnelle, a résigné les fonctions de président.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES

Chemins de fer de Bône-Guelma
(*Gil Blas*, 17 juillet 1907)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma a eu lieu le 29 juin, sous la présidence de M. Marcel Trélat, président du conseil.

2.183 actions y étaient représentées.

Les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve dans toutes ses dispositions ledit rapport du conseil d'administration, ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1906, tels qu'ils sont présentés. (Le dividende statutaire est de 30 fr. par action, moins les impôts).

2° L'assemblée générale ratifie la nomination faite par le conseil d'administration, dans sa séance du 12 juillet 1906, de M. Marcel Trélat, en remplacement de M. [Hubert] Desgrange, décédé. Les pouvoirs de M. Trélat expireront en 1909.

Elle ratifie également la nomination faite par le conseil d'administration, dans sa séance du 10 janvier 1907, de M. Maurice Raabe [37], en remplacement de M. [Armand] Vernhette, décédé. Les pouvoirs de M. Raabe expireront en 1911.

Elle réélit comme administrateurs pour six années, c'est-à-dire, jusqu'à l'assemblée générale de 1913, MM. [Wilbrod] Chabrol, [Paul] Lesage [38], Pigot *[sic : Charles Picot]* et [Édouard] de Traz dont les pouvoirs expirent cette année.

3° L'assemblée générale donne en tant que de besoin, à ceux des administrateurs qui font en même temps partie d'autres sociétés, les approbations et autorisations exigées par l'art. 40 de la loi du 24 juillet 1867, en raison des affaires traitées ou qui pourraient être traitées avec les dites sociétés;

4° L'assemblée générale, après en avoir pris connaissance, approuve une addition au règlement des pensions de retraite du 1er juillet 1906.

5° L'assemblée générale donne pleins pouvoirs au conseil d'administration en vue d'émettre, sous réserve de l'autorisation ministérielle, le nombre d'obligations nécessaire pour couvrir la compagnie des dépenses portées au compte complémentaire prévu aux conventions, des lignes de Tunis-Goulette-Marsa et de Souk-Arrhas à Tébessa.

6° L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et [André] de Traz commissaires pour faire à l'assemblée générale de 1908, et avec faculté d'agir ensemble ou séparément, le rapport sur la situation de la société et sur les comptes de l'exercice 1907. Leur rétribution sera égale à celle qui leur a été allouée pour les précédents exercices.

En cas d'absence ou d'autre empêchement de l'un des commissaires, le rapport sera fait par son collègue.

---

[37] Maurice Raabe (Rive-de-Gier, 1854-Paris, 1917) : fils d'Émile Raabe, ingénieur des chemins de fer, commissaire aux comptes de la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône (1895-1909), et de Irma Werner, pianiste. Marié à Yetta Koch. Ingénieur de l'École centrale lyonnaise, dessinateur, ajusteur, chauffeur (1875-1880), mécanicien à la Cie des Dombes et de l'Est (1880-1889), chef de l'exploitation du Chemin de fer et du port de La Réunion (1889-1896), directeur général de la Cie française du chemin de fer de la province de Santa-Fé. Puis administrateur du Dakar–Saint-Louis, des Chemins de fer helléniques (Le Pirée-Larissa), des Chemins de fer des Bouches-du-Rhône, président des Chemins de fer de la Limagne et des Tramways des Vosges, administrateur du Bône-Guelma (1907), de la Cie d'électricité du Sénégal (1910)… Chevalier de la Légion d'honneur du 27 mai 1914, parrainé par Emmanuel Lartigue, capitaine de frégate de réserve, son beau-frère.

[38] Paul Lesage (1842-1921) :avocat au Conseil d'État et à la cour de cassation, nommé administrateur du Crédit foncier de France en avril 1900, en remplacement de Paul Devès. Marié à Jeanne Boinod, fille d'un juge de paix du seizième arrondissement et adjoint au maire du du huitième arrondissement de Paris. Un fils, Jean, sous-lieutenant tué sur le front de la Meuse le 14 décembre 1914.

(*Le Capitaliste*, 31 octobre 1907)

Notre confrère le *Moniteur des intérêts matériels* signale 239 wagons pris par la Société Dyle et Bacalan, à livrer par ses ateliers de Bordeaux aux Chemins de fer de Bône-Guelma.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Bône-Guelma
(*Gil Blas*, 5 juillet 1908)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements a eu lieu le 27 juin sous la présidence de M. Marcel Trélat, président du conseil.

Elle a voté à l'unanimité et sans discussion les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires approuve dans toutes ses dispositions ledit rapport du conseil d'administration, ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1907, tels qu'ils sont présentés.

Le dividende est maintenu à son chiffre statutaire de 30 fr., sous déduction des impôts.

2° L'assemblée générale, après en avoir entendu la lecture, approuve les conventions passées en 1907 avec le gouvernement tunisien, savoir :

a) Ligne de Mateur à Nébeur : convention du 5 décembre 1907.

b) Lignes de Djedéida à Bizerte et de Tunis au cap Bon et au Sahel : avenant du 10 décembre 1907.

c) Ligne du Mornag : avenant du 15 décembre 1907.

d) Ligne de Sfax à Sousse : convention du 20 décembre 1907.

e) Lignes diverses : avenant du 25 décembre 1907.

3° L'assemblée générale donne, en tant que de besoin, à ceux des administrateurs qui font en même temps partie d'autres sociétés. les approbations et autorisations exigées par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, en raison des affaires traitées ou qui pourraient être traitées avec lesdites sociétés.

4° L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et A[ndré] de Traz, commissaires, pour faire à l'assemblée générale de 1909 [etc.]

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE GUELMA
(*Le Journal des chemins de fer*, 25 juillet 1908)

La Compagnie de Bône-Guelma est, de toutes les entreprises de chemins de fer algériens, celle qui exploite le plus grand réseau, soit 1.400 kilomètres en chiffre rond, dont la moitié environ, situés en Algérie même, comporte la garantie du gouvernement français, et l'autre moitié, située en Tunisie, comporte la garantie du gouvernement tunisien. C'est la Compagnie de Bône-Guelma qui a construit les voies ferrées qui desservent les gisements phosphatiers de Kalaa-es-Senam et de Kalaa-Djerda. On comprend que l'énorme développement pris par l'exploitation des phosphates a favorisé beaucoup le trafic de la compagnie.

Les nombreuses découvertes, dans le département de Constantine, de mines de plomb et de zinc ont été aussi une cause importante de progression pour les recettes.

Il résulte des rapports qui ont été soumis à l'assemblée des actionnaires du 27 juin dernier, que la longueur des lignes exploitées qui était, au 31 décembre 1906, de 1.367 km. 487, s'élevait au 31 décembre 1907, à 1.395 km. 285, en accroissement de;27 kilom 797.

Les recettes du *réseau algérien* se sont élevées à 5.613.213 fr. 12, correspondant à 12.528 fr. 96 par kilomètre. En 1906, elles étaient de 5.821.928 fr. 41, soit 13.008 fr. 72 par kilomètre. Il y a donc eu, l'an dernier, sur ce réseau, une diminution de 214 mille 715 fr. 29, représentant 479 fr. 77 par kilomètre ou 3,69 %. Elle est provenue entièrement d'un ralentissement des transports de petite vitesse notamment sur les phosphates, l'alfa et les céréales. La quantité de phosphates transportés a été de 390.973 tonnes contre 309 349 tonnes en 1906. La recette produite par ces transports s'est montée à 2.076.218 fr. 68 contre 2 militons 231.761 fr. 20 en 1906.

Les recettes du *réseau tunisien,* non compris la ligne Tunis-Goulette-Marsa, ont atteint, en 1907, 9.858.885 fr. 70, correspondant à 10.973 fr. 87 par kilomètre contre un total de 7.237.800 fr. 20 et 8.157 fr. 84 par kilomètre en 1906. Il y a donc eu, par rapport à l'année précédente, une augmentation de 2.621.085 fr. 50, soit 2.816 fr. 23 par kilomètre ou 34,52 %. Cette importante augmentation des recettes a porté sur toutes les branches du trafic et notamment sur les transports de petite vitesse : cette dernière augmentation a été due, elle-même en grande partie, au développement continu du trafic des phosphates qui a atteint, en 1907, 315.395 tonnes avant produit 2.694.326 fr. 40 de recettes contre, en 1906, 178.178 tonnes et 1.516.111 fr. 50 de recettes,

Pour le réseau de Tunis à La Goulette et à La Marsa avec embranchements, la recette totale a monté à 563.462 fr. 73 en augmentation de 13.130 fr. 34. Ramenée au kilomètre, elle est ressortie à 19.002 fr. 06 ; elle n'avait été, en 1906, que de 18.559 fr. 25 ; la plus-value représente 2,39 %. La recette de 563.482 fr. 73 a été fournie presque entièrement par le transport des voyageurs qui s'est élevé à 537.437 francs, les transports de grande et petite vitesse n'ayant produit, y compris les recettes diverses, que 25.025 francs 73. L'exploitation du réseau Tunis-Goulette-Marsa a cessé le 31 décembre 1907, en vertu de la convention intervenue entre le gouvernement tunisien et la Compagnie le 19 août 1905.

Les recettes afférentes aux lignes garanties par l'État français ont présente, sur le chiffre des barèmes d'exploitation, un excédent du 2.402.840 fr. 29 qui vient, au profit de l'État, en atténuation de la garantie d'intérêt et d'amortissement affectée au capital de premier établissement et aux dépenses de travaux complémentaires prévues par les conventions.

En ce qui a trait aux lignes appartenant au gouvernement tunisien (ligne de Djedeida à Bizerte et réseau tunisien à voie étroite) leurs recettes ont présenté, sur le chiffre des barèmes, un excédent de 2.201.465 francs 21 c. versés au gouvernement, en vertu des conventions, sous déduction des sommes suivantes : 1° 46.292 fr. 73, représentant l'insuffisance des recettes de la la ligne Tunis-Goulette-Marsa par rapport au barème de garantie ; 2° 95.065 fr. 50 pour la part de la Compagnie dans l'excédent du produit net de la ligne du Pont du Fahs à Kalaa-Djerda ; 3° 100 000 francs destinés à la réserve pour travaux complémentaires de cette ligne.

On sait que l'Algérie a été autorisée à contracter un emprunt de 75 millions de francs dont le produit est destiné à de nombreux travaux d'intérêt général comportant, notamment, la création de nouvelles lignes de chemins de fer et la transformation de plusieurs voies existantes. C'est ainsi que des négociations ont été engagées avec la Compagnie de Bône-Guelma pour la transformation de la ligne de Souk-Arrhas à Tébessa, à laquelle une somme de 7 millions prélevés sur l'emprunt, serait consacrée. Il y a tout lieu d'espérer que ces négociations aboutiront à un accord dont les effets

seront profitables aussi bien à la colonie qu'à la Compagnie de Bône-Guelma, celle-ci ne poursuivant, d'ailleurs, d'autre but que d'assurer aux régions intéressées, dans toute la mesure compatible avec ses légitimes intérêts, une exploitation en rapport avec le développement des industries locales.

Le rapport administratif dont nous venons de résumer les renseignements essentiels relatifs à l'exploitation s'étend ensuite longuement sur l'état des travaux en cours et la construction de lignes nouvelles en Tunisie. Nous nous bornerons à constater à ici que ces travaux, dont l'importance est capitale, pour contribuer à accélérer le si remarquable développement économique de la Tunisie, se poursuivent de la manière la plus satisfaisante.

Le gouvernement tunisien donne d'ailleurs lui-même le plus grand soin à la question des transports et il a passé avec la Compagnie de Bône-Guelma une série de conventions destinées à assurer l'exploitation de diverses lignes appelées à desservir les régions minières.

C'est ainsi que l'assemblée des actionnaires du 27 juin a été appelée à approuver les accords relatifs aux lignes suivantes :

a) Ligne de Mateur à Nébeur (convention du 5 décembre 1907) ;
b) Lignes de Djedeïda à Bizerte et de Tunis au Cap Bon et au Sahel (avenant du 10 décembre 1907);
c) Ligne de Mornag (avenant du 15 décembre 1907) ;
d) Ligne de Sfax à Sousse (convention du 30 décembre 1907) ;
e) Lignes diverses (avenant du 28 décembre 1907).

Ajoutons que l'intérêt annuel de 30 francs par action prévu par les statuts, a été, pendant l'année 1907, payé aux échéances habituelles, sous déduction des impôts à la charge des titres et du prélèvement de 0 fr. 40 par action au profit du fonds spécial d'amortissement.

Les Chemins de fer. en Tunisie
(*Le Journal des finances*, 5 septembre 1908)

Au 1er janvier 1908, les lignes de Chemins de fer en Tunisie, en exploitation, formaient un total de 1.188 km 276 m. 84, dont l'ensemble se décomposait ainsi :

— Chemins de fer à voie normale de 1 m. 44 : 311 k. 171 m. 01, concédés à la Compagnie Bône-Guelma jusqu'au 7 mai 1976.

— Chemins de fer à voie étroite de 1 m. : 877 k. 105 m. 83.

Dans ce total, le réseau Nord représente 633 k. 780 m. 30, concédés à la Compagnie Bône-Guelma jusqu'au 29 décembre 1979, et le réseau Sud entre pour 243 k. 325 m. 53, concédés à la Compagnie Sfax-Gafsa* jusqu'au 19 août 1956.

Ces chiffres, dès aujourd'hui, sont dépassés par la mise en activité d'une partie de la ligne de Metlaoui à Redeyef et d'une partie de la ligue de Sousse à Aïn-Moularès dont l'achèvement et la mise en activité de certaines voies de construction dans le nord ne tarderont pas à les augmenter encore sensiblement. […]

Chemins de fer de Bône-Guelma.
(*Gil Blas*, 3 octobre 1908)

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma vient de nommer comme vice-président, en remplacement de M. Jules Goüin, décédé, M. Charles Picot, ancien inspecteur des finances, directeur du Crédit industriel et commercial, et, comme administrateur, M. Édouard Goüin, déjà administrateur de diverses compagnies de chemins de fer [39].

AFFAIRES COLONIALES
Tunisie
(*Le Temps*, 23 novembre 1908)

(Dépêche de notre correspondant particulier)
Tunis, 21 novembre.

La conférence consultative a clos hier la discussion sur le prix de revient des chemins de fer tunisiens dont la construction a abouti à des dépassements inattendus. Voici les faits :

À deux reprises, en 1902 et en 1906, l'État français a autorisé la Tunisie à emprunter, la première fois 40 millions, la seconde 75, en vue d'améliorer et de compléter son outillage économique. Sur ces 115 millions, 98 devaient être consacrés aux voies ferrées. Or, l'on s'aperçoit aujourd'hui que cette somme sera tout à fait insuffisante. Au lieu de 98 millions, c'est 124 qu'il faudra. Les dépassements atteignent, en effet, 20.500.000 francs au minimum.

La révélation d'une telle majoration a produit, en Tunisie, une assez grosse émotion. L'administration a été vivement prise à partie. On lui a reproché la légèreté de ses prévisions, son défaut de préparation et même sa faiblesse vis-à-vis de certains solliciteurs. Le mécontentement a été tel que plusieurs membres de la conférence ont pu proposer le rejet des crédits demandés.

La majorité ne les a pas suivis ; refuser les crédits, c'était en effet empêcher la réalisation de la dernière tranche de l'emprunt, arrêter les travaux en cours et risquer de compromettre la situation financière de la Tunisie, mais en inscrivant las crédits demandés, elle a chargé son rapporteur, M. Gounot, d'étudier les moyens d'éviter pour l'avenir de pareilles erreurs. Il est une chose que commande le bon sens, a dit M. Gounot, c'est que, dans l'avenir, on ne commence plus de chemin de fer sans savoir où il passera, sans savoir ce qu'il coûtera, sans savoir si on a les ressources pour le payer.

La direction des travaux publics, pour se justifier, a invoqué des causes d'ordre général et des causes d'ordre local. Parmi les premières, elle a cité le renchérissement des matières premières et de la main-d'œuvre, le développement du trafic et les dépenses de transformations qui en sont résultées. Parmi les secondes, la mise à la charge de la Tunisie de la ligne stratégique Béja-Mateur, qui devait primitivement être construite par l'État français, l'insalubrité des régions traversées pour la ligne des Nefzas et une bonne partie de celle de Mateur, et le manque de matériaux de construction sur ces deux lignes.

---

[39] Édouard Goüin : administrateur de la Société de construction des Batignolles [du Chemin de fer du Nord, des Chemins de fer Bône-Guelma, des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan et (1909) du Crédit mobilier français.

M. de Fages[40], directeur des travaux publics, a déclaré que le premier tracé du Béja-Mateur étudié par le génie comportait des pentes excessives qui l'eussent rendu inutilisable. On a donc dû en choisir un autre plus pratique mais plus coûteux. M. de Fages a démontré ensuite que le développement de la Tunisie et la mise en valeur de ses richesses étaient intimement liés à la prompte exécution des chemins de fer projetés.

Grâce au développement des mines, les chemins de fer en construction resteront une excellente affaire, car, dès leur ouverture, ils rapporteront au gouvernement plus que l'intérêt des sommes représentées par les dépassements. Enfin, M. de Fages a fait remarquer que malgré ces dépassements, les chemins de fer tunisiens auront coûté beaucoup moins cher que ceux d'Algérie. Il suffira pour terminer les principales lignes d'ajourner les lignes les moins productives.

Cette argumentation a convaincu la majorité de l'assemblée. Après quelques incidents, la conférence a voté le budget des travaux publics et elle a adressé des félicitations à M. de Fages pour la rapidité avec laquelle il aura réussi à doter le pays d'un réseau de chemins de fer, proportionnellement plus considérable que celui de n'importe quelle autre colonie française.

CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*Le Capitaliste*, 26 novembre 1908)

Pendant l'exercice 1907, la longueur des lignes exploitées par la Compagnie de Bône-Guelma s'est accrue de 27.797 m. 95 par l'ouverture à l'exploitation des sections à voie étroite ci-après :

Le 15 septembre 1907, de Moknine à Mehdia 25.004 m 45
Le 1er octobre 1907, de deux variantes exécutées sur la ligne Sousse à Kairouan 2.793 m 50
Ensemble 27.797 m 95

La longueur totale qui était, au 31 décembre 1906, de 1.367.487 m. 48 atteignait donc, à la clôture du dernier exercice, 1.395.285 m. 43.

Dans ce total, la partie à voie normale (ancien réseau Djedeida à Bizerte, Saint-Paul à Randon et Tunis-Goulette-Marsa) figure pour 63 kilomètres en chiffre rond, et celle à voie étroite (Souk-Arrhas à Tébessa et sections tunisiennes) pour 764 kilomètres.

La longueur moyenne exploitée pendant l'année 1907 a été de 1.375.590 m. 17.

L'ensemble des dépenses de premier établissement atteignait, au 31 décembre 1907, la somme de 203.593.925 fr. 13.

Voici à quels chiffres s'élevaient ces dépenses à la clôture des sept exercices précédents :

1900	171.100.359 85
1901	171.843.505 47

---

[40] Eugène de Fages de Latour (10 janvier 1862-15 décembre 1937) : directeur général des travaux publics au Tonkin,puis (1891-1913) en Tunisie. Délégué du conseil d'administration de la Thomson de 1914 à 1927 environ. Son représentant à la Compagnie générale des tramways, à la Compagnie générale des omnibus, aux Tramways et autobus de Casablanca, à la Marocaine d'éclairage et de froce motrice, à la Caisse des prêts immobiliers du Maroc.

1902	172.172.435 15
1903	175.248.401 38
1904	183.112.045 01
1905	189.379.096 60
1906	194.526.315 97
1907	203.593.925 13

L'augmentation de ce compte, au cours de 1907, a donc été de 9.067.009 fr. 16. Dans cette somme, les dépenses de l'ancien réseau entrent pour 65.414 fr. 50 provenant de travaux exécutés pour extension des voies du port de Bône, des travaux complémentaires des lignes de Bône à Guelma, de Souk-Arrhas à Tébessa et, enfin, de matériel et outillage supplémentaires. L'ensemble des dépenses de ces divers chefs s'est élevé à un total de 66.904 81

dont il y a lieu de déduire pour diminution du capital d'établissement de tramways de Saint-Paul à Randon résultant d'un remboursement par l'État 1.490 31

Reste net comme ci-dessus 65.414 50

Le surplus de l'augmentation des dépenses de premier établissement, qui est de 9.002.194 fr. 56, se justifie comme suit : 1° travaux neufs et fournitures de matériel roulant pour le nouveau réseau tunisien remboursés par le gouvernement beylical 9.109.920 fr. 38.

Les dépenses faites sur les lignes en construction entrent dans cette somme pour 5.847.091 fr. 11, soit : pour la ligne du Pont-du-Fahs à Kalaat-es-Senam et embranchements 298.495 fr. 25, pour la ligne d'Aïn-Ghrasésia à Henchir-Souatir 5 millions 424.489 fr. 59 et pour la ligne de Moknine à Mehdia 124.106 fr. 27.

Les dépenses au compte des travaux complémentaires formant le complément de cette augmentation se sont élevées à 3.262.829 fr. 27 dont : pour la ligne de Djedéida à Bizerte 12.508 fr. 21, pour le réseau tunisien à voie étroite (convention du 12 octobre 1892) 2.488.265 fr. 63, pour la ligne du Pont-du-Fahs à Kalaat-es-Senam et embranchement 563.692 fr. 26, pour la ligne d'Aïn-Ghrasésia à Henchir-Souatir 198.363 fr. 17.

Matériel et outillage supplémentaires fournis au nouveau réseau tunisien 44.962 51

De l'ensemble de ces deux chiffres, 9.109.920 fr. 38 et 44.962 fr. 51, soit au total 9.154.882 89

il y a lieu de déduire la somme de 152.688 23

provenant de la diminution du capital d'établissement de la ligne de Tunis-Goulette-Marsa rétrocédée au gouvernement tunisien. Cette diminution se trouve compensée par une annuité fixe de 8.000 fr. servie par le gouvernement beylical.

Reste 9.002.194 66

Pour faire lace aux dépenses d'établissement ci-dessus indiquées, la Compagnie a disposé des ressources suivantes :

Capital actions	30.000.000 00
Capital obligations	117.207.553 49
Subventions en capital reçues du gouvernement tunisien	56.254.040 42
Avance de la Société des Chemins de fer de la Medjerdah	1.000.000 00
Total	204.461.593 91

Par suite du jeu de l'amortissement, le nombre des actions de capital restant en circulation au 31 décembre 1907 se trouve réduit à 57.472 sur 60.000 actions émises, celui des obligations était de 375.037 sur 402.296 émises.

Le 1er janvier dernier, la Compagnie a rétrocédé à la Compagnie des Tramways de Tunis sa ligne de Tunis-Goulette-Marsa, conformément à la convention signée le 19 août 1905 et approuvée par l'assemblée générale de 1906.

Les travaux de la ligne de Kairouan à Henchir-Souatir se poursuivent normalement. Le 1er janvier 1908, un premier tronçon, allant jusqu'à Djilna et représentant 94 km., a été ouvert à l'exploitation. Un deuxième tronçon de 28 kilomètres, de Djilna à Sbeitla, vient de l'être le 15 juin dernier. Les terrassements et ouvrages d'art sont adjugés pour l'ensemble de la ligne. Il y a tout lieu de croire que, sauf imprévu, la ligne sera entièrement ouverte à l'exploitation dans le courant de 1909, grâce à l'organisation adoptée pour mener à bien l'exécution des travaux.

La ligne de Moknine à Mahdia a été mise en exploitation le 15 septembre 1907 et, dès maintenant, l'on peut dire que les résultats du trafic sont satisfaisants.

Au mois de février dernier, a été ouvert au transport des minerais de fer l'embranchement minier de Djérissa desservant les gisements du même nom. Grâce à l'ouverture, en février également, dans les mêmes conditions, d'un autre embranchement prévu par la convention du 8 juin 1906, les minerais ont été transportés à La Goulette, point de leur embarquement.

Il y a deux ans, le réseau exploité par la Compagnie Bône-Guelma était de 1.369 kilomètres ; il atteint aujourd'hui 1.488 kilomètres et, lorsque toutes les lignes concédées seront ouvertes à l'exploitation, la longueur sera de 2.029 kilomètres se divisant en 843 kilomètres à voie large et 1.186 kilomètres à voie étroite.

Les recette réalisées pendant les huit derniers exercices se comparent comme suit :

	Recettes	Recettes par km
1900	8.441.493	7.642
1901	8.914.308	7.880
1902	9.736.780	8.631
1903	10.832.871	9.617
1904	11.676.241	10.100
1905	10.980.481	8.847
1906	13 610.061	9.975
1907	16.029.561	11.653

L'augmentation des recettes en 1907, par comparaison avec 1906, ressort à 2.419.500 fr. Elle se répartit ainsi entre les trois réseaux exploités par la compagnie :

	Différence
Réseau algérien	- 214.716 00
Réseau tunisien (non compris le réseau Tunis-Goulette-Marsa)	+ 2.621.085 00
Lignes de Tunis à La Goulette et à La Marsa avec embranchement	+ 13.130 00

Total	+ 2.419.500 00

La diminution constatée sur le réseau algérien affecte entièrement le trafic de petite vitesse qui accuse une moins-value de 250.823 fr., ramenée à 214.715 fr. par les augmentations portant sur les transports des voyageurs et de grande vitesse.

L'augmentation des recettes du réseau tunisien porte sur toutes les branches du trafic et, notamment, sur les transports de petite vitesse.

Enfin, celle des lignes de Tunis à La Goulette et à La Marsa est fournie presque entièrement par le transport des voyageurs qui s'élève à 538.437 fr., les transports de grande et petite vitesse n'ayant produit, y compris les recettes diverses, que 25.025 fr.

Les recettes afférentes aux lignes garanties par l'État français présentent, sur les chiffres des barèmes d'exploitation, un excédent de 2 millions 462.940 fr. Cette somme vient en atténuation de la garantie d'intérêt et d'amortissement affectée au capital de premier établissement et aux dépenses de travaux complémentaires prévues par les conventions.

Au 31 décembre dernier, le montant total des sommes versées ou à verser par l'État, du chef de la garantie d'intérêts, s'élevait à 202 millions 548.144 fr. 11.

L'intérêt annuel de 6 % prévu par les statuts, soit 30 fr. par action, a été, pendant l'année 1907, payé aux échéances habituelles, sous déduction des impôts à la charge des titres et du prélèvement de 0 fr. 40 par action, au profit du fonds spécial d'amortissement.

Dyle et Bacalan
(*Le Capitaliste*, 28 janvier 1909)

[…] La Société vient d'obtenir de la Compagnie de Bône Guelma une commande de vingt wagons emboutis à boggies de 25 tonnes, d'un type tout nouveau et destinés au transport des phosphates sur le réseau tunisien. […]

Phosphates tunisiens
(*Le Capitaliste*, 4 mars 1909)

[…] La Compagnie Bône-Guelma n'a jamais songé à l'éventualité d'une diminution du trafic, ni à un licenciement quelconque d'une partie du personnel employé sur la ligne de Kalaa-Djerda. Elle se préoccupe, au contraire, de fournir le matériel nécessaire, pour satisfaire aux exigences de la situation.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Bône-Guelma
(*Gil Blas*, 3 juin 1909)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements a eu lieu, le 29 mai, sous la présidence de M. [Marcel] Trélat, président du conseil.

Elle a adopté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui du commissaire des comptes, approuve dans toutes ses dispositions le rapport

du conseil d'administration, ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1908, tels qu'ils sont présentés.

Le dividende est maintenu à son chiffre statutaire de 30 fr. sous déduction des impôts.

2° L'assemblée générale ratifie la nomination de M. Édouard Goüin comme administrateur en remplacement de M. Jules Goüin, et donne *quitus* de la gestion de M. Jules Goüin. Les pouvoirs de M. Édouard Goüin expireront en 1915.

L'assemblée ratifie la nomination de M. André de Traz comme administrateur en remplacement de M. Édouard de Traz et donne *quitus* de la gestion de M. Édouard de Traz. Les pouvoirs de M. André de Traz expireront en 1913.

Elle réélit comme administrateurs pour six ans, MM. [Gustave] Gobron, [Émile] Hoskier et [Marcel] Trélat, dont les pouvoirs expirent cette année.

3° L'assemblée générale donne, en tant que de besoin, à ceux des administrateurs qui font en même temps partie d'autres sociétés, les approbations et autorisations exigées par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, en raison des affaires traitées ou qui pourraient être traitées avec lesdites sociétés.

4° L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et Quesnel commissaires pour faire à l'assemblée générale de 1910, et avec faculté, d'agir ensemble ou séparément le rapport sur la situation de la Société et sur les comptes de l'exercice 1909. Leur rétribution sera égale à celle qui leur a été allouée pour les précédents exercices.

En cas d'absence ou d'autre empêchement de l'un des commissaires, le rapport sera fait par son collègue.

VERS LA NATIONALISATION DU RÉSEAU ALGÉRIEN

ÉTUDES FINANCIÈRES
Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements
(*Le Journal des transports — Revue internationale des chemins de fer*,
12 juin 1909)

L'assemblée générale ordinaire de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements a eu lieu à Paris le 29 mai dernier, sous la présidence de M. Trélat, président du conseil d'administration.

Nous extrayons du rapport dont il a été donné lecture aux actionnaires les renseignements suivants concernant : la situation financière, la nécessité d'une réforme des conventions algériennes, et le personnel de la compagnie, que nous croyons de nature à intéresser nos lecteurs :

[Déficit croissant en Algérie]

« Les résultats de la liquidation de l'exercice et la diminution de nos disponibilités méritent d'autant plus d'attirer toute notre attention sur l'état de nos ressources financières que nous avons à faire face depuis de nombreuses années, ainsi que nous vous le signalions dès 1904 (et la situation ne s'est pas améliorée depuis lors), à des résultats d'exploitation défavorables de notre réseau algérien.

Vous savez que le régime général de nos conventions avec l'État ne nous laisse, pour nous couvrir de nos dépenses réelles, qu'une partie de nos recettes fixées à forfait et suivant un coefficient variable avec cette recette elle-même. Ce forfait peut être supérieur ou inférieur à la dépense réelle.

Il lui est, en Algérie, depuis treize ans, inférieur. Les excédents des dépenses réelles du réseau algérien sur les forfaits datent de la mise en exploitation intensive, vers 1896, des puissants gisements de phosphates de chaux de la région de Tébessa qui bénéficièrent d'un tarif très réduit datant de 1893.

Les barèmes applicables en vertu des conventions ne laissent à la compagnie, sur ces transports taxés à très bas prix, que 52 à 57 % de la recette. Le coefficient d'exploitation réel, toujours élevé sur tous les réseaux pour les transports de matières pondéreuses, l'est particulièrement sur la ligne de Tébessa à Bône, de profil accidenté et d'entretien onéreux. Il est, en tout cas, très supérieur au chiffre qui vient d'être donné comme découlant de l'application des barèmes. Désireux de continuer à apporter au développement économique de notre grande colonie le concours que nous ne lui avons jamais ménagé en dépit de nos pertes croissantes, nous demandons la révision de nos contrats en vue de leur mise en harmonie avec les conditions d'une exploitation pour laquelle la logique et l'équité démontrent qu'ils n'ont pas été faits.

Le 29 janvier 1908, nous adressions à M. le gouverneur général une double proposition d'avenant à nos conventions : l'une relative à la ligne de Souk-Arrhas à Tébessa, l'autre à l'ensemble des lignes algériennes.

Seule retenue par le gouvernement général, la première de ces propositions fut accompagnée, le 2 juillet 1908, de l'envoi d'un programme technique de transformation des lignes de Tébessa à Bône.

Sur demande de M. le gouverneur général en date du 3 octobre 1908, nous remplacions, le 19 novembre 1908, le programme technique d'ensemble par un programme plus réduit correspondant, à une première étape d'amélioration des lignes de Tébessa à Bône.

Par lettre du 22 février dernier, M. le gouverneur général nous a demandé de substituer à notre proposition d'avenant limité à la ligne de Souk-Arrhas à Tébessa et à notre programme technique les propositions de remaniement d'ensemble de nos conventions, dont nous lui avions exposé la nécessité.

Nous avons remis ces propositions à M. le gouverneur général le 15 mars dernier.

*
* *

[Grève]

Nous voudrions, comme les années précédentes, donner à l'ensemble de notre personnel le témoignage du dévouement ininterrompu avec lequel il avait jusqu'ici rempli la tâche d'intérêt public qu'est l'exploitation d'un réseau de chemins de fer.

Nous ne pouvons, toutefois, passer entièrement sous silence un événement attristant qui, bien que sortant des limites de l'exercice dont nous avons à vous rendre compte, est d'une portée trop grave pour que nous ne vous le signalions pas dès cette année. Nous faisons allusion à la suspension de travail d'une partie de notre personnel africain, du 17 au 31 mars dernier.

Cette suspension de travail venait à la suite d'une réponse partiellement négative que la compagnie, désireuse d'améliorer dans la mesure du possible la situation de son personnel, mais obligée de tenir compte, plus que jamais, des résultats financiers de son régime contractuel d'exploitation, avait cru devoir faire, après sérieux examen, à certains chefs de revendications présentés deux mois auparavant, elle n'a pris fin le 1er avril qu'au prix de nouveaux et importants sacrifices : la suppression de la classe inférieure des chauffeurs, le développement des secours pour charges de famille, le relèvement général des petits salaires.

Nous ne croyons pas sans intérêt, de vous signaler ici les principales mesures bienveillantes prises depuis quelques années en faveur de tout ou partie de notre personnel :

La suppression du maximum des primes des mécaniciens et chauffeurs ;
La fixation d'une échelle de traitements et la réglementation de l'avancement ;
Le relèvement des salaires les plus faibles (en août 1907) qui a été, pour le personnel journalier, de 7 à 23 %, et de la somme allouée en fin d'exercice pour gratifications du petit personnel ;
L'emploi généralisé d'un mode de rémunération aussi souple et aussi équitable que possible, adapté à la situation individuelle de chaque agent, aux moyens des allocations suivantes :
a) Indemnités de logement ;
b) Indemnités de résidence, pour cherté de vie ou pour insalubrité ;
c) Secours de famille, qui, en vertu d'une décision récente, se montent, pour les salaires inférieurs à 2.000 francs [41], à 48 francs par an et par enfant âgé de moins de 16 ans.
Toutes ces mesures grossissent considérablement l'ensemble des dépenses faites par la compagnie en faveur de son personnel en sus des traitements, salaires et gratifications proprement dits ; pour l'exercice 1908, ces dépenses ont été les suivantes (en fr.) :

Solde de maladie	188.390
Service médical	56.800
Indemnités de résidence	45.350
Indemnités de logement	27.780
Allocations à la Caisse des retraites	338.000
Allocation en vertu du nouveau règlement des retraites	52.060
Primes de parcours, de combustible, etc.	226.070
Divers (secours, allocations de voyage en France, indemnités diverses)	95.870
Total	1.030.320

À un chiffre de traitements, salaires et gratifications de 6.216.700 francs, s'ajoute donc pour 1908 un chiffre de dépenses supplémentaires de 1.030.320 francs, égal à près de 58 % du revenu des actions [42].
Un sérieux examen nous a enfin convaincus que les salaires minima de notre personnel local, dans toutes les catégories (traction, mouvement, voie, ateliers, bureaux) supportaient aisément la comparaison avec les salaires usités sur les réseaux voisins et dans les grandes administrations d'Algérie et de Tunisie. Après les importants relèvements tout récemment consentis, cette comparaison sera, sur bien des points, à notre avantage.
Le mouvement du mois de mars dernier ne nous paraît pas avoir, plus en fait qu'en droit, de justification. La suspension presque totale, pendant quinze jours, d'un service public aussi nécessaire à l'existence d'un pays que celui de chemins de fer dépasse

[41] 1.800 francs pour les agents logés ou recevant une indemnité de logement.
[42] Encore conviendrait-il de tenir compte de certains avantages difficilement réductibles en chiffres : congés payés, facilités de circulation, etc.

singulièrement la gravité des conflits qui peuvent surgir entre patrons et ouvriers d'une industrie privée. Tout doit être tenté de part et d'autre pour éviter un pareil événement dont les répercussions sont fatalement considérables. Nous comptons vivement sur le bon sens de notre personnel pour comprendre que la compagnie a fait, pour améliorer sa condition, tous les efforts compatibles avec l'état de son budget et qu'il ne lui est. pas possible d'envisager un régime pouvant compromettre l'équilibre de sa situation financière.

Nous devons au personnel dirigeant de nos services d'exploitation et à ceux de nos agents subalternes et ouvriers qui nous sont demeurés fidèles pendant cette période de trouble, un témoignage spécial d'estime et de reconnaissance. Leur dévouement et leurs efforts exceptionnels nous ont permis de maintenir, dans toutes les directions, des trains journaliers de voyageurs et certains convois de ravitaillement et de denrées. »

*
* *

Après la lecture des rapports, le président a fait l'historique de la marche de la société pendant l'exercice 1908 dans la courte allocution que nous publions ci-dessous :

Messieurs,

Les résultats définitifs de notre exploitation pendant l'exercice 1908 se traduisent par un solde créditeur de 1.905.126 fr. 45 t; et ne permettent, de porter à la réserve, après paiement de l'intérêt de. 30 francs par action, qu'une somme nette de 86.180 fr. 94 alors que les résultats de l'exercice 1907 avaient permis de lui affecter 769.276 fr. 26. Sans qu'il y ait lieu de s'inquiéter de notre situation actuelle, je crois devoir néanmoins attirer sur elle votre attention et vous en exposer très brièvement les causes principales :

Une des plus importantes a été la perte des récoltes, causée par la sécheresse persistante du printemps dernier eT par les invasions de sauterelles. Les céréales ont fait presque entièrement défaut, tant en Algérie qu'en Tunisie, et, il en est résulté dans notre budget, par rapport à l'exercice 1907, une diminution de recettes de plus de 900.000 fr. Je m'empresse de déclarer ici même que les pronostics pour l'exercice 1909 sont, par contre, rassurants.

Une autre cause est la nécessité où nous nous sommes trouvés d'engager des dépenses nouvelles, notamment d'embaucher un assez nombreux personnel pour assurer, sur notre ligne de Kalaat-es-Sénam, des trains supplémentaires demandés en vue de l'extension qu'on annonçait, de la production des mines de Kalaat-Djerda, Kalaat-es-Sénam, Djérissa et Slata. Or, par suite de la baisse qui s'est produite au cours de. l'année dans le prix de vente du phosphate et du fer, les mines ont réduit leur production au lieu de l'élargir ; les transports escomptés — tant par les pouvoirs publics de la Régence que par nous-mêmes — ont, été sensiblement inférieurs aux prévisions, et il en résulte que nous avons à enregistrer ici des dépenses anormales, non compensées par les recettes sur lesquelles nous étions en droit de compter.

Nous prenons nos mesures pour empêcher — autant que faire se pourra — le retour de semblables circonstances en invitant les sociétés minières à nous faire connaître, avec toute la précision possible et longtemps par avance, leurs prévisions pour la production à venir, afin d'arriver à obtenir cette condition essentielle d'une bonne exploitation, qui est la permanence et la régularité du trafic.

Une troisième cause d'augmentation de nos dépenses en 1908 a été le renchérissement des matières premières, principalement du charbon, que nous avons dû payer à raison de 30 francs la tonne, alors que le prix était de 26 fr. 96 en 1907 [43].

---

[43] Consommation de la compagnie, en moyenne : 52.000 tonnes.

Mais nous pouvons dire dès à présent que les prix ont baissé depuis lors, et que, de ce chef, l'exercice 1909 sera allégé d'une charge appréciable.

Est-il besoin maintenant de vous dire, Messieurs, que l'augmentation des dépenses du personnel pèse sur notre budget de même, toutes proportions gardées, que pour les autres compagnies de chemins de fer et pour toutes les industries de notre pays ? Les comptes rendus des assemblées d'actionnaires des grandes compagnies métropolitaines, entre autres, font ressortir les difficultés grandes et croissantes que cette grave question des salaires et traitements fait naître. En ce qui nous concerne, je ne veux pas inutilement rééditer les considérations développées dans le rapport que vous venez d'entendre, mais je veux protester devant vous, avec vous,. Messieurs, comme je l'ai fait tout récemment et publiquement en Tunisie, contre la réputation qu'on entend nous faire porter, dans certains milieux, de donner à nos petits agents des salaires insuffisants pour les besoins de la vie !

Je veux que vous sachiez que nous les payons autant et parfois mieux que les compagnies voisines de l'Algérie : nous ne craignons pas la comparaison qui pourrait être faite. Il n'est malheureusement que trop exact, toutefois, de rappeler qu'au cours de l'année dernière, par suite du manque absolu, de récoltes, s'est déclarée dans la province de Constantine et sur tout le territoire tunisien une misère profonde ; qu'inopinément, le prix des denrées de première nécessité a augmenté, et que nos agents ont souffert de la situation générale autant que les autres habitants de la Régence. Ainsi peut s'expliquer, dans une certaine mesure, sinon s'excuser, le mouvement de revendications et la suspension de travail qui nous ont préoccupés au commencement de la présente année 1909. Nous avons tenu compte des circonstances avec toute la bienveillance qu'autorisait la situation de notre budget, en portant à 200.000 francs le chiffre des nouvelles augmentations de traitements à repartir sur le petit personnel, et en augmentant de 80.000 francs la somme a affecter annuellement aux allocations aux agents chargés de famille. — Ces décisions récentes s'ajoutant aux nombreux sacrifices consentis par la compagnie en 1907 et, par la suite, font ressortir suffisamment, je pense, l'esprit, de solidarité qui nous anime. Nous avons été ainsi jusqu'à la limite de ce qu'autorise l'état actuel de nos finances, et nous sommes en droit de compter sur le sain jugement de notre personnel pour qu'il comprenne que le moment est venu où ceux qui ont la responsabilité de l'entreprise sont obligés de s'arrêter dans la voie des concessions.

Incidemment ferai-je ici allusion, Messieurs, à certains bruits répandus dans le public lors de la regrettable suspension de travail dont je viens de parler : il a été dit et même écrit que nous nous montrerions parcimonieux à l'égard de notre petit personnel parce que nous aurions pour habitude de vous distribuer d'importants dividendes, en dehors de l'intérêt de 30 francs que vous touchez annuellement. Or, vous savez qu'il n'en est rien, Messieurs, puisque votre assemblée du 17 octobre 1882 a ratifié l'engagement de la compagnie de ne rien distribuer aux actionnaires en sus de l'intérêt actuel tant qu'elle n'aurait pas remboursé les avances de l'État pour insuffisance d'exploitation. Jamais aucun dividende n'a été alloué aux actionnaires en dehors de leur coupon, et je dois noter qu'en 1879, année où les 60.000 actions du capital ont été libérées dans leur intégralité, de coupon, déduction faite de l'amortissement et des impôts, faisait ressortir l'intérêt du capital (le cours moyen de l'année 1879 étant de 590 fr. 211) à 4,86 % pour les nominatives et à 4,67 % pour les actions au porteur. Au cours actuel, qui est de 683 fr. 279 (cours moyen depuis le 1er janvier 1909 jusqu'à ce jour), l'intérêt de l'action Bône-Guelma ressort à 4,16 % pour les nominatives, et à 3,91 % pour les actions au porteur. C'est donc un revenu modéré qui, de fait, se répartit pour la plus grande part entre petits capitalistes, car d'après les statistiques de notre service des titres, la moyenne d'actions par certificat nominatif est, actuellement, de 9, et vraisemblablement plus grande encore est la diffusion de notre capital au porteur :

intérêt modeste attribué à la modeste épargne, voilà la vérité que personne ne peut contester.

Vous savez, Messieurs, pour en avoir été entretenus régulièrement chaque année, les efforts constants que nous avons faits pour obtenir du gouvernement général de l'Algérie le relèvement de nos barèmes d'exploitation qui nous laissent en perte, notamment sur la ligne de Souk-Arrhas à Tébessa, du fait des transports de phosphates sur une voie à profil accidenté, à courbes très rapprochées, dans une région où l'alimentation en eau est défectueuse, et où tes terrains étant mauvais, des réparations fréquentes s'imposent. Vous avez recueilli la preuve, à l'audition du rapport des nouvelles et pressantes instances que nous avons faites récemment pour obtenir la révision de nos conventions.

Nous pouvons vous annoncer aujourd'hui que le gouverneur général de l'Algérie a déclaré, lors de l'ouverture de la session actuelle des Délégations financières, avoir demandé au gouvernement métropolitain de confier à une commission de représentants des ministères des Travaux publics et des Finances d'étudier la solution définitive à donner à cette importante question. Nous ne pouvons qu'attendre la formation de la commission annoncée. Notre attitude sera devant elle ce qu'elle est aujourd'hui : nous persisterons à demander une convention nouvelle qui nous permette au moins d'assurer, sur cette partie de notre réseau, l'équilibre normal de nos recettes et de nos dépenses.

Quoi qu'il advienne de ce côté, la prochaine mise en exploitation du nouveau réseau tunisien actuellement en construction :

— ligne des Nefzas et de Nebeur, qui nous donneront de nouveaux transports de minerais de fer ;

— ligne d'Henchir-Souatir à Aïn-Grasesia, par laquelle nous transporterons, dès la fin de la présente année, en outre des alfas, une partie des phosphates de la Compagnie de Sfax-Gafsa vers le port de Sousse ;

— ligne de Sousse à Sfax, qui complètera le réseau tunisien en assurant des communications directes entre Tunis et le Sud de la Régence ; nous assure la perspective d'une coopération de plus en plus étroite au développement agricole, commercial et industriel du beau pays de Tunisie, heureusement placé sous le protectorat de la France.

*
* *

Les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui du commissaire des comptes, approuve dans toutes ses dispositions le rapport du conseil d'administration, ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1908, tels qu'ils sont présentés.

2° L'assemblée générale ratifie la nomination de M. Édouard Goüin comme administrateur en remplacement de M. Jules Goüin, et donne *quitus* de la gestion de M. Jules Goüin. Les pouvoirs de M. Édouard Goüin expireront en 1915.

L'assemblée générale ratifie la nomination de M. André de Traz comme administrateur en remplacement de M. Édouard de Traz et donne *quitus* de la gestion de M. Édouard de Traz. Les pouvoirs de M. André de Traz expireront en 1913.

Elle réélit, comme administrateurs pour six ans, MM. Gobron, Hoskier et Trélat, dont les pouvoirs expirent cette année.

3° L'assemblée générale donne, en tant que de besoin, à ceux des administrateurs qui font en même temps partie d'autres sociétés, les approbations et autorisations exigées par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, en raison des affaires traitées ou qui pourraient être traitées avec les dites sociétés.

4° L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et Quesnel, commissaires, pour faire à l'assemblée générale de 1910, et avec faculté d'agir ensemble ou séparément, le rapport sur la situation de la société et sur les comptes de l'exercice 1909. Leur rétribution sera égale à celle qui leur a été allouée pour les précédents exercices.

En cas d'absence ou d'autre empêchement de l'un des commissaires, le rapport sera fait par son collègue.

INGÉNIEURS
NOMINATIONS
Officiers d'académie
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 1er juillet 1909)

POULAIN (César-Édouard-Jules), ingénieur-conseil de l'exploitation de la Compagnie Bône-Guelma, à Versailles.

MARIAGES
(*Le Figaro*, 13 janvier 1910)

Le mardi 18 courant, à midi, sera célébré, en l'église Saint-Pierre du Gros-Caillou, le mariage de M. André [*sic : Athanase*] Roudy, ingénieur, chef du service du mouvement de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements (réseau de Tunisie), fils de M. Pierre Roudy, avec Mlle [*sic :* Fernande Yvonne Octavie dite] Yvette Posth, fille de M. et Mme Fernand Posth [associé de société en commandite Blondel et Cie, qui opéra en Tunisie, et administrateur de la Biênhoà industrielle et forestière], qui recevront après la cérémonie religieuse.

Inauguration d'une nouvelle ligne de chemin de fer
(*Le Journal des débats*, 18 mars 1910)

Tunis, le 17 mars. — Ce matin sont partis dans la direction de Sousse, le résident général, accompagné de sa famille et des membres de son cabinet, avec environ 40 membres de la Conférence consultative, le secrétaire général du gouvernement tunisien, les directeurs des finances, des travaux publics, de l'office postal, de l'agriculture, de l'enseignement, des antiquités et des arts ; MM. [Marcel] Trélat, président du conseil d'administration ; [Jean] Saint-Romas, directeur ; et Terraiplan, chef de l'exploitation de la Compagnie Bône-Guelma.

La caravane va inaugurer, sur l'invitation de la Compagnie, la ligne de Sbeitla à Henchir-Souatin qui raccordera les chemins de fer de Bône-Guelma et Sfax-Gafsa.

La nouvelle ligne, dont le terminus est a 336 kilomètres de Sousse et à environ 530 de Tunis, établira des relations directes entre Tunis et les mines de phosphates de Metlaoui et de Redeyeff dont une partie des produits doit être embarquée à Sousse. Ce sera la route obligée des touristes qui visitent les régions des oasis et des chotts ; elle stimulera la production de l'alfa sur les hauts plateaux ; elle sera surtout un outil puissant permettant de rendre à ces contrées populeuses et aujourd'hui pauvres et désertes, une partie de leur antique splendeur.

Les membres de la caravane, en quittant Henchir-Souatir, inaugureront la ligne de Henchir-Souatir à Métlaoui.

BÔNE-GUELMA
(*Le Capitaliste*, 23 mars 1910)

Bône-Guelma se tient à 695. Cette Compagnie vient d'inaugurer la ligne de Sbeitla à Henchir-Souatir, qui raccordera les chemin de fer de Bône-Guelma et Sfax-Gafsa. La nouvelle ligne, dont le terminus est à 336 kilomètres de Sousse et à environ 530 de Tunis, établira des relations directes entre Tunis, Metlaoui et Redeyeff.

Délégués français au Congrès des ch. de fer de Berne
(*Le Journal des transports — Revue internationale des chemins de fer*, 25 juin 1910)

BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS
(COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE), 1.518 km.

Trélat, président.
Raabe, administrateur.
Lacour-Gayet [44], secrétaire du conseil.
Terraillon, ingénieur en chef des services tunisiens.
Félix, ingénieur en chef des services techniques.
Du Beauffret, ingénieur en chef des services algériens.

BONE-GUELMA
(*Le Sémaphore algérien*, 21 décembre 1910)

L'action vaut 637 francs avec un dividende de 30 francs. Le réseau de la Compagnie comptait, à la fin de 1909, 1.205 kilomètres en exploitation. Depuis cette date, une section de la ligne à voie large de Mateur aux Nefzas a été ouverte jusqu'à Jefna, sur une longueur de 28 kilomètres. Deux autres lignes sont en construction, de Mateur à Nebeur, dans le Nord, et de Sousse à Sfax, dans le Sud.

Sur cette dernière, qui est le prolongement de la ligne de Tunis à Sousse, la pose de la voie est achevée de l'embranchement de Ouardenine jusqu'à la Sebkha d'El-Djem et sera rapidement poussée jusqu'à Sainte-Juliette, à 30 kilomètres de Sfax. Lorsque les travaux de pose seront arrivés à ce point, les équipes se transporteront à Sfax, d'où les entrepreneurs repartiront pour l'achèvement de la voie, qui paraît devoir être terminée à la fin du mois de mars 1911. D'autre part, toute la première partie de la ligne comprise entre Tunis et Sousse va être l'objet de travaux importants de réfection et de modifications sur certains points présentant des courbes trop accentuées. Quand les voies en construction auront été remises à la Compagnie Bône-Guelma par l'administration des travaux publics, son réseau tunisien atteindra 1.571 kilomètres. Les recettes d'exploitation se sont élevées, en 1909 à 12.627.897 francs, représentant 11.404 francs par kilomètre, chiffre supérieur à celui de 1908 de 1.499.877 francs, soit une plus-value de 612 francs par kilomètre.

[44] Jacques Lacour-Gayet (1883-1953) : futur administrateur de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens et administrateur délégué de Radio-Luxembourg, entre autres. Voir Qui êtes-vous ?

BÔNE-GUELMA
(*Le Capitaliste*, 12 janvier 1911)

Bône-Guelma passe à 656 et 665. Le *Journal officiel* tunisien vient de publier une convention, récemment passée par le gouvernement tunisien, et qui consacre, pour une durée de 25 ans, la situation de la Compagnie de Bône-Guelma dans la Régence.

BÔNE-GUELMA
(*Le Capitaliste*, 9 février 1911)

Bône-Guelma s'échange à 678. Le *Journal officiel* tunisien vient de publier le texte de la convention récemment ratifiée par le gouvernement tunisien, et consacrant pour une durée de vingt-cinq ans la situation de la Compagnie dans la Régence. D'après le nouveau contrat, aucune des lignes tunisiennes de Bône-Guelma n'est rachetable avant le 31 décembre 1935. La convention avait été examinée par la conférence consultative et par le conseil supérieur dans leur dernière session : ces deux assemblées avaient donné leur pleine approbation aux principes de l'accord qui leur était soumis.

On sait que la Compagnie Bône-Guelma est établie en Tunisie depuis 1877. Aujourd'hui, le réseau de la Compagnie comprend, outre une grande ligne côtière de Bizerte à Sfax, qui sera achevée en mars 1911, cinq lignes de pénétration, construites ou en construction, soit au total 1.650 kilomètres. Les phosphates et les minerais de fer, dont la production a transformé la Tunisie contemporaine, constituent l'un des éléments importants du trafic.

La Tunisie retire du nouvel accord de notables avantages : une annuité de 300.000 fr., une participation de 120.000 fr. par an à l'établissement d'un tramway électrique entre Tunis et sa banlieue, des réductions de prix de transport, etc.

À la prochaine assemblée générale, la nomination de deux nouveaux administrateurs sera proposée à la ratification des actionnaires. On annonce, en outre, que le conseil de la Compagnie proposera à l'assemblée de maintenir le dividende à son chiffre de 30 fr. brut par action, sur lequel un acompte de 15 fr. brut a été payé en octobre dernier.

Chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements
(*Le Capitaliste*, 2 mars 1911)

Bône-Guelma se consolide à 680. Les actionnaires se sont réunis le 25 février en assemblée générale, en vue d'approuver un avenant du 20 décembre 1910, passé entre le gouvernement tunisien et la Compagnie. M. [Marcel] Trélat, président du conseil d'administration, a présidé la réunion.

Le gouvernement français a remis au gouvernement tunisien la gestion du réseau de la Medjerdah, sans que rien soit changé à la garantie d'intérêt accordée par la métropole. À cette occasion, les contrats de la Compagnie Bône-Guelma avec le gouvernement tunisien ont été l'objet d'une révision.

La date d'ouverture du droit de rachat, qui variait suivant les concessions, a été reportée uniformément au 31 décembre 1935, supprimant ainsi le principal aléa de l'entreprise.

Le gouvernement tunisien prend à sa charge les travaux complémentaires sur l'ensemble du réseau moyennant une rente annuelle de 300.000 francs à verser par la Compagnie. Celle-ci participe également par le versement d'une annuité de 120.000 fr. aux frais d'établissement d'un tramway desservant la banlieue de Tunis ; la Compagnie Bône-Guelma sera ainsi déchargée d'un service onéreux.

La convention concède en plus à la Compagnie l'exploitation de trois lignes nouvelles, prolongements ou embranchements de lignes existantes, qui porteront le réseau tunisien de la Compagnie à 1.650 kilomètres.

À l'unanimité, les actionnaires ont approuvé ces conventions nouvelles ; ils ont ratifié la nomination de MM. Édouard de Billy [45] et Charles Cambefort [46], comme administrateurs, en remplacement [de MM. Barrot et Maire] administrateurs décédés et non encore remplacés, et ils ont renouvelé le mandat de MM. [Louis] Lorieux et Raabe, dont les pouvoirs expirent cette année.

Chemins de fer tunisiens
(*Le Journal des transports — Revue internationale des chemins de fer*, 11 mars 1911)

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements se sont réunis en assemblée générale le 25 février dernier.

La séance est ouverte à 3 heures sous la présidence de M. Marcel Trélat, président du conseil d'administration, assisté de MM. Galais [47] et Roland-Gosselin [48] comme scrutateurs, et de M. Lacour-Gayet, secrétaire du conseil d'administration de la Compagnie, comme secrétaire.

……

Voici les principaux passages du rapport du conseil d'administration qui donnent un aperçu de la situation nouvelle de la Compagnie :

---

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

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

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

[46] Charles Cambefort (1858-1919) : fils de Jules Cambefort. Banquier à Lyon, puis Paris. Administrateur d'une trentaine de sociétés, président de la Société des mines du Djebel-Ressas (Tunisie). Voir encadré.

[47] Galais : actionnaire de la Cie impériale éthiopienne et de la Banque française de l'Afrique du Sud.

[48] Albert Roland-Gosselin (1861-1947) : fils de Louis Roland-Gosselin (1826-1907), cousin de Jean Roland-Gosselin (1868-1936) qui présida la Compagnie des Batignolles et le Dakar-Saint-Louis. Parent des Goüin.

La constitution de notre réseau tunisien est composée de deux groupes de lignes dont la différence d'origine avait empêché jusqu'à présent toute refonte d'ensemble de notre régime d'exploitation : à côté du réseau de la Medjerdah, construit sur les fonds sociaux et bénéficiant pour ses 220 kilomètres d'une garantie de revenu de l'État français, s'est développé depuis une quinzaine d'années tout un nouveau réseau, dont la Tunisie elle-même a fait les frais d'établissement et dont elle nous a affermé l'exploitation.

Une convention, en date du 15 mars 1910, passée entre les gouvernements français et tunisien et faisant suite à la Convention du 17 mars 1902, a remis à la Tunisie, sans rien changer aux stipulations intervenues entre le gouvernement français et notre Compagnie au sujet de la garantie d'intérêt, la gestion du réseau de la Medjerdah pour le compte de la métropole. Rien ne s'opposait désormais à ce que le réseau garanti fût compris dans une révision de nos contrats qui ne pouvait être que commune à l'ensemble de nos lignes et dont l'opportunité avait été reconnue par le gouvernement tunisien et par nous-mêmes. Cette révision a fait l'objet du récent accord dont les éléments sont les suivants :

Notre situation est consolidée en Tunisie pour un laps de vingt-cinq années : la date d'ouverture du droit de rachat, qui variait selon nos concessions, puisqu'elles pouvaient nous être reprises soit immédiatement, soit après rachat du réseau algérien, soit à partir du 12 octobre 1917, est reportée uniformément au 31 décembre 1935 Nous nous trouvons donc, jusqu'à cette date, affranchis du plus sérieux des aléas qui puisse peser sur l'existence d'une entreprise comme la notre.

Un régime uniforme a été établi pour le paiement des travaux complémentaires. Sur les lignes appartenant au gouvernement tunisien, ces travaux étaient jusqu'alors exécutés à ses frais, comme l'avaient été les travaux de premier établissement. Sur les lignes garanties, ils nous incombaient et constituaient, dans le présent, et surtout dans les prévisions de l'avenir, une lourde charge pour nos finances.

Le gouvernement tunisien a accepté de les prendre à sa charge sur l'ensemble du réseau.

En contrepartie de ces stipulations, nous nous engageons à verser au gouvernement tunisien, jusqu'au rachat, ou à expiration de nos concessions, une rente annuelle de trois cent mille francs. Nous avons consenti une réduction sur la rémunération qui nous était allouée par nos formules forfaitaires pour le transport des matières pondéreuses (phosphates et minerais) sur la ligne de Kalaa-Djerda, ainsi qu'une consolidation du tarif réduit des phosphates, appliqué sur la même ligne à titre provisoire depuis le début de 1910.

Le gouvernement tunisien nous a demandé de participer aux frais d'établissement d'un tramway électrique desservant jusqu'à Hammam-Lif la banlieue de Tunis. Nous avons accepté d'y contribuer par le versement d'une annuité de cent vingt mille francs à partir du jour où nous serions déchargés du service de banlieue entre Tunis et Hammam-Lif, qui nous est particulièrement onéreux.

L'exploitation de trois nouvelles lignes prévues au programme de travaux publics de 1907, nous a été concédée par le même texte : ce sont les lignes des Nefzas à Tabarka, de Zaghouan à Bou-Ficha et de Menzel-bou-Zelta à Kélibia,. qui constituent des prolongements ou des embranchements des lignes existantes ou en construction. Ainsi complété, notre réseau tunisien atteindra 1.650 kilomètres.

Nous avons enfin profité de ce remaniement d'ensemble pour modifier ou simplifier sur un certain nombre de points de détail nos conventions antérieures et établir un cahier des charges en harmonie avec le nouveau régime d'exploitation.

LES EMPRUNTS TUNISIENS
(*Gil Blas*, 5 avril 1911)

Nous avons parlé à diverses reprises du projet de loi que les ministres des affaires étrangères. et des finances viennent de déposer sur le bureau de la Chambre, et qui tend à autoriser le gouvernement tunisien à contracter un emprunt de 90 millions et demi. Il s'agit de fournir à la Régence les moyens de conduire à bien, dans le plus bref délai, les œuvres déjà entreprises, à l'aide des emprunts de 1902 et 1907, pour le développement des ressources agricoles et industrielles de ce pays ; de la doter de l'outillage qui lui est indispensable et dont le résident général actuel n'a cessé de poursuivre l'acquisition avec une activité des plus louables.

L'emprunt de 1902 a mis 40 millions à la disposition du protectorat pour la construction de quatre lignes de chemin de fer (en fr.) :

Du Pont du Fahs à Kalaat-es-Senam	14.500.000
De Kairouan à Sbiba et Aïn-Moularès	9.500.000
De Bizerte aux Nefzas	9.500.000
De Sfax à Sousse	6.500.000
Total	40.000.000

L'emprunt de 1907 fut de 75 millions, auxquels devaient s'en ajouter 50 à provenir des excédents budgétaires de la Régence, soit ensemble 125 millions, portés par les Chambres à 131 par augmentation de la part destinée à la création de lignes nouvelles. Ce total se répartissait ainsi :.

	Millions de fr.
Chemins de fer	64
dont 19 pour les lignes en exploitation ou déjà concédées, 34 pour les lignes nouvelles et 11 pour acquisitions de matériel roulant.	
Construction de routes (1.200 km.)	12
Alimentations du Sahel et de Sfax	12
Colonisation	11
Port de Gabès	7
Bâtiments (administration et enseignement)	12
Postes et télégraphes	5
Autres bâtiments et imprévus	8
Total	131

L'exécution du double programme de 1902 et 1907, commencée sans retard, fut normalement poursuivie, de sorte que la ligne de Kalaat-ès-Senam fut ouverte en 1906, ainsi que ses deux embranchements, dont l'un vers La Goulette en 1908 ; que la ligne de Kairouan à Aïn-Moularès a été mise en service le 1er novembre 1909 ; que La ligne

de Bizerte, ou plutôt de Mateur, aux Nefzas l'a été en 1910 sur 28 kilomètres, la reste en voie d'achèvement ; que la ligne de Sousse à Sfax sera ouverte vers le 1er mai 1911. Les autres lignes ou compléments de lignes sont en cours d'exécution, ainsi que les acquisitions du matériel roulant.

Quant aux travaux de routes, de bâtiments, etc. aux achats de terres pour la colonisation, ils ont, en ces quatre dernières années, absorbé 17 millions du fonds d'emprunt et 22 d'excédents budgétaires.

Mais diverses causes sont venues majorer les évaluations primitives du réseau ferré : hausse des matières premières et de la main-d'œuvre, difficultés imprévues de construction, modifications nécessaires des tracés. Causes indépendantes de la direction des travaux publics et de la Régence, dont la conférence consultative a approuvé les propositions nouvelles.

Ces propositions comportent un relèvement d'environ 38 1/2 millions sur les prévisions des programmes de 1902 et 1907, les évaluations primitives de 40 et 64 millions ayant dû être portées au total à 143 millions pour les seuls chemins de fer-.

Une somme de 10 millions a été prélevée en 1909 et 1910. en faveur de ce compte, sur les excédents budgétaires, de sorte qu'il reste à pourvoir à 28 millions environ.

Le gouvernement n'a pas voulu retarder, encore moins suspendre tant de travaux urgents, notamment l'aménagement du port de Bizerte en une base d'approvisionnement indispensable à notre flotte. Il a résolu de recourir, une fois de plus, à l'emprunt.

Mais d'autres opérations nécessaires s'imposent : reconstruction des gares de Tunis, agrandissement des ateliers et des dépôts de locomotives, élargissement de la gare de Bizerte, réfection de la ligne de Tunis à Sousse, meilleure installation de la gare de Sousse, transformation du réseau de la Medjerdah. Tous ces travaux sont évalués à 27 1/2 millions.

En dernier lieu, quatre lignes non prévues aux programmes de 1902 et 1907 sont impérieusement réclamées : de Nebeur à Tozeur 56 kilomètres qui coûteront 5.950.000 francs ; de Graïba à Gabès 80 kilomètres et 7 millions ; de Tunis à Téboursouk, 105 kilomètres et 18 millions ; enfin, une ligne électrique de banlieue, de Tunis à Hammam-Lif, 17 kilomètres et 4 millions. Ensemble : 257 kilomètres évalués à 34.950.000 francs.

Le montant total de l'emprunt demandé se répartit donc de la manière suivante (fr.) :

Relèvement des estimations de 1902 et 1907	28.150.000
Travaux complémentaires du réseau exploité	27.400.000
Lignes nouvelles	24.950.000
Total	90.500.000

Ainsi, la liquidation des opérations de construction et d'ouvrage des chemins de fer tunisiens aura coûté au Protectorat

	millions
Excédents budgétaires	50
Emprunt de 1902	40
Part de l'emprunt de 1907	58
Nouvel emprunt	90 1/2

Total	238 1/2

De ce dernier emprunt de 90 1/2 millions, 47 1/2 seront gagés par de nouvelles recettes inscrites au budget de 1911 de la Régence. Une seconde tranche, de 25 millions, réalisable suivant les besoins sera gagée par la progression normale des revenus publics, en dehors d'une annuité de 120.000 francs que la Compagnie Bône-Guelma versera pour être exonérée de son service actuel de banlieue, que fera la ligne Tunis-Hamman-Lif. Enfin, on prévoit que la dernière tranche de 18 millions, affectée à la ligne Tunis-Téboursouk, ne motivera pas d'impôts nouveaux et pourra être couverte entièrement par les excédents budgétaires. Depuis 1884, ces excédents provenant aussi bien des plus-values sur les prévisions de recettes que des crédits sans emploi, se sont succédé d'année en année, sans interruption. Pareille constatation fait l'éloge du gouvernement de la Régence.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE EN TUNISIE
(*Le Temps*, 21 avril 1911, p. 4)

(Dépêche de notre envoyé spécial)

El-Djem, 20 avril.

Nous arrivons à El-Djem à une heure par une pluie battante. Le cortège se dirige immédiatement vers l'amphithéâtre Maronde. Le déjeuner est servi sous une tente.

Au dessert, M. Gallini prend le premier la parole pour remercier le président de l'honneur qu'il fait à la région.

Puis M. Marcel Trélat, président du conseil d'administration des Chemins de fer Bône-Guelma, se lève, et dit quel bonheur c'est pour lui que de voir aujourd'hui le président de la République inaugurer la ligne de Sousse à Sfax, qui complète heureusement le réseau des chemins de fer tunisiens, dont l'exploitation globale se trouve, depuis le 20 décembre dernier, consolidée entre les mains de la compagnie pour vingt-cinq nouvelles années.

Le président de la République répond :

« Que de beaux rêves vraiment se sont réalisés, sur l'antique sol de la Tunisie, sous l'impulsion du génie colonisateur de la France, et combien est admirablement choisi ce vestige imposant d'une civilisation disparue, pour y célébrer les promesses d'une civilisation, qui née d'hier, étend déjà partout, autour d'elle, les bienfaits de son action régénératrice ! Quel cadre pour le tableau qu'en a fait, avec une supériorité de vues, de pensées et de paroles, l'enthousiaste orateur, dont la harangue restera comme un des plus émouvants souvenirs de mon voyage !

Je suis heureux de constater qu'entre M. Gallini et nous, s'il y a communauté d'origine, il y a aussi identité de sentiments. Nous sommes fiers de nous réclamer ensemble des principes de la Révolution, et c'est par le même chemin, éclairés par les mêmes lumières, que nous avons été conduits à l'application d'une politique de sagesse, de prévoyance et d'humanité, dont les bienfaits ne manqueront pas de provoquer les témoignages de la reconnaissance publique.

Le banquet d'El-Djem sera une des dates les plus intéressantes des progrès auxquels concourt si puissamment l'établissement d'une ligne ferrée.

La ligne que j'inaugure aujourd'hui est de celles qui méritent une place à part dans les mémoires contemporaines.

Elle est la soudure qui réunit indissolublement deux régions de la Tunisie jusqu'ici presque séparées l'une de l'autre. Ne peut-on pas affirmer qu'à ce seul point de vue,

l'affluence des voyageurs et des marchandises justifiera rapidement les sacrifices que vous avez consentis pour sa construction ?

Je me félicite qu'on ait eu la bonne pensée d'en confier l'exploitation, comme on l'avait fait précédemment pour les lignes du Nord et du Centre tunisiens, à la Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma. Il y a longtemps qu'on la voit à l'œuvre et tout le monde sait qu'on peut compter sur elle. Je tiens à le dire à son très distingué président dont le patriotisme égale la haute valeur.

Que la tâche soit difficile, il n'y a pas à y contredire mais avec un homme comme lui, des collaborateurs d'élite comme ceux qui le secondent et un personnel dévoué comme celui que son administration entoure d'une juste sollicitude, nos intérêts ne seront pas en souffrance.

Je lève mon verre, dans l'émotion que me causent à la fois et les souvenirs du passé et la perspective de l'avenir, à la prospérité de la ligne nouvelle.

Je bois et l'éloquent maire de Sousse, dont la chaude parole retentit encore à mes oreilles charmées ;

Au président du Bône-Guelma, à M. Marcel Trélat, qui porte avec honneur un nom cher à la science française, et qui est digne de toute notre sympathie. »

Avant son départ de Tunis, le président de la République a reçu la réponse des rois d'Angleterre, d'Italie et d'Espagne aux télégrammes qu'il leur avait adressés de Bizerte après la revue navale.

C'est en termes très cordiaux qu'ils remercient M. Fallières de l'accueil qu'il a fait aux officiers de leurs escadres et qu'ils se félicitent des relations cordiales et de réciproque amitié qui existent entre leur pays et la France.

TUNISIE
[Une brochure luxueuse]
(*Le Journal des débats*, 13 mai 1911)

La Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma a profité du voyage de M. Fallières pour consacrer une brochure luxueusement éditée aux chemins de fer tunisiens. Mais on n'y trouve point simplement des renseignements techniques. Des descriptions pittoresques et précises font connaître les diverses lignes, des illustrations remarquablement choisies et présentées en montrent les principaux sites et c'est plus qu'il n'en faut pour donner envie de voir ou de revoir le merveilleux pays qu'est la Tunisie.

Nouvelles de Tunisie
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 10 août 1911)

Le 11 juillet a eu lieu, à la Chambre de commerce de Tunis, une réunion à laquelle avaient été convoqués tous les industriels qui s'occupent de l'exploitation des phosphates engrais chimiques et superphosphates.

Il s'agissait d'examiner et de discuter les tarifs de transports que la Compagnie du Bône-Guelma applique à ces matières.

On sait que le tarif général est de 8 fr. 50 la tonne pour les phosphates et qu'il subit une détaxe de 0,85 sous certaines conditions de régularité dans les expéditions.

Les principaux orateurs qui ont pris la parole au cours de la réunion ont demandé que le transport des phosphatés quais Tunis, des diverses exploitations phosphatières,

fût tarifé, non pas 8 fr. 50. (7,65 avec la prime de régularité) mais 8 fr. 25, prix appliqué en Algérie.

On a fait ressortir que, même en tenant compte de la détaxe de 0 fr. 85, il existait un écart de 0,50 entre la tonne de phosphates quai Tunis et la tonne de phosphatés quai de Bône.

La réunion a conclu à ce que des démarches soient faites auprès des Travaux publics pour que les phosphates tunisiens soient traités, au point de vue des tarifs de transport, sur le même pied que les phosphates algériens.

Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements
Sté anonyme au capital de 30.000.000 de francs, 8, rue Lavoisier
(*Les Annales coloniales*, 2 mars 1912)

Le coupon n° 66 des actions sera payé le 1er avril 1912, au siège social, 8, rue Lavoisier, à Paris, ou aux bureaux de la Compagnie, à Bône et à Tunis :

Par action nominative 14 fr. 208
Par action au porteur 13 fr. 369

Le paiement de ce coupon pourra avoir lieu au siège de la Compagnie, à partir du 1er mars 1912, sous une retenue de 4 %.

Distinctions honorifiques
(*Le Journal officiel de la République française*, 30 avril 1912)
(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 5 mai 1912)

L'*Officiel* vient de publier une liste de distinctions honorifiques parmi lesquelles nous avons eu déjà le plaisir de citer et féliciter quelques titulaires.

Nous sommes heureux, pour compléter nos premières informations, de relever, sur celle liste, les noms suivants :

… Lacroix (Aimé), inspecteur du Bône-Guelma à Souk-Arhas (Constantine)…

TENTATIVE SUR L'OUENZA

BÔNE-GUELMA
(*Le Capitaliste*, 23 mai 1912)

Bône-Guelma a varié de 660,50 à 668 et 667.

La commission des délégations financières algériennes vient d'examiner la proposition de cette Compagnie qui offrait, pour le cas où le Parlement rejetterait le projet de l'Ouenza, de faire, outre de nombreuses améliorations sur son réseau algérien, une ligne spéciale, d'accord avec un groupe financier, pour transporter toutes les richesses minières de l'intérieur à Bône.

Après avoir entendu les représentants de la Bône-Guelma et du consortium de l'Ouenza, la commission a adopté à l'unanimité les décisions suivantes : 1° rejet absolu des propositions de la Bône-Guelma ; 2° rachat immédiat de la Bône-Guelma ; 3° maintien du contrat passé pour l'Ouenza et demande au Parlement de vouloir bien l'homologuer le plus rapidement possible.

(*Le Capitaliste*, 13 juin 1912)

Bône-Guelma passe à 651 et 662,50. À l'assemblée plénière qui vient de se tenir, M. Joly a lu un rapport sur les propositions faites par cette Compagnie, qui offrait, si la ligne de l'Ouenza était rejetée, diverses améliorations sur son réseau et

la création d'une nouvelle ligne pour amener sur un point de la côte les richesses minières de la région de Tebessa.

La commission estime qu'il y a lieu de repousser les combinaisons proposées et de demander aux pouvoirs publics de hâter le rachat. Elle insiste à nouveau pour qu'une solution définitive intervienne dans la question de l'Ouenza pour éviter, en raison de l'imminence de l'expiration du délai accordé, la rupture du contrat.

Les conclusions du rapport ont été adoptées.

Chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements
(*Les Annales coloniales*, 22 juin 1912)

M. Marcel Trélat, ancien maître des requêtes au Conseil d'État, président du conseil d'administration, a ouvert la séance en prononçant l'allocution suivante qui concorde avec les idées exprimées par notre ami Édouard Néron, député de la Haute-Loire, dans l'article publié jeudi dernier par les *Annales coloniales*.

Messieurs,

Avant de donner la parole à ceux d'entre vous qui auraient quelque explication à demander sur le rapport dont il vient d'être donné lecture, je crois qu'il est de mon devoir d'y ajouter quelques brèves considérations sur la situation de nos affaires d'Algérie.

Vous connaissez la continuité et l'intensité de nos efforts pour obtenir la réforme de nos conventions algériennes, dont toutes les autorités s'accordent à reconnaître les imperfections. Le côté grave de ces contrats en ce qui nous concerne est de nous imposer des **barèmes à bases décroissantes**, qui ne nous laissent, sur la recette brute, qu'une part insuffisante pour nous permettre de couvrir nos frais d'exploitation, **nos pertes croissant au fur et à mesure de l'extension du trafic.** À plusieurs reprises, depuis cinq ans, nous avons présenté à l'administration des propositions de révision, destinées à empêcher tout au moins l'aggravation d'une situation aussi anormale : l'Algérie y a répondu par un projet de rachat, dont le texte, soumis au gouvernement et au Conseil d'État, longuement débattu, va être prochainement, semble-t-il, l'objet d'une décision définitive.

L'occasion nous ayant été donnée de faire une **dernière tentative pour conserver à notre Compagnie l'exploitation de son réseau d'origine**, nous avons remis, le 25 avril dernier, au gouvernement, des propositions entièrement neuves, où nous offrions de constituer une société pour la construction d'une grande artère nouvelle, de 365 kilomètres de longueur, destinée à assurer le **transport, vers Bône, de tous les minerais et phosphates du sud de la province de Constantine** ; nous en demandions la concession sans subvention ni garantie d'intérêt ; nous offrions, en outre, admettant même la possibilité du maintien des conventions en vigueur, de participer pour moitié à la dépense nécessaire pour la transformation de notre réseau actuel. Ces propositions étaient faites dans l'hypothèse plausible où le projet de l'Ouenza, tel qu'il est présenté au Parlement, n'y trouverait pas l'accueil qu'en espèrent ses auteurs. Elles semblaient suffisantes à nos ambitions, toujours modestes, et très

intéressantes pour l'Algérie : leur réalisation aurait assuré à la colonie, sans sacrifice de sa part, le puissant instrument de transport dont elle a un besoin urgent pour l'exportation des nombreuses richesses minières de la région. C'était, à nos yeux, la solution la plus complète, du problème économique qui agile ce pays à si juste titre, et nous étions en droit d'espérer, sinon une approbation, du moins un favorable accueil de principe.

Les délégations financières n'ont voulu voir dans nos propositions qu'une manière de diversion au projet sur l'Ouenza actuellement soumis au Parlement. Bien plus, on a réédité contre notre exploitation les plus vives critiques, alors que nous faisons actuellement tout ce que permettent des contrats défectueux. En définitive, l'Algérie semble persister à vouloir étendre, par la reprise de notre réseau, le système de l'exploitation directe, et à refaire ainsi pour son compte l'expérience métropolitaine de l'Ouest-État.

Le gouvernement aura à décider bientôt s'il entend que notre réseau d'Algérie nous soit ou non retiré. Les discussions stériles et irritantes, qui se poursuivent depuis cinq ans auront sans doute une fin prochaine.

Quoi qu'il advienne, messieurs, je ne puis laisser passer, sans une nouvelle et vive protestation, les critiques auxquelles je viens de faire allusion.

Notre exploitation en Tunisie, assurée comme vous le savez, d'un avenir solide jusqu'en 1936, se poursuit dans des conditions telles que les divers intérêts en présence ceux de la colonie et ceux de la Compagnie, ceux du commerce et de l'industrie en retirent les avantages qui découlent normalement d'une exploitation régulière, méthodique, et toujours poursuivie en vue du progrès. Or, cet état de choses repose sur la saine convention que nous avons passée avec le gouvernement tunisien, le 20 décembre 1910.

Par contre, la transformation de notre exploitation algérienne s'est trouvée, jusqu'ici, entravée par des conventions vieillies, dont les principales stipulations forment obstacle au développement du trafic et ne permettent pas l'exécution des travaux complémentaires. En persistant à proposer à l'Algérie un arrangement qui nous permette de réaliser dans ce pays tous les progrès qu'une honorable convention nous a permis d'effectuer en Tunisie, avec le bienveillant concours du gouvernement de la Régence, nous n'avons rien fait, semble-t-il, que de bon et de logique, et nous nous refuserons toujours à croire que les malentendus ne puissent pas, le bon vouloir aidant, laisser la place à un accord sérieux et durable.

*
* *

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 15 juin. La séance a été ouverte à 3 heures par M. Marcel Trélat, président du conseil d'administration, qui a constaté que 20.034 actions étaient présentes ou représentées, et a appelé au bureau, comme scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, MM. Galais et Albert Roland-Gosselin. M. Lacour-Gayet, secrétaire général de la Compagnie, remplissait les fonctions de secrétaire de l'assemblée et a donné lecture du rapport au conseil d'administration.

Après avoir étudié les Dépenses d'établissement et travaux en cours et les Résultats d'exploitation, le rapport du conseil d'administration expose ainsi les diverses parties du bilan :

Nous avons reporté cette année au bilan que nous soumettons à votre approbation quelques modifications :

a) Pour les raisons que nous avons exposées plus haut, nous avons fait disparaître de l'actif les dépenses d'établissement du nouveau réseau tunisien payées par le Gouvernement tunisien ou prélevées sur les réserves pour travaux complémentaires, et, du passif, les sommes qui y figuraient aux postes Subventions du Gouvernement

tunisien et Prélèvements sur la réserve pour travaux complémentaires et qui formaient la contrepartie exacte desdites dépenses.

b) Nous avions fait figurer jusqu'ici, à l'actif de notre bilan, le montant de la garantie d'intérêt demandée par notre Compagnie depuis l'origine, et, au passif, les avances qui lui avaient été faites à ce titre. Cette double inscription introduisait dans notre bilan un élément d'actif qu'on pouvait considérer comme discutable, et nous avons jugé préférable de n'inscrire à l'actif que le solde net des sommes nous restant dues au titre de la garantie, tout en rappelant le montant des éléments débiteurs et créditeurs qui forment ce solde.

c) Nous avons soldé le compte des dépenses de transformation de la ligne de Bône à Guelma, qui, depuis de longues années, figuraient pour ordre, à l'actif et au passif de notre bilan, pour une somme de 4.081.127 fr. 50. Nous avons, par contre, incorporé dans notre compte d'établissement celles des dépenses qui, par leur nature, doivent sans conteste donner lieu au règlement spécial prévu par les conventions concernant ladite ligne.

Nous poursuivons actuellement ce règlement.

Il a, enfin, été apporté à notre bilan quelques modifications de pure forme destinées à en faciliter la lecture et à permettre d'en dégager à première vue la situation financière exacte de notre entreprise.

Réserves. — Situation financière

La réserve de l'ancien réseau et la réserve du nouveau réseau tunisien qui figuraient au bilan de l'exercice 1910, pour 12.579.164 52

s'élèvent, au 31 décembre 1911, à 13.805.807 25

en augmentation de 1.226.642 73

Les immobilisations prélevées sur ces réserves (travaux de premier établissement, matériel et outillage, domaine privé, approvisionnements) s'élevant à 10.354.513 87

le solde applicable au fonds de roulement s'élève à 3.451.293 38

Affaires algériennes

Nous avons appris, depuis notre dernière réunion, qu'avant de se prononcer sur l'importante question du rachat de notre réseau algérien, la section des travaux publics du Conseil d'État avait demandé qu'il lui fut fourni différents renseignements, techniques et financiers, sur la situation de ce réseau.

Ces renseignements ayant été réunis par les soins se l'administration et la question de notre rachat algérien se trouvant sur le point d'être portée à nouveau devant les délégations financières pour permettre au Conseil d'État de se prononcer en toute connaissance de cause, M. le ministre des Travaux publics nous a demandé de lui faire connaître les observations de la Compagnie sur le projet de rachat et, le cas échéant, les propositions nouvelles qu'elle serait en mesure d'adresser aux pouvoirs publics.

Devions-nous négliger cette occasion qui nous était offerte de témoigner une fois de plus que l'unique but poursuivi par nous depuis de longues années était l'obtention d'un nouveau contrat d’exploitation, nous assurant le juste équilibre de nos ressources et de nos charges ?

Ne devions-nous pas protester contre un rachat que nous n'avons pas demandé, qui nous était imposé, et apporter de nouveau à l'Algérie l'offre sincère de notre active collaboration pour la mise eu valeur des richesses minières de la région bônoise ?

Nos dernières propositions, remises à M. le ministre des Travaux publics le 25 avril dernier, et aussitôt transmises à M. le gouverneur général de l'Algérie, comportaient essentiellement la réfection intégrale de notre réseau actuel, exécuté pour moitié à notre compte, et la demande en progression, sans subvention ni garantie d'intérêt, d'une ligne de 365 kilomètres, traversant du Sud au Nord tout le département de Constantine et apportant au port de Bône l'ensemble du trafic minier de la région. Par

ces propositions se trouvaient résolus à la fois, de la façon qu'il est permis d'estimer la plus avantageuse pour les divers et nombreux intérêts en présence, tous les grands problèmes économiques posés de longue date dans l'Est de l'Algérie.

Nos propositions ont été soumises aux délégations financières. Une commission spéciale, instituée pour leur examen, s'est prononcée pour leur rejet et cet avis a été adopté par les délégations.

La procédure du rachat de notre réseau algérien se retrouve donc sensiblement au point où nous l'avions laissée à notre dernière réunion. Nous regrettons

que l'administration algérienne et les représentants de la Colonie aient cru devoir opposer en principe une fin de non-recevoir à une solution que nombre de bons esprits continuent à regarder comme la plus conforme aux vrais intérêts de l'Algérie.

Après l'exposé du rapport des commissaires des comptes MM. [Joanny] Peytel et Quesnel.

LES RÉSOLUTIONS

Aucun actionnaire ne demandant plus la parole, M. le président a mis aux voix les résolutions suivantes, qui sont approuvées à l'unanimité.

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires des comptes :

1° Approuve dans toutes ses dispositions le rapport du conseil d'administration, ainsi due le bilan et les comptes de l'exercice 1911, tels qu'ils sont présentés ;

2° Fixe à 30 francs pour cet exercice l'intérêt de chaque action, sous déduction des impôts et de l'amortissement statutaire.

Deuxième résolution

L'assemblée générale ratifie la nomination de M. Gustave Renault[49] comme administrateur, en remplacement de M. Gustave Gobron et donne *quitus* de la gestion de M. Gobron. Les pouvoirs de M. Renault expireront en 1915.

Troisième résolution

L'assemblée générale donne, en tant que de besoin, à ceux des administrateurs qui font en même temps partie d'autres sociétés, les approbations et autorisations exigées par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, en raison des affaires traitées ou oui pourront être traitées avec lesdites sociétés.

Quatrième résolution

L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et Quesnel commissaires, pour faire à l'assemblée générale de 1913 et avec faculté d'agir ensemble ou séparément le rapport sur la situation de la Société et sur les comptes de l'exercice 1912. Leur rétribution sera écale à celle qui a été allouée aux commissaires des comptes pour les précédents exercices.

L'Ouenza

---

49 Gustave Renault (Maisons-Alfort, 1842-Paris, 1917) : fils de Thomas Renault, directeur de l'École vétérinaire d'Alfort ; frère de Léon Renault (1839-1933), avocat, député de la Seine-et-Oise (1876-1881) puis des Alpes-Maritimes (1882-1885). X-Ponts, marié à une Dlle Deponthon, directeur des études du Métropolitain Nord-Sud de Paris (1899-1905), administrateur de la Société générale des chemins de fer économiques. Autrement dit : œil de la Banque de Paris et des Pays-Bas (BPPB). Officier de la Légion d'honneur.

(*Le Temps*, 21 décembre 1912)

La sous-commission de l'Ouenza, réunie hier, sous la présidence de M. F. Rabier, a continué l'examen des documents qui lui ont été soumis. […]

Le président a lu ensuite l'avis du Conseil d'État, concernant la demande de rachat de la Compagnie Bône-Guelma.

Voici le texte complet de cet avis :

Le Conseil d'État, qui a été saisi…

— Considérant que les propositions du Bône-Guelma ont pour base essentielle la demande en concession des nouvelles lignes devant desservir les centres miniers de la région sud de Bône, et impliquent par suite le rejet de la concession du chemin de fer de l'Ouenza ; que la compagnie suppose ainsi mises à néant les conventions de 1905 et 1906 entre l'Algérie et la Société de l'Ouenza et le décret du 10 avril 1908 qui les a approuvées ;

Que le Conseil d'État a émis sur ces conventions un avis favorable et qu'il n'y a aucune raison de les remettre en question ;

Que le seul point à examiner est le suivant :

Dans l'intérêt de l'Algérie, y a-t-il lieu de procéder immédiatement au rachat du Bône-Guelma ?

Considérant que depuis le moment où le Conseil d'État a eu à examiner pour la première fois la question de ce rachat, la nécessité s'est imposée à l'Algérie non seulement d'envisager l'amélioration de ce réseau, surtout la ligne Souk-Ahrras à Tébessa, mais encore de créer un instrument capable de mettre en valeur et de desservir la région si riche en mines et phosphates du sud-est de Constantine ;

Qu'une solution qui vient tout d'abord à l'esprit consisterait à prolonger le chemin de fer de l'Ouenza, actuellement soumis aux délibérations du Parlement ;

Qu'à défaut de cette solution, l'Algérie pourrait soit construire et exploiter elle-même une nouvelle ligne desservant les régions entre Bône et le Djebel-Onk, soit s'entendre à cet égard avec la Compagnie du Bône-Guelma et en profiter pour réviser les conventions qui la lient à cette compagnie, soit traiter avec une compagnie nouvelle ;

Qu'il résulte de ce qui précède que ce n'est que lorsque le Parlement aura statué que l'Algérie pourra envisager le problème dans toute son ampleur et le traiter au mieux des intérêts en cause ;

Que procéder autrement et racheter dès aujourd'hui le Bône-Guelma serait au contraire se lier les mains et engager la question avant qu'on sache comment elle se présentera dans quelques mois au plus tard ;

Que l'Algérie ne saurait souffrir de ce retard, puisque d'une part, le Bône-Guelma a consenti des réductions de tarifs, qui donnent entière satisfaction à la colonie, et que, d'autre part, la situation financière de la compagnie lui. permet de satisfaire aux obligations de son cahier des charges ;

Que la prolongation de la situation actuelle, si elle ne répond pas aux vues d'avenir de l'Algérie, l'affranchit du moins de prendre immédiatement à sa charge le déficit d'exploitation de près de 400.000 francs par an en moyenne que supporte le Bône-Guelma, et les travaux complémentaires dont l'exécution s'imposerait.

Est d'avis

Qu'il y aurait lieu de surseoir à l'examen au fond du projet de rachat du Bône-Guelma qui lui est soumis.

L'Ouenza,
Les Rapports Souleyre

Le Bône-Guelma
(suite)
par NEMO
(*L'Écho d'Alger*, 14 janvier 1913)

Nous avons exposé les objections d'ordre général formulées, avec plus ou moins d'apparence de raison, contre la convention portant amodiation de la minière de l'Ouenza. Celles d'un caractère technique ou scientifique sont contenues dans 43 rapports dits rapports Souleyre qui, mis en pile, avec les paperasses les concernant, atteignent la hauteur d'un tabouret de bar.

M. Lutaud a dû se borner à en donner l'ordre chronologique dans l'exposé d'une haute sincérité et d'une si sage prévoyance qu'il vient de soumettre aux délégations financières et qui témoigne, une fois de plus, de sa sollicitude avertie et attentive à l'égard des intérêts majeurs de l'Algérie.

Les rapports Souleyre s'échelonnent sur une période de dix années, de 1902 à 1912.

Tout le département de Constantine connaît depuis longtemps M. Souleyre. Cet ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, dans ses vêtements flottants et avec sa cravate au vent, -affecte l'attitude d'un savant incompris devant qui les portes de l'Institut refuseraient de s'ouvrir. En réalité, il a toute l'allure d'un rapin, plutôt mûr, égaré dans les délicieux bois de Bugeaud, la station estivale de prédilection des Bônois, où l'on est plus sûr de le rencontrer qu'à son bureau.

Au fond — et ses rapports le prouvent —, c'est un sournois dangereux : sournois parce que, sous le prétexte ou le couvert d'études scientifiques, il a dissimulé son hostilité aux projets de la colonie dont il est le serviteur; dangereux puisqu'au mois d'octobre dernier, au moment où la représentation algérienne comptait sur la mise à l'ordre du jour de la Chambre de l'affaire de l'Ouenza, des parlementaires se sont emparés, on ne sait trop comment, de ses rapports pour entraver l'action du ministère et faire ajourner à nouveau la discussion du projet de loi présenté par le gouvernement.

M. Jonnart en portera la responsabilité, car, dès qu'il s'est aperçu que M. Souleyre jouait, dans les questions de l'Ouenza, un vilain jeu, inconsciemment ou non, il avait le devoir de mettre un terme aux agissements de cet ingénieur en chef. Il ne l'a pas fait, encore qu'il fut bien convaincu que M. Souleyre faisait une besogne détestable dans des rapports dont les conclusions avaient été si souvent combattues et mises à néant par les fonctionnaires les plus élevés et les plus autorisés de l'Administration des Ponts et Chaussées.

C'est subrepticement que M. Souleyre s'est faufilé dans l'affaire de l'Ouenza. En 1902, on lui demande son avis sur deux propositions consistant, l'une à adoucir le profil de la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, l'autre à construire un chemin de fer passant par la vallée de l'Oued-Cherf, afin d'éviter les fortes déclivités de la ligne de Souk-Ahras à Tébessa. On lui demandait une étude sommaire, il répond par un rapport touffu.

Dans une deuxième étude, il opère avec M. de Saint-Romas, ingénieur des Ponts et Chaussées, devenu plus tard directeur de la Compagnie Bône-Guelma.

Puis, il entraîne le gouvernement général dans un engrenage où toute cette Administration va être prise pendant dix ans. Il se fait allouer des crédits d'études. Il entasse rapport sur rapport, projet sur projet, touche à tout, confond tout et jette le plus grand désordre sur des questions qu'un simple conducteur aurait exposées avec clarté et élucidées avec netteté.

Tous les problèmes concernant la construction et l'exploitation des voies ferrées sont tour à tour abordés par M. Souleyre. La voie étroite, la voie large, les ouvrages d'art, les profils, les courbes, les déclivités, la traction à vapeur, la traction à l'électricité, le matériel roulant, le trafic par millions de tonnes n'ont aucun secret pour lui. Il en parle

avec une abondance infatigable. Il substitue un tracé à un autre aussi facilement qu'un garçon de restaurant vous enlève votre assiette pour vous en donner une autre. Il fournit des chiffres dont le moindre défaut est de n'avoir jamais été soumis à l'épreuve de l'expérience. Il crée à la Medjerda une usine centrale d'électricité actionnée par des moteurs à gaz pauvre pour la mise en marche de trains chargés de plusieurs milliers de tonnes. Il projette d'installer des hauts-fourneaux munis de fours à coke, et fait de l'Algérie une productrice de fonte non seulement pour son propre usage, mais aussi pour l'exportation en France, en Italie et en Autriche, en se basant sur des données qui n'ont pas le sens commun.

La Société Portalis, avant l'accord avec le groupe Schneider, sollicite la concession d'une ligne ferrée pour desservir la mine de l'Ouenza dont elle est concessionnaire ; M. Souleyre combat sa demande en faisant remarquer que cette ligne ferrée serait un danger permanent pour les finances de la colonie, parce qu'elle enlèverait du trafic aux voies de la Compagnie Bône-Guelma.

Aucune des solutions proposées en dehors des siennes ne trouve grâce devant lui. Il les terrasse tantôt au nom de l'intérêt local ou de l'intérêt économique, tantôt au nom de notre action militaire ou de considérations purement stratégiques.

S'il a découvert, dans dix ans, beaucoup de choses d'une valeur contestable, il n'a pas réussi à en cacher une qui est le but constant de son laborieux et pesant effort. Tousses rapports tendent, en effet, à faire accepter la ligne de Bône à Tébessa comme base du trafic, au plus grand profit de la Compagnie Bône-Guelma, en s'efforçant, avec le soin le plus jaloux, d'écarter toutes proposition contraire à cette combinaison.

Enfin, il clôt la série de ses travaux par une étude publiée dans la *Revue scientifique* et intitulée « Le grand navire à minerais de fer ». Il montre que les progrès réalisés dans la construction des navires, l'accroissement de leur tonnage, le perfectionnement des appareils de chargement et de déchargement ont pour résultat une diminution sensible des frets et des frais accessoires de port et de manutention. Il conclut que, désormais, il est plus avantageux de transporter du minerai de fer par des navires à grands tonnages que par des petits cargos.

Nous avions le *Vaisseau fantôme*, musique de Richard Wagner ; nous aurons maintenant le *Bateau-minerai*, paroles de M. Souleyre. Dieu soit loué ; l'Algérie peut respirer.

Cependant, les faits, les événements politiques se rapportant à l'affaire de l'Ouenza ne permettaient pas de traiter les rapports Souleyre comme négligeables. M. Lutaud manifesta sa volonté d'avoir sur leur valeur et leur portée, l'avis d'hommes bien placés par leurs services et leur autorité, pour le renseigner. Il confia donc à M. Godard, inspecteur général des Ponts et Chaussées, et à M. Jacob, inspecteur général des Mines, la mission d'examiner les rapports Souleyre et de formuler les observations qu'ils comportaient.

Ce que valent exactement les combinaisons Souleyre, le rapport commun des inspecteurs généraux le montre à l'Algérie et au Parlement d'une façon si simple et si claire, que nous n'hésitons pas à le reproduire *in extenso*.

CHEMINS DE FER DE L'OUEIZA À BÔNE

Alger, le 21 octobre 1912,

Rapport commun de MM. Godard, inspecteur général des Ponts et Chaussées, et Jacob, inspecteur général des Mines, sur les mémoires présentés par M. l'ingénieur en chef Souleyre.

Exposé. — Le consortium formé par M. Carbonel, concessionnaire de la mine Djebel-Ouenza, a offert d'exporter les produits de cette minière sur le port de Bône par une voie ferrée de 139 kilomètres de longueur, à écartement de un mètre entre rails. L'avant-projet de ce chemin de fer a été soumis aux enquêtes d'utilité publique, et le Parlement est saisi depuis plusieurs années:du projet de loi qui doit en consacrer la déclaration.

Sans entrer dans le détail des incidents qui ont marqué cette instruction et l'ont même compliquée par l'introduction inexplicable de la Tunisie dans cette affaire toute algérienne, il semble nécessaire de placer la question dans son état actuel.

Le consortium Carbonel demande la déclaration d'utilité publique d'une voie ferrée reliant la minière de l'Ouenza au port-de Bône.

La voie serait formée à l'écartement de un mètre entre bords intérieurs ; les rayons minima des courbes seraient de 120 mètres. La dépense, entièrement à la charge du concessionnaire est évaluée par lui à la somme de 39.416.647 francs[50].

Il s'engage à recevoir et à exporter sur Bône les minerais du Djebel-bou-Khadra amodié éventuellement à la société de Mokta-el-Hadid par un embranchement de 23 kilomètres de longueur environ aux mêmes tarifs que sur le réseau de la compagnie Bône-Guelma.

Il s'engage, en outre, à recevoir et à exporter sur Bône les phosphates de la région de Tebessa et des au-delà dans les mêmes conditions.

La durée de la concession serait de soixante années à l'expiration desquelles la voie et les installations fixes reviendraient à la colonie.

Le tracé de cette ligne est tout entier sur le territoire algérien ; après avoir traversé la vallée de l'oued Mellègue, il franchit le col d'Aïn-Guettar entre cette vallée et celle de la Medjerda, traverse par un grand viaduc cette dernière ainsi que la ligne de SoukAhras à Ghardimaou. se développe sur le versant gauche de la vallée de la Medjerda pour franchir le col qui la sépare de l'Oued-bou-Radjar, - affluent de l'Oued-el-Kebir, et redescend ces vallées en se dirigeant sur Bône le plus directement possible.

Avant et depuis la proposition Carbonel, d'autres solutions ont été mises en avant ou étudiées en vue de chercher un moyen plus économique ou plus avantageux pour la colonie d'exporter sur Bône à la fois les minerais de fer de l'Ouenza et du Bou Khadra et les phosphates des concessions anciennes ou futures de la région comprise entre Morsott, Tebessa et le Djebel-Onk au sud de cette dernière ville.

Déjà en 1903, M. Souleyre, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Bône, avait étudié, sur l'ordre du gouvernement général, le programme des améliorations qu'on pouvait apporter aux lignes de Bône à SoukAhras et Tebessa pour les mettre en état de transporter les minerais avec des phosphates. Il concluait qu'avec une dépense de 15 millions on pouvait rendre ces lignes capables de transporter un million de tonnes.

Sans parler ici des propositions particulières qui se sont fait jour[51] depuis cette époque, il est nécessaire de mentionner les résultats de la récente étude faite sous la direction de M. l'Ingénieur en chef Souleyre, par ordre du Gouvernement général, étude dont les conclusions sont contenues dans les rapports de ce fonctionnaire du 11 mai 1910 et du 31 mars 1911.

Elle concluait qu'à la ligne indépendante et à voie étroite dont la concession est demandée par le consortium Carbonel de l'Ouenza à Bône par Bou-Hadjar, on doit préférer, pour le transport des minerais et des phosphates, une ligne à voie normale partant de l'Ouenza et du Bou Khadra (jonction de l'oued Keberit) rejoignant à

---

[50] Naturellement, toute la dépense à engager est à la charge du concessionnaire quels que soient les mécomptes qui peuvent en rendre le montant plus élevé.

[51] La proposition Portalis qualifiée par M. Souleyre d'inexistante dans son rapport du 28 février 1911.

La proposition de la Compagnie B.-G., en1912, qui a été rejetée par les assemblées financières et dont l'appréciation est résumée suffisamment dans un rapport au conseil supérieur joint au rapport actuel.

Medjez-Sfa la ligne de Bône à Souk-Ahras, par le col de la Madjen et la vallée de l'oued Mellah. Cette ligne, si elle était doublée de Medjez-Sfa à Duvivier et Bône, électrifiée de Duvivier au col de Madjen, serait capable de recevoir un trafic de 7 à 8 millions de tonnes et ne coûterait que 44 millions et demi, somme inférieure au coût probable de la ligne à voie étroite proposée par le consortium Carbonel.

Il ne semble rester en somme en présence que les trois solutions suivantes :

— 1° Projet Carbonel avec concession d'une ligne à voie de du mètre, des mines, de fer au port de Bône par Bou-Hadjar, pour 60 années, sans subvention ni garantie d'intérêt ;

— 2° Améliorations diverses apportées aux lignes actuelles qui vont être rachetées par la colonie en vue de les mettre en état de recevoir un trafic de un million de tonnes ;

— 3° Construction par la Colonie, en vue d'un très gros tonnage, d'une ligne nouvelle des mines à Bône par Medjez-Sfa et Duvivier, électriflée sur une partie de son étendue.

Considérations générales sur les trois solutions

La plupart des personnes qui font la critique du projet de chemin de fer Bône-Ouenza soumis au Parlement et le comparent à d'autres tracés, ignorent les circonstances spéciales à la suite desquelles le projet Carbonel a été accepté par l'administration. Il est bon de rappeler brièvement ces circonstances.

Lorsque M. Carbonel, qui pouvait à juste raison être considéré comme étant aux droits du concessionnaire de la mine du Djebel Ouenza et qui, d'autre part, représentait un groupe de sociétés métallurgiques présentant toutes garanties, vint engager des pourparlers avec l'État propriétaire de la minière en vue de son exploitation, il avait en mains un avant-projet de chemin de fer étudié pour relier l'Ouenza à Bizerte par la vallée de l'oued Mellègue.

Cette solution ne pouvait être acceptée que si l'exportation par le port de Bône était économiquement impossible ; or, le contraire était facile à établir. Aussi M. Carbanel comprit qu'il était inutile d'insister et il chercha une autre solution.

De son côté, comme il a été dit précédemment, l'administration avait songé d'abord à utiliser avec, au besoin, certaines réfections indispensables, la ligne de Bône à Tebessa. Des études faites par M. Souleyre,. il résulte que les travaux à faire, pour un trafic a au moins un million de tonnes de minerai, s'élèveraient à environ 15 millions, matériel de traction non compris. La ligne, dont le profil n'était pas modifié, n'en restait pas moins très mauvaise au point de vue du coût de l'exploitation ; or, il fallait avoir des tarifs qui ne fussent pas prohibitifs pour les minerais tout en laissant par les jeux des barèmes un pourcentage suffisant à. la Compagnie Bône-Guelma pour la couvrir de ses dépenses réelles d'exploitation. Les barèmes en vigueur ne réaliseraient pas ces conditions. Il fallait donc, tant en vue de la réouverture du compte de premier établissement qu'en vue de la révision des barèmes procéder à la refonte des conventions ou du rachat.

À ce moment, en 1902, le Bône-Guelma était devenu rachetable, mais, la loi de 1904 faisant remise à l'Algérie de ses chemins de fer n'était pas encore intervenue. En admettant même que le Gouvernement métropolitain fut favorable au rachat ou à la révision, il n'en était pas moins évident que ces opérations seraient fort longues ; dès lors, il était préférable de ne pas lier la question de l'Ouenza à celle du rachat du Bône-Guelma.

C'est là principalement ce qui détermina l'Administration à recueillir favorablement l'étude d'une ligne indépendante.

D'autre part, M. Carbonel, voyant l'impossibilité où se trouvaient, du fait de la Compagnie du Bône-Guelma, les exploitants de phosphates de forcer leur production

se souciait fort peu de voir les minerais de l'Ouenza emprunter, sur une partie quelconque de leur parcours, les rails de cette Compagnie.

C'est pour cela qu'il étudia une ligne allant de l'Ouenza à Bône et entièrement indépendante du Bône-Guelma. Aussi, pour des raisons différentes qui viennent d'être indiquées, l'Administration et la Société d'études se mirent d'accord pour l'établissement d'une ligne spéciale.

Logiquement, la critique du projet Carbonel devrait donc porter sur la comparaison avec toute autre ligne reliant Bône à l'Ouenza. sans quitter le territoire algérien ni emprunter sur une partie de son parcours la ligne Bône-Guelma.

En réalité, le tracé Carbonel est le seul qui réalise cette condition, car nous ne considérons pas comme des lignes distinctes les améliorations ou variantes, qui pourraient être apportées au projet sur différents points.

Les choses étant ainsi mises au point, nous examinerons les critiques de M Souleyre. M. Souleyre envisage deux solutions, l'une consistant dans la réfection de la ligne existante et la mise à voie normale de la ligne de Souk-Ahras à l'Oued-Kebirit, l'autre, dans la construction d'une ligne nouvelle allant de l'Oued-Kebirit à Medjez-Sfa par le col d'Aïn-Madjen.

Dans les deux cas, M. Souleyre préconise pour la partie accidentée du tracé, l'emploi de la traction électrique au moyen, de locomoteurs triphasés. Ce système parait indiqué dans les régions montagneuses lorsqu'on a un trafic régulier et assez intense pour avoir constamment en marche sur la section difficile au moins une- paire de trains (l'un montant, l'autre descendant). Une application sur une grande échelle en est faite sur la ligne des Giori. (Gènes-Alexandrie) et donne des résultats satisfaisants. Nous ne croyons pas qu'on puisse, pour le moment, chiffrer l'économie réalisée sur la traction à vapeur. M. Souleyre n'hésite pas à le faire, alors que l'ingénieur en chef de la traction électrique des chemins de fer de l'État Italien (voir *Revue des chemins de fer,* février 1912) refusa de se prononcer pour le moment, l'expérience n'ayant pas assez de durée.

Quoi qu'il en soit, de l'aveu de M. Souleyre, l'économie n'est pas très grande ; le principal avantage, à notre avis, est la suppression de la fumée qui rend la traversée des souterrains à voie unique un peu longue, extrêmement pénible sinon impossible pour le personnel dès que les trains deviennent un peu nombreux.

Cet inconvénient de la fumée se présentera dans le projet Carbonel comme dans le système de la voie actuelle améliorée. La ligne de Medjez-Sfa présente de nombreux souterrains mais de trop peu de longueur chacun pour que la traction à vapeur soit gênante.

Il convient d'ajouter que l'adoption de la traction électrique pourrait avoir lieu également dans le projet Carbonel ; elle ne présenterait pas plus de difficultés d'application en procurant les mêmes avantages.

Le cahier des charges prévoit d'ailleurs que les locomotives pourraient être à vapeur ou électriques.

M. Souleyre reconnaît qu'au point de vue du prix de revient de l'exploitation, le projet de Bou-Hadjar (Carbonel) et le projet par Medjez-Sfa se valent (rapport du 11 mai 1910). C'est également notre avis, les profils étant tout à fait comparables.

Il n'en est pas de même si on compare au point de vue de l'exploitation la ligne de Bône-Guelma améliorée et la ligne de Bou-Hadjar.

M. Souleyre prend pour point de départ de l'établissement du prix de revient de la tonne kilométrique un chiffre donné dans un rapport de M. Lantenois comme représentant le prix de la tonne des phosphates en sus.

Ce prix n'est pas le prix moyen de la tonne de phosphates ; on ne saurait donc, comme le fait M. Souleyre, le prendre comme prix de revient de la tonne de minerai de fer.

Le calcul de M. Lantenois a été fait sur les données suivantes : la ligne transporte 300.000 tonnes de phosphates, elle est outillée en matériel, ateliers et pourvue du

personnel pour ce tonnage ; si le trafic augmente, mais pas assez pour changer les conditions fondamentales, quel serait le prix de transport ?

C'est ce prix que M. Lantenois a calculé et il n'a pu le faire évidemment qu'en supposant que tout se passe sans le moindre accroc.

Or, tout le monde sait quelle distance il y a entre la théorie et la pratique. Le chiffre indiqué par M. Lantenois est sans doute inférieur à la réalité comme prix de la tonne en sus, en tous cas il ne représente pas le prix de la tonne.

En fait, il ressort des dépenses de la Compagnie Bône-Guelma, dépenses qui ont été vérifiées par l'inspection des finances, que l'exploitation des phosphates, par suite du jeu des barèmes, fait perdre environ 300.000 francs par an à la Compagnie, soit *grosso modo*, un franc par tonne. Ce chiffre correspond à un prix de revient de la tonne kilométrique égal à environ 2 e. 2. Comme, de l'aveu même de M; Souleyre, la traction électrique ne donnerait qu'un bénéfice assez faible, nous n'en tiendrons pas compte, car ce bénéfice serait de même ordre de grandeur que les erreurs qui peuvent affecter le prix de revient qui vient d'être indiqué ; nous n'avons pas, en effet, la prétention de donner en cette matière autre chose que des chiffres approchés ; il est impossible de faire autrement. On peut donc prendre 2 c. 2 comme représentant le coût du transport sur la ligne B. G. transformée.

Sur la ligne, par Kremissa, M. Souleyre admet un prix de revient de 1 c. 36 qui doit dès lors s'appliquer également au tracé Carbonel. Or, nous avons toujours estimé qu'on pourrait, par une exploitation bien conduite sur le tracé de Bou-Hadjar, arriver à une dépense inférieure à un 1 c. 5 et voisine peut-être de 1 c. 25 ; nous sommes donc sur ce point d'accord avec M. Souleyre, avec cette différence que M. Souleyre présente des chiffres comme absolument certains et que nous nous bornons à indiquer les limites entre lesquefies peuvent varier les nôtres.

D'après M. Souleyre, la solution par Kremissa, l'emporterait sur la transformation de la ligne existante lorsque le trafic dépasserait 1.600 à 1.700.000 tonnes (rapport du 11 mai 1910). Cela tiendrait à ce qu'on gagne par tonne transportée à 0 fr. 50 en passant par Kremissa au lieu de passer par le B. G. transformé et que la ligne par Kremissa coûterait 16 à 17 millions de plus seulement que la réfection du Bône-Guelma. L'intérêt et l'amortissement de cette somme à 5 % représenterait le bénéfice sur le transport.

Mais nous n'avons vu que le prix auquel M. Souleyre évalue le coût du transport sur le Bône-Guelma transformé est beaucoup trop faible, et que le prix de revient de 2 c. 2, qui est celui de la tonne de phosphate, doit être entendu comme le prix moyen de Tébessa à Bône ; que par suite, le prix dans la partie difficile du trajet est certainement plus élevé. Mais en ne tablant que sur ce prix moyen, la différence entre le coût du transport sur le Bône-Guelma transformé et sur la ligne par Kremissa (ou sur la ligne par Bou-Hadjar) serait supérieure à 1 fr. 50, de sorte que ce n'est plus à partir de 1.600.000 tonnes que la nouvelle ligne est plus avantageuse, mais à partir de 500.000 tonnes.

Il était d'ailleurs évident *a priori* que le retapage du Bône-Guelma ne pouvait être qu'une solution déplorable puisque la perte de hauteur due à la descente dans la Medjerda et à laquelle il ne remédiait pas, correspondait à une dépense inutile pour chaque tonne du trafic.

En résumé, au point de vue de l'exploitation, la solution de la réfection de la ligne existante est bien plus mauvaise que ne l'indique M. Souleyre et la solution par Medjez-Sfa équivaut à celle par Bou-Hadjar au point de vue des frais de transport.

Ceci montre que la Colonie peut tout d'abord améliorer dans une certaine mesure seulement les lignes actuelles comme l'ont jugé ses délégations financières, afin de les mettre en état de faire face au plus tôt à un trafic général et spécial qui va toujours en croissant, trafic dont les phosphates forment l'élément essentiel.

Une ligne nouvelle sera tout à fait nécessaire dans l'avenir pour assurer le trafic d'exportation des minerais de fer et des phosphates du Djebel-Onk.

Il y a, pour arriver à ce but, la solution que réaliserait le projet Carbonel et celle par laquelle la Colonie exécuterait elle-même une ligne spéciale.

Dans le premier cas, tous les aléas de l'opération sont à la charge du consortium Carbonel. Dans le second, qui ne pourrait être envisagé que si le projet Carbonel était écarté par le Parlement, la Colonie aurait tous les risques à sa charge.

Ces risques, en dehors de dépassements possibles sur les frais de construction ne sont pas sans danger pour une Colonie qui n'est pas en situation de. régler l'importance du trafic, comme peut le faire un consortium dont les associée sont eux-mêmes consommateurs de minerais.

L'opération, qui n'est bonne qu'à la condition que l'instrument nouveau reçoive un trafic considérable et régulier, peut donc devenir très hasardeuse pour la Colonie si elle la prend en charge.

L'Inspecteur général des Mines JACOB.
L'Inspecteur général des Ponts-et-Chaussées GODARD.

Dans
son exposé, M. Lutaud formule son opinion dans ces termes :

« Inévitablement les rapports Souleyre, qui font aujourd'hui tant de bruit, devaient être cités. Sans entrer dans une critique approfondie des rapports Souleyre que la commission des travaux publics examine en ce moment, on doit cependant leur opposer dès maintenant l'opinion de tous les services techniques d'Algérie, de M. Godard, inspecteur général des Ponts et Chaussées, de M. Jacob, inspecteur général des Mines, du Conseil Supérieur des Ponts et Chaussées,qui ont toujoursconclu dans un sens absolument opposé au sien. »

Il nous reste encore à examiner l'attitude de la Compagnie Bône-Gnelma. C'est ce furoncle qu'il faut débrider. Nous avons l'espoir dès maintenant que les délégations financières se livreront à cette opération chirurgicale. Elle est indispensable; nous le démontrerons demain.

L'Ouenza,
Les Rapports Souleyre
Le Bône-Guelma
(suite)
par NEMO
(*L'Écho d'Alger*, 16 janvier 1913)

En 1909, à une dernière mise en demeure qui lui était adressée par le gouvernement général d'avoir à remédier aux défectuosités graves de son matériel, qui mettaient en péril la sécurité des voyageurs, et aux vices nombreux de son exploitation, l'objet de plaintes anciennes et persistantes, la Compagnie Bône-Guelma répondit par une sorte d'ultimatum.

Ou, disait-elle au chef de la colonie, vous réviserez nos conventions à notre profit, ou vous rachèterez nos lignes. Et elle ajoutait : La révision, même au prix d'un notable sacrifice, est de beaucoup préférable au rachat qui pèserait, de tout son poids, sur les finances de la colonie.

La question était nettement posée. Le gouvernement général, harcelé par les déclamations des corps élus et des populations de la région desservie par les lignes de la Compagnie Bône-Guelma, l'avait depuis longtemps mise à l'étude. Le rachat lui

paraissait le seul moyen de résoudre les difficultés créées par l'inertie et.la déplorable administration du Bône-Guelma.

Aussi, dès qu'il reçut la note comminatoire de cette Compagnie, s'empressa-t-il de la soumettre aux délégations financières et au Conseil supérieur. Chacune de ces assemblées désigna une commission spéciale dont le rapporteur, M. Deyron, aux Délégations, et M. Joly, au Conseil supérieur, se prononça de la façon la plus nette, dans un rapport documentaire, pour le rachat. Les quatre délégations — colons, non colons, Arabes et Kabyles — ainsi que le conseil supérieur ratifièrent cette conclusion. On peut relire les procès-verbaux de cette délibération, on n'y trouvera pas l'ombre d'une opposition.

La Compagnie Bône-Guelma a été constituée le 2 avril 1875. Son réseau s'étend à la fois sur l'Algérie et la Tunisie. Ses lignes d'Algérie sont au nombre de huit : ligne de Bône à Duvivier, 55 km. ; ligne de Duvivier à Guelma, 33 km.; ligne de Guelma à Hammam-Meskoutine, 119 km 500 ; ligne de Hammam-Meskoutine à l'Oued-Zenati, 42 km 500 ; ligne de l'Oued-Zenati au Kroubs, 53 km.; ligne de Duvivier à Souk-Ahras, 52 km. ; ligne de Souk-Ahras à la frontière tunisienne, 52 km 700 ; ligne de Souk-Ahrras à Tébessa, 127 km 500 ; soit un réseau de 436 kilomètres en chiffres ronds.

Les sept premières lignes sont à voie large; la dernière est à voie étroite.

Ce réseau comprend, en outre, les voies de raccordement au quai du port de Bône. Ces voies ont 1 km 140 mètres.

Toutes ces lignes, sauf celle de Souk Ahras à Tébessa, ont été concédées à l'origine par le. département de Constantine à la Société de Construction des Batignolles, laquelle, en vertu de la faculté que lui conférait son contrat, constitua, à son lieu et place, la Compagnie actuelle du Bône-Guelma, avec un capital social fixé d'abord à 12 millions et élevé ensuite à 30 millions. Ce fonds est le même aujourd'hui.

La concession de l'ensemble du réseau expire le 7 mai 1976. Le droit pour l'État de le racheter existe depuis le 7 mai 1902.

En 1898, le département de Constantine a concédé à la Compagnie Bône-Guelma le tramway de Saint-Paul à Randon, avec prolongement éventuel jusqu'à Combes. Aux termes de la convention conclue entre le département et la Compagnie, le rachat de ce tramway est obligatoire, si l'État rachète la ligne de Bône à Duvivier à laquelle il est soudé.

*
* *

Voici comment s'exprimait M. Deyron dans son rapport aux délégations :

« L'Etat a largement rempli tous ses engagements envers la Compagnie Bône-Guelma, Au contraire, celle-ci n'a jamais été guidée que par un seul souci : tirer des conventions le maximum d'avantages, ; Réaliser immédiatement le [profit le] plus élevé, qu'il soit *licite ou non*.

Si la Compagnie s'était inspirée d'un autre esprit; si elle avait surtout envisagé le côté industriel de son affaire, au lieu de ne voir dans sa concession qu'une opération financière devant donner des bénéfices immédiats, elle ne serait pas dans la situation dont elle se plaint.

Le Bône-Guelma, sous prétexte de supprimer tout aléa de construction, ne s'inspira, en réalité, que d'une seule préoccupation : celle d'assurer des bénéfices élevés à la Société des Batignolles, sa créatrice et sa tutrice.

Aussi passa-t-il des marchés à forfait très onéreux pour la construction de ses lignes, dilapidant ses ressources, mais assurant aux Batignolles des bénéfices tels que les actionnaires de cette société purent, dans l'année 1882, se partager un dividende de 80 % du capital versé. »

Plus loin, M. Deyron ajoutait qu'avec le système des barèmes et des forfaits appliqués à l'exploitation du Bône-Guelma, celle-ci n'avait aucun intérêt à développer le trafic. Par contre, elle avait un intérêt à le chasser, les déficits étant comblés par l'État.

La révision des conventions, comme elle l'avait demandée, aurait imposé à l'Algérie annuellement, un minimum d'un demi-million pour l'exploitation et plusieurs centaines de mille francs pour des travaux complémentaires. En outre, la Compagnie était exonérée des charges que lui imposaient les conventions primitives. Quant à elle, rien ne l'obligeait à modifier les errements de son exploitation dénoncés comme une véritable faillite publique.

Le rachat devenait donc inévitable. La Compagnie Bône-Guelma, bravant à la fois l'Administration et l'Algérie, commença, à partir de ce moment, à réduire son trafic.

Elle supprima de nombreux trains de marchandises et, de ce chef, augmenta très sensiblement la garantie d'intérêts que l'État lui devait. Elle supprima de nombreux trains de voyageurs ; elle négligea encore plus qu'avant d'entretenir ses voies et son matériel et, chose plus grave, expédia en Tunisie des matériaux de réserve destinés aux lignes de l'Algérie. Enfin, elle renonça à des marchés avantageux pour des fournitures de traverses et donna aux amis des arbres le spectacle de voir décapiter au ras du sol, la magnifique bordure d'eucalyptus qui ornait la voie, sur douze kilomètres, entre Bône et Saint-Paul.

Les délégations financières et le Conseil Supérieur ont flétri ces procédés et réclamé avec une rare énergie la déchéance de la Compagnie qui avait osé se les permettre.

Et savez-vous -combien cette Compagnie doit, à ce jour, à l'État, au titre des avances qu'elle a encaissées pour la garantie d'intérêt? La somme de 210 millions !

Le rachat fut donc décidé. La Compagnie avait jeté son gant à la face de l'Algérie. Elle fut tout étonnée de le retrouver sur sa figure. Comment ! Vous nous rachetez, disait-elle sur un ton larmoyant aux représentants de l'Algérie, au moment où nous nous proposions de substituer au régime de la voie ferrée, le règne de l'âge d'or pour le département de Constantine en particulier.

Quand elle se rendit compte que la question du rachat avait pris une tournure sérieuse ; quand elle apprit que le Conseil d'État, malgré l'aversion que lui inspire tout projet d'administration étatiste, était résolu à approuver la mesure de rachat, elle n'eût plus qu'un seul but, celui de l'empêcher. Fort habilement, exploitant les lenteurs du Parlement à solutionner l'affaire de l'Ouenza, un peu mieux qu'elle n'exploitait ses lignes d'Algérie, elle lia, dans un projet, l'amélioration de son réseau que, pendant vingt ans, elle avait refusée obstinément, à la construction du chemin de fer de desserte de la minière.

Effectivement, le 25 avril 1912, elle remettait au ministre des Travaux publics une note dans laquelle elle déclarait s'opposer au rachat et demander le droit de transporter les minerais de l'Ouenza, du Bou-Kadra, du Kouif et du Djebel-Onk, et pour cela de lui accorder la concession à ses risques et périls, sans subvention ni garantie d'intérêt, de la construction et l'exploitation d'une ligne à voie étroite de Tébessa à Bône.

D'autre part, comme elle avait soulevé contre elle son propre personnel, elle s'engageait à le faire bénéficier du régime des retraites en vigueur sur les grands réseaux métropolitains.

Enfin, elle offrait à l'État une participation aux bénéfices, mais d'un autre côté, elle lui réclamait une garantie de tonnage.

Ces propositions furent soumises aux délégations financières au cours de leur session de juin 1912. M. Joly, l'honorable délégué de Guelma, fut chargé de les examiner, et voici quelles furent ses conclusions :

« Les propositions de la Compagnie Bône-Guelma lient ensemble deux questions bien différentes :

1° L'exploitation de l'Ouenza;

2° Le rachat du vieux réseau Bône-Guelma.

L'affaire de l'Ouenza a fait, de la part de l'Algérie, l'objet d'un contrat qui est actuellement soumis à l'approbation des Chambres, et dont nous n'avons cessé de demander la discussion.

Les offres du Bône-Guelma sont très inférieures à celles qui sont présentées par le groupe Carbonel ; nous ne pouvons donc entrer dans cette voie sans nuire à la réputation et aux intérêts de la colonie, qui a pris avec le consortium de l'Ouenza des engagements qui lui sont profitables et qu'elle doit respecter.

En conséquence, la Commission estime qu'il y a lieu de repousser les combinaisons proposées par la Compagnie Bône-Guelma, et de demander aux pouvoirs publics de hâter le rachat tant de fois réclamé et sans cesse ajourné. »

Ces conclusions de M. Joly furent adoptées tant aux Délégations qu'au Conseil Supérieur et transmises, avec l'appui motivé du gouverneur général, au ministre des Travaux publics qui, à son tour, en saisit le Conseil d'Etat.

On sait que cette assemblée a sursis à statuer sur la demande de rachat. Elle a demandé une instruction complémentaire.

M. Lutaud a estimé qu'elle ne pouvait être poursuivie en dehors des délégations financières, à qui la loi a confié la mission de gérer la fortune de l'Algérie.

M. Lutaud reste en complet accord avec les Délégations.

Il nous reste maintenant à conclure,

Nous le ferons dans un dernier article.

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
(*L'Écho d'Alger*, 17 janvier 1913)

M. Renault, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, membre du conseil d'administration de la Cie Bône-Guelma, vient d'être fait officier de la Légion d'honneur sur la proposition du ministre des Travaux publics.

Nos félicitations.

BÔNE-GUELMA
(*Le Capitaliste*, 23 janvier 1913)

Bône-Guelma se présente à 641,50 et 638. La commission interdélégataire algérienne, chargée de l'étude de l'Ouenza-Bône-Guelma, a adopté à l'unanimité les conclusions suivantes : la commission propose de maintenir le contrat passé avec la Société des études de l'Ouenza, de réclamer énergiquement de nouveau le rachat de Bône-Guelma.

Dans le but d'insister auprès du Parlement, la commission a émis l'avis d'envoyer auprès des Chambres une délégation composée des membres des délégations financières, du conseil supérieur des commissions des finances et de l'Ouenza.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*Le Recueil des assemblées générales*, 21 août 1913)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président honoraire de la Compagnie : M. Édouard de Traz,

MM. Marcel Trélat, président, membre du comité ; Ch. Georges-Picot, vice-président, membre du comité ; Édouard de Billy, Charles Cambefort, Édouard Goüin, membre du comité ; Émile Hoskier, Paul Lesage, membre du comité ; Louis Lorieux, Maurice Raabe, membre du comité ; Gustave Renault, Joseph Thureau [52], André de Traz.

Commissaires des comptes : MM. [Joanny] Peytel et Quesnel.

Directeur : M. Herrmann [53], ingénieur en chef des Ponts et chaussées.

Siège social : à Paris, 8, rue Lavoisier.

CAPITAL

Société anonyme constituée en 1875 pour 101 ans (1875-1976).

Capital : 30 millions de francs divisé en 60.000 actions de 500 francs, entièrement libérées, qui sont remboursables à 600 francs, au moyen de tirages au sort annuels.

Le nombre des actions remboursées est actuellement de 3.438. Elles sont remplacées par des actions de jouissance.

Les obligations de 500 francs 3 % qui figurent au bilan fin 1912 au nombre de 365.906 font partie de neuf emprunts différents, comprenant trois séries d'obligations :

1re série : obligations numéros 1 à 240.000, remboursables jusqu'au 1er février 1975.
2e série : obligations numéros 240.001 à 383.693, remboursables jusqu'en 1976.
3e série : obligations numéros 400.001 à 419.033, remboursables jusqu'en 1976.

Les actions et les obligations sont inscrites à la Cote officielle, au comptant et à terme.

Cours du 25 septembre	1912	1913
Actions (jouissance avril)	664	632
Obligations 3 % (jouissance août)	406	399

Répartition des bénéfices :

Il est prélevé d'abord un intérêt annuel de 29 fr. 60 par action ;

Puis une somme de 0 fr. 40 affectée à l'amortissement de toutes les actions pendant le cours de la société ;

Soit ensemble 30 fr. par action, représentant la garantie de l'État du minimum de 6 % par an.

Sur le surplus des bénéfices nets, il est prélevé annuellement, sauf l'exécution des conventions avec l'État :

1° 5 % pour la formation du fonds de réserve légale, et ce jusqu'à ce que ce fonds ait atteint le dixième du capital social ;

2° 5 % en faveur des administrateurs.

L'excédent est réparti également entre toutes les actions, à titre de dividende.

L'amortissement des actions a lieu au moyen de tirages au sort annuels en juin, de 1878 à 1968. Les actions désignées par le sort sont remboursées à 600 fr. le 1er octobre suivant le tirage et remplacées par des actions de jouissance.

---

[52] Joseph Thureau (1872-1935) : avocat, marié à Louise, fille de Wilbrod Chabrol, ancien administrateur du Bône-Guema. Auteur de : les Délègues élus du personnel des chemins de fer en France et en Allemagne (1912), Les Chemins de fer balkaniques et leur rôle dans les origines de la guerre (1915), La Pénétration allemande en Turquie d'Asie (1916)…

[53] Abel Hermann (1865-1941) : X-1883. HSP.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire et annuelle, conformément à l'article 30 des statuts, à l'effet de vous présenter les résultats généraux de notre gestion pendant l'année 1912 et de soumettre à votre approbation les comptes de cet exercice.

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT ET TRAVAUX EN COURS

1° Dépenses d'établissement

Au 31 décembre 1911, l'ensemble des dépenses d'établissement payées par notre compagnie s'élevaient à 149.491.419 fr. 58

Au 31 décembre 1912, elles s'élevaient à 149.228.331 45

Soit une diminution de 263.088 13

provenant du remboursement par le gouvernement tunisien du prix d'acquisition de matériel roulant dont la compagnie avait provisoirement fait l'avance.

2° Lignes construites ou en construction

Les travaux des lignes des Nefzas et de Nebeur construites par le gouvernement tunisien se poursuivent normalement. La section Jefna-Tamera de la ligne des Nefzas doit être ouverte à l'exploitation dans le courant du mois prochain ; la section Mateur-Béja de la ligne de Nebeur a été ouverte à l'exploitation le 15 novembre 1912.

Des travaux de renforcement de la ligne de la Medjerdah, par substitution de rails plus lourds aux rails actuels, vont être prochainement entrepris.

Sur la ligne de Tunis à Pont-du-Fahs et à Kalaat-es-Senam, les travaux de renforcement de la voie sont très avancés.

La construction de nouveaux ateliers à Sidi-Fath-Allah a été nécessitée par le développement du trafic. Deux des principaux bâtiments, chaudronnerie et montage, sont en cours d'exécution ; l'adjudication des autres bâtiments se poursuivra au fur et à mesure de l'approbation par le gouvernement tunisien des projets qui sont en préparation.

Le règlement des comptes de la ligne d'Henchir-Souatir entre le gouvernement, tunisien et notre compagnie d'une part, notre compagnie et l'entreprise générale de construction d'autre part, va être incessamment terminé.

3° Matériel roulant

L'effectif de notre matériel roulant et de traction, qui se composait, au 31 décembre 1911, de 256 locomotives, 343 voitures et 3.899 fourgons et wagons, est resté sans changement au cours de l'année 1912.

Il s'augmentera prochainement d'un lot, en cours de livraison, de 20 wagons de grande capacité, à déchargement automatique, destinés au transport des minerais de fer en provenance des gisements du Centre tunisien. Des pourparlers sont engagés avec le gouvernement tunisien en vue d'améliorer le rendement du matériel similaire en service, par une augmentation de la capacité de chargement, dans la mesure permise par les caractéristiques de la voie.

Nous étudions l'aménagement de voitures-couchettes, ainsi que de fourgons, à bogies, avec grand compartiment, pour le service de la poste en Tunisie.

10 locomotives « Pacific », dont 5 à voie normale et 5 à voie étroite, ont été mises en construction ; leur livraison permettra d'accélérer la vitesse de marche des trains de voyageurs sur les lignes tunisiennes.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

1° Longueur exploitée

La longueur des lignes exploitées, qui était, au 31 décembre 1911, de 1.789 km. 647 m. 27
est, au 31 décembre 1912, de 1.854 km. 347 m. 77
soit une augmentation de 64 km. 700 m. 50
provenant de l'ouverture à l'exploitation, le 15 novembre, de la section de Mateur-Sud à Béja.

Dans le total de 1.854 kilomètres, le réseau algérien figure pour 447 kilomètres, le réseau tunisien pour 1.407.

La longueur moyenne exploitée pendant l'année est de 1.797 km. 955 m. 80.

2° Recettes d'exploitation

Le tableau ci-après fait connaître la répartition des recettes entre les diverses lignes du réseau et indique les différences par rapport aux résultats du précédent exercice :

	1912		1911		Différences	
Longueur moyenne exploitée	1.797 km. 955 m. 80		1.749 km. 110 m. 15		en plus 48 km. 845 m. 65	
	Recettes totales	par km.	Recettes totales	par km.	Recettes totales	par km.
• LIGNES ALGÉRIENNES						
Bône à Guelma	1.821.145 39	22.354	1.780.801 27	21.582	+ 40.344 12	+ 772
Voies du port de Bône	172.471 35		143.936 80		+ 28.534 55	
Guelma à Kroubs	890.355 43	7.762	930.929 10	8.115	— 40.573 67	— 353
Duvivier a Souk-Arrhas	1.185.666 77	22.840	1.136.179 77	21.887	+ 49.487 00	+ 953
Souk-Arrhas à la frontière	212.676 97	4.030	212.4243 20	4 025	— 250 77	— 5
Souk-Arrhas à Tébessa	1.911.306 08	14.984	1.780.395 73	13.958	+ 130.910 35	- 1.026
Tramway de Saint-Paul Randon	15.924 91	1.397	11.584 87	1.016	+ 4.340 04	+ 381
• LIGNES TUNISIENNES						
Medjerdah	2.652.506 54	13.540	2.643.753 63	13.495	+ 8.752 91	+ 45
Tunis à Hammam-el-Lif	602.482 57	35.869	529.466 88	31.522	+ 73.015 09	+4.347
Pont de Trajan à Béja :						
Exploitation garantie	55.981 22	7.235	53.766 98	6.949	2.214 24	+ 45

Exploitation particulière	36.997 16		35.533 81		+ 1.463 35	
Djedéida à Bizerte	832.203 56	11.437	735.409 45	10.107	+ 96.794 11	+1.330
Ligne des Nefzas	73.722 61	2.742	59.661 34	2.219	+ 14.061 27	+ 52
Ligne de Mateur à Nebeur	7.349 49	885	—	—	+ 7.349 49	+ 885
Réseau tunis. V. E. proprement dit	6.085.001 14	12.023	5.321.177 72	11.429	+ 763.823 42	+ 594
Pt-du-Fahs à Kala-Djerda et emb.	7.094.300 42	26.752	6.301.140 19	23.761	+ 793.160 23	+ 2.991
Aïn-Ghrasésia à Henchir-Souatir	1.783.367 47	7.261	1.454.271 16	5.921	+ 329.096 31	+1.340
Totaux et moyennes	25.433.459 08	14.146	23.130.434 90	13.224	+2.303.024 18	+ 922

A. — Réseau algérien. — Les recettes de ce réseau se sont élevées à 6.209.546 90
correspondant à 13.875 fr. 82 par kilomètre.
En 1911, elles étaient de 5.996.253 74
correspondant à 13.398 fr. 23 par kilomètre.
Soit, une augmentation globale de 213.293 16
et une augmentation de 476 fr. 59 par kilomètre, ou 3,56 %.
La répartition de la recette entre les diverses catégories de transports est fournie par le tableau ci-après :

	Voyageurs		Marchandises				Total des produits fr.
			Grande vitesse		Petite vitesse		
	Nombre	Produits fr.	Nombre	Produits fr.	Nombre	Produits fr.	
1912	2.296.058	4.821.832 88	18.218 9	472.404 95	1.882.179 3	13.929.674 35	19.223.912 18
1911	2.004.718	3.977.186 49	17.243 9	427.363 19	1.638.810 7	12.729.63148	17.134.181 16
Différ.	+ 291.340	+ 844.646 39	+ 975 0	+ 45.041 76	+ 243.368 6	+ 1.200.042 87	+ 2.089.731 02

L'augmentation des recettes de « .Petite Vitesse » porte principalement sur les phosphates qui ont donné lieu, en 1912, à un transport de 328.300 tonnes, ayant produit 2 millions 350.000 francs, contre, en 1911, 261.900 tonnes ayant produit 1.851.900 francs.
La recette due aux transports de céréales présente une diminution de 390.600 francs.

B. — Réseau tunisien. — Les recettes de ce réseau se sont élevées à 19.223.912 18
correspondant à 14.235 fr. 56 par kilomètre.

En 1911, elles étaient de 17.134.181 16
correspondant à 13.164 fr. 25 par kilomètre.
Soit une augmentation globale de 2.089.731 02
et une augmentation de 1.071 fr. 31 par kilomètre, soit 8,14 %.
La répartition de la recette entre les diverses catégories de transports est fournie par le tableau ci-après :

	Voyageurs		Marchandises				Total des produits fr.
			Grande vitesse		Petite vitesse		
	Nombre	Produits fr.	Nombre	Produits fr.	Nombre	Produits fr.	
1912	2.296.058	4.821.832 88	18.218 9	472.404 95	1.882.179 3	13.929.674 35	19.223.912 18
1911	2.004.718	3.977.186 49	17.243 9	427.363 19	1.638.810 7	12.729.63148	17.134.181 16
Différ.	+ 291.340	+ 844.646 39	+ 975 0	+ 45.041 76	+ 243.368 6	+ 1.200.042 87	+ 2.089.731 02

L'augmentation des recettes « Voyageurs » et « Grande Vitesse » est due au développement continu des centres de colonisation et aux facilités que le chemin de fer donne à l'exportation des différentes denrées.
L'augmentation des recettes « Petite Vitesse » porte principalement sur les transports de phosphates et de minerais. Les transports des phosphates se sont élevés à 708.300 tonnes, ayant, produit 5.610.300 francs, contre, en 1911, 537.900 tonnes ayant produit 4.248.700 francs.
Les transports de minerais se sont élevés à 558.800 tonnes, ayant produit 3.625.400 francs, contre, en 1911, 470.400 tonnes ayant produit 3.026.000 francs.
La recette due aux transports de céréales présente une diminution de 1.268.300 francs.

3° Excédent des recettes sur les forfaits d'exploitation.

Les recettes présentent, par rapport aux forfaits d'exploitation dont il est fait application, en vertu de nos contrats, dans nos comptes avec l'Algérie et la Tunisie, les excédents suivants :

1° Pour les lignes dont le capital d'établissement a son revenu garanti par l'État français 3.237.506 62
qui viennent, en atténuation de la garantie ;
2° Pour les lignes dont le capital d'établissement a été fourni par l'État tunisien 4.494.163 38
à verser à la Tunisie, à titre d'intérêt audit capital.
Les chiffres correspondants de l'exercice 1912 s'élevaient respectivement à 3.120.334 fr. 68 et 4.149.709 fr. 23.

CAISSE DES RETRAITES

Nous avons, comme les années précédentes, effectué à notre ancienne Caisse des retraites, en dehors de notre subvention régulière, un versement, spécial, qui s'est élevé à 108.699 fr. 42.
L'avoir de la Caisse des retraites qui était, au 31 décembre 1911, de 6.584.872 60
s'élève, au 31 décembre 1912, à 7.050.820 27

LIQUIDATION DE L'EXERCICE 1912

Le solde créditeur de la liquidation de l'exercice est de 3.179.042 fr. 74.

La répartition de l'intérêt de 30 francs par action, comprenant le prélèvement statutaire de 0 fr. 40 pour amortissement, laisse un produit, net, à porter aux réserves, de 1.379.042 fr. 74 applicable pour 150.131 fr. 08 aux réserves immobilisées et, pour 1.228.911 fr. 66 au Fonds de roulement.

RÉSERVES. — SITUATION FINANCIÈRE

La « Réserve de l'ancien réseau » et la « Réserve du nouveau réseau tunisien », qui figuraient au Bilan de l'exercice 1911 pour 13.805.807 25

s'élèvent, au 31 décembre 1912, à 15.231.066 09

en augmentation de 1.425.258 84

Les immobilisations prélevées sur ces réserves (Travaux de premier établissement, matériel et outillage, domaine privé, approvisionnements) s'élevant à 10.504.644 95

le solde applicable au fonds de roulement s'élève à 4.726.421 14

PERSONNEL

De nouveau efforts ont été poursuivis dans la voie de l'amélioration du sort de notre personnel. Ces efforts ont porté particulièrement sur l'extension à un plus grand nombre d'agents du régime des indemnités de résidence pour cherté de vie actuellement en vigueur, et sur l'attribution, d'accord avec le gouvernement tunisien, de bourses scolaires d'internat aux enfants de nos agents résidant dans des localités éloignées de toute école.

Nous n'avons eu qu'à nous féliciter du zèle et du dévouement dont notre personnel, à tous les degrés de la hiérarchie, a fait preuve dans l'accomplissement de sa tâche.

AFFAIRES ALGÉRIENNES

Depuis votre dernière réunion, la Section des travaux publics du Conseil d'État, saisie de la question du rachat de notre réseau algérien réclamé à nouveau par les Assemblées financières de la colonie au cours de leur session ordinaire de 1912, a émis l'avis qu'il y avait lieu de surseoir à l'examen au fond du projet de ce rachat. La Haute Assemblée a indiqué qu'elle basait essentiellement son avis sur la nécessité qui s'impose aujourd'hui à l'Algérie, non seulement, d'envisager l'amélioration du réseau que nous exploitons, mais encore de créer un instrument de transports capable de mettre en valeur et de desservir la région riche en minerais de fer et en phosphates du Sud-Est du département de Constantine.

D'autre part, à la date du 10 avril 1913, la colonie s'est trouvée libérée de ses engagements antérieurs en ce qui concerne la construction d'un chemin de fer entre la région minière susvisée et le port de Bône.

La question du rachat de notre réseau algérien s'est donc posée derechef devant les Assemblées financières algériennes lors de leur session ordinaire toute récente de 1913 et dans des conditions entièrement nouvelles auxquelles ne répondaient plus en fait les avis défavorables émis précédemment par elles sur nos propositions.

Conséquents avec notre politique antérieure, nous avons fait tout ce qui dépendait de nous pour résoudre aimablement les difficultés d'une situation dont le maintien était devenu inadmissible.

Nous avons le regret de porter à votre connaissance que cette tentative de notre part a été absolument vaine. En effet, sans discussion contradictoire avec vos représentants, les délégations financières viennent encore de réclamer énergiquement le rachat de nos lignes algériennes en vue d'étendre jusqu'à la frontière tunisienne le réseau déjà exploité par la colonie.

Dans ces conditions, votre conseil ayant conscience d'avoir fait, pour sa part, en vue de réaliser un accord avec l'Algérie, tous les efforts justifiés par le souci de la

sauvegarde de vos intérêts ne peut qu'attendre la décision définitive qui sera prise par le gouvernement.

CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES DES COMPTES

Les pouvoirs de MM. [Charles] Georges-Picot, [Paul] Lesage, [Joseph] Thureau et A[ndré] de Traz, administrateurs, expirent cette année. Le conseil, à l'unanimité, vous propose leur réélection pour six années.

Nous vous demanderons, comme les années précédentes, de vouloir bien donner à ceux des membres du conseil qui se trouveraient intéressés, directement ou indirectement, dans des entreprises ou des marchés passés avec la compagnie ou pour son compte, les approbations et autorisations prévues par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Vous aurez également à procéder à la nomination des commissaires chargés de faire à l'assemblée générale de 1914 le rapport sur la situation de la société et sur les comptes de l'exercice 1913.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DES COMPTES

Messieurs,

Dans votre assemblée générale du 15 juin 1912, vous nous avez donné mandat d'examiner les comptes de l'exercice alors en cours, qui sont aujourd'hui soumis à votre approbation ; nous avons l'honneur de vous rendre compte de cet examen.

Nous avons procédé, comme précédemment, au rapprochement des chiffres que vous avez sous les yeux, avec la comptabilité, les pièces et documents divers, et constaté leur entière concordance. Le portefeuille des titres appartenant à votre compagnie a été contrôlé. Vous savez que, depuis quelques années, la conversation des actions et obligations correspondant aux certificats nominatifs d'actions et d'obligations délivrés par votre société est confiée au Crédit industriel et commercial ; le nombre des titres conservés par cet honorable établissement concorde avec les chiffres résultant, en fin d'année, des opérations reproduites sur les livres de transfert tenus dans vos bureaux.

20.624 actions, 936 actions de jouissance et 241.908 obligations étaient nominatives en fin d'exercice.

Le rattachement de nouvelles feuilles de coupons aux titres épuisés est à peu près terminé. Les coupons payés et les titres amortis et remboursés ont été vérifiés par épreuves.

Les récépissés de dépôt des valeurs appartenant à la Caisse des retraites, que vous conservez dans vos caisses, nous ont été représentés.

Le tout a été trouvé en ordre parfait, et nous devons adresser des félicitations au personnel de tous grades chargé de ces services, sous l'active surveillance du secrétaire général et du chef de la comptabilité.

Nous vous proposons de parcourir le bilan qui vous est soumis, en le comparant, chemin faisant, à celui que vous avez approuvé l'an dernier.

ACTIF

L'ensemble des Comptes de premier établissement s'élève à 149.228.331 fr. 45, en réduction de 263.088 fr. 13 ; le gouvernement tunisien a remboursé le montant de 14 voitures précédemment acquises, soit 482.174 fr. 82 ; mais des achats de matériel roulant ont, d'autre part, été effectués pour 191.906 fr. 48 au compte du Matériel roulant supplémentaire, et 27.180 fr. 21 ont été déboursés pour acquisitions de Mobilier et outillage en accroissement d'inventaire.

Au Domaine privé, sur le chapitre Bâtiments cessibles au gouvernement tunisien, après l'amortissement annuel, nous constatons un accroissement de 84.394 fr. 32 pour diverses constructions.

Les Approvisionnements figurent en augmentation de 329.418 fr. 77 sur les chiffres au 31 décembre précédent, ce qu'expliquent la prise en charge par le Magasin de 274.866 68 de matériel de voie approvisionné et non encore utilisé, et l'accroissement des objets divers.

Le chapitre Caisses, banques et portefeuille est en accroissement de 2.274.022 fr. 33 ; le portefeuille s'élève à 553.942 francs 50 c. calculés au cours du 31 décembre.

L'ensemble des Sommes dues par l'État au titre de la garantie, depuis le début de l'exploitation de vos lignes, s'élève à 228.416.514 fr. 04 ; vous avez déjà reçu 224.655.394 fr. 45 ; l'État figure donc au Bilan comme débiteur de la différence, soit 3.761.119 fr. 59, en accroissement de 646.797 fr. 30 sur l'année précédente, somme représentant la différence entre le montant de la garantie pour l'exercice 1912 et les acomptes reçus.

Les comptes des divers exercices ont été réglés jusques et y compris celui de 1907 ; les sommes en contestation s'élèvent à 692.451 fr. 86 figurant aux Débiteurs divers ; leur contrepartie est inscrite au Passif du bilan, dans les Créditeurs divers, ainsi que nous le verrons plus loin.

Les Insuffisances du Tramway de Saint-Paul à Randon s'élèvent de 35.526 fr. 99, dont 23.983 fr. 84 pour insuffisances proprement dites de l'année et 11.543 fr. 15 intérêts.

Les Comptes divers débiteurs sont en réduction de 308.367 francs 28 c. à 3.158.266 fr. 32; ils comprennent notamment les dépenses d'établissement à rembourser par le gouvernement tunisien, pour 853.417 fr. 76 ; les caisses et portefeuilles des gares pour 836.099 fr. 15 ; les travaux à régler, 143.720 fr. 82 ; titres déposés pour cautionnements, 69.759 45 ; la contrepartie des sommes de même importance inscrites au Passif pour couvrir les sommes contestées avec l'État, etc.

Le Compte d'ordre, à 2.213.882 fr. 97 n'a pas varié.

PASSIF

Nous ne nous arrêterons ni au Capital actions, ni aux Emprunts, aucun titre n'ayant été émis en 1912, et les modifications ne portant que sur l'amortissement, régulier des actions et obligations.

Le chapitre des Réserves est, dans l'ensemble, en augmentation de 1.379.042 fr. 74, provenant du nouveau réseau tunisien pour 2.677.756 fr. 56, somme réduite ensuite de l'excédent des dépenses d'exploitation de l'ancien réseau, 738.038 fr. 29; de 301.487 fr. 17 pour travaux sur les voies de l'ancien réseau ; de 284.402 fr. 39 affectés à la Caisse des retraites, tant comme subvention complémentaire que comme provision, pour parer éventuellement à la baisse des titres acquis pour cette institution de prévoyance ; enfin, de quelques autres sommes compensées par 134.871 fr. 45, ressources diverses.

Si le résultat de l'exploitation du nouveau réseau tunisien est de nature à vous donner satisfaction, la part de produit net attribuée au gouvernement tunisien est également très favorable : vous constaterez aux comptes créditeurs qu'elle s'élève, pour l'exercice 1912, à 4.494.163 fr. 38 en augmentation de 344.454 fr. 15 sur 1911. Vous avez, au cours de l'exercice, acquitté votre redevance conventionnelle de 300.000 francs et encaissé l'annuité qui vous est due pour la cession de Tunis-Goulette-Marsa.

Les Intérêts et amortissements à payer, 3.398.761 fr. 08, ne présentent que les minimes variations résultant du jeu normal de ces comptes.

La Réserve pour travaux complémentaires sur le nouveau réseau tunisien est réduite de 3.643 fr. 18.

Le Fonds d'assurance contre l'incendie s'accroît de 46.349 45 du fait de la subvention annuelle de 50.000 francs et des intérêts sur les sommes disponibles, et après déduction des dépenses de l'année.

Les Comptes divers créditeurs atteignent 8.400.946 fr. 84, en augmentation de 972.659 fr. 44.

Ils comprennent notamment 1.167.961 fr. 81, sommes contestées, ou pouvant l'être, de la garantie de l'État pour les exercices réglés et non réglés ; les Fournisseurs divers pour 745.497 fr. 65; les Cautionnements de divers, 204.979 fr. 05 ; Effets à payer, 113.863 fr. 84; Droits et impôts dus au Trésor, 152:935 fr. 25 ; Sommes dues à la Caisse des retraites, 177.263 fr. 68 ; diverses provisions et notamment celle destinée à couvrir éventuellement le déficit de l'ancienne Caisse des retraites et la dépréciation des titres lui appartenant, 850.000 francs ; enfin, les Comptes créditeurs de l'exploitation en Algérie et Tunisie, pour 1.845.234 fr. 90, etc.

Les Comptes d'ordre seraient sans changements, s'ils n'avaient été accrus de 35.526 fr. 99 pour compléter la couverture des insuffisances en 1912 du tramway de Saint-Paul à Randon.

Nous avons ainsi passé en revue avec vous la comptabilité de l'exercice, et nous vous proposons d'approuver les comptes qui vous sont soumis.

Paris, le 25 mai 1913.

Les commissaires des comptes,

PEYTEL, QUESNEL.

……

ALLOCUTION DE M. MARCEL TRÉLAT, PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

J'ai reçu récemment, de la part de quelques actionnaires, des communications manifestant quelque appréhension au sujet du fléchissement de la valeur de nos titres. Le cours normal de nos actions étant d'environ 660 francs a baissé de 50 francs depuis six mois et nos obligations, qui étaient au cours de 410 francs, sont actuellement aux environs de 390 francs.

On a demandé si cette baisse n'avait pas de corrélation avec l'imminence du rachat de nos lignes algériennes. Sans attendre les questions que vous pourriez me poser à ce sujet, je tiens à dégager les causes qui, selon moi, sont à retenir.

Sans crainte d'aucune contradiction, je crois possible d'affirmer qu'il n'y a aucun rapport à établir entre la baisse de nos titres et le rachat qui, selon toute vraisemblance, va intervenir sous peu. Je dis qu'il ne peut y avoir, de ce chef, aucune inquiétude à concevoir.

Les conditions du rachat de notre réseau algérien sont en effet déterminées, avec la plus grande précision, par l'art. 37 de notre Cahier des charges (convention du 23 mai 1885) dont le texte est ainsi libellé :

« ART. 37. — À toute époque, à partir du 7 mai 1902, le gouvernement aura la faculté de racheter l'ensemble des chemins de fer concédés à la Compagnie en Algérie.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué… On déduira les produits nets des deux plus faibles années et on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen, *qui ne pourra être inférieur au revenu net garanti par l'État pour l'ensemble des lignes*, formera le montant d'une annuité, qui sera due et payée à

la Compagnie pendant chacune des années restant a courir sur la durée de la concession... »

L'annuité qui nous sera payée après rachat sera donc au moins égale au revenu net garanti par l'État pour l'ensemble des lignes, qui est de 6 % ou 5 % selon les lignes, du capital forfaitaire d'établissement, soit une somme annuelle égale aux ressources qui nous ont permis jusqu'ici de vous allouer régulièrement l'intérêt de 30 francs qui vous a été moralement promis à l'origine (Assemblée générale du 1er juillet 1876).

S'il était né dans votre esprit le moindre doute sur la sécurité de votre situation, sur l'étendue des obligations de l'État en ce qui touche ce point essentiel, il ne pourrait persister après la lecture de l'arrêté extrêmement important que le Conseil de préfecture de Constantine a rendu le 10 mai 1912 au sujet du rachat de la Compagnie de l'Est-Algérien, dont le Cahier des charges, pour la question qui nous occupe est absolument identique au nôtre. La juridiction administrative a en effet confirmé le droit pour la Compagnie, quelles que soient les prétentions de l'État pour la récupération des avances de garantie, de recevoir jusqu'à expiration de la concession son annuité de rachat. Il y a là un fait acquis, un précédent dont vous appréciez comme moi toute la valeur, et qui est de nature à rassurer entièrement vos esprits.

Le fléchissement de nos titres peut-il être imputé à notre situation financière ? Messieurs, en dépit des pertes que nous fait subir notre exploitation en Algérie depuis de nombreuses années (vous savez que par le jeu de nos barèmes algériens à base décroissante, plus nos transports pondéreux augmentent, plus forte est notre perte, et que nous avons en vain demandé à l'Algérie de faire cesser par une révision de nos contrats cette situation si anormale), les résultats généraux de notre exploitation, grâce au rendement de notre réseau tunisien, nous ont permis de porter net aux réserves, après paiement du coupon :

Exercice 1909	360.791
Exercice 1910	681.468
Exercice 1911	1.267.937
Exercice 1912	1.379.042

Vous constatez, Messieurs, la progression constante des sommes portées aux réserves. Elle doit vous convaincre que notre situation générale est satisfaisante ; et, d'ailleurs, à l'énoncé de ces chiffres, je puis ajouter l'affirmation que notre exploitation tunisienne, garantie contre tout rachat jusqu'en 1936, se présente sous des auspices favorables : le développement croissant des exploitations minières et des gisements de phosphates, l'accroissement sensible du trafic général (voyageurs et marchandises), sont les gages certains de la prospérité du pays, par voie de conséquence de l'accroissement de nos recettes.

Il ne nous parait pas, en définitive, que le fléchissement du cours de nos actions et obligations puisse être imputé à une autre cause que la situation générale du marché des valeurs, si troublé, depuis octobre dernier notamment, par les événements balkaniques qui ont pu faire craindre une guerre européenne, et aussi par les menaces réitérées de l'aggravation des impôts sur la fortune acquise. Cette double inquiétude a sa répercussion sur le cours des valeurs des chemins de fer comme sur les autres. Quelques exemples vont nous en donner la preuve :

Cours comparatifs de certaines valeurs de chemins de fer
à la veille de la guerre des Balkans et le 25 juin 1913

	Cours au 5/9/1912	Cours au 25/6/1913	En moins
A) ACTIONS			
Est	922 50	873 00	49 50
P.-L.-M.	1.262 50	1.245 00	17 50
Orléans	1.355 50	1.293 00	62 50
Départementaux	637 00	621 00	25 00
Ouest-Algérien	635 00	623 00	12 00
Bône-Guelma	652 50	605 00	47 50
B) OBLIGATIONS			
Est	415 00	398 00	17 00
P.-L.-M	414 00	393 00	21 00
Orléans	416 00	398 50	17 50
Départementaux	395 00	380	15 00
Ouest-Algérien	407 00	377 50	29 50
Bône-Guelma	409 00	379 00	30 00

Cours comparatifs des mêmes valeurs depuis un mois

	Cours au 26/5/1913	Cours au 25/6/1913	En moins
a) ACTIONS			
Est	894 00	873 00	21 00
P.-L.-M	1.280 00	1.245 00	35 00
Orléans	1.334 00	1.293 00	41 00
Départementaux	625 00	612 00	13 00
Ouest-Algérien	—	—	—
Bône-Guelma	637 00	614 50	23 50
b) OBLIGATIONS			
Est	409 50	398 00	11 50
P.-L.-M	400 00	393 00	7 00
Orléans	408 50	398 50	10 00
Départementaux	394 00	380 00	14 00
Ouest-Algérien	390 00	377 50	12 50
Bône-Guelma	392 25	379 00	13 25

Nous subissons la loi commune, mais rien de plus : aucune raison spéciale n'est à invoquer contre nos titres. Votre assemblée générale de 1882 a confirmé l'engagement de ne pas payer aux actionnaires du Bône-Guelma plus de 30 francs tant que les avances de l'État au titre de la garantie d'exploitation ne seraient pas remboursées. Nous ne pouvons envisager le moment où pourra commencer ce remboursement et, par suite, il ne nous est pas permis de faire luire à vos yeux, dans les conditions actuelles, mieux, mais vous n'avez pas à craindre moins. Le titre Bône-Guelma peut être considéré comme une valeur à revenu très stable ; en effet, d'une part les engagements de l'État en cas de rachat, d'autre part la situation de nos réserves et les légitimes espérances que nous donne notre exploitation tunisienne sont des gages de premier ordre de nature à vous rassurer entièrement et à vous permettre, à vous et à nous, vos mandataires, d'envisager l'avenir avec confiance.

AGRANDISSEMENT DU PORT DE BONE ET EMBELLISSEMENT DE LA VILLE

(*L'Afrique du Nord illustrée*, 14 février 1914)

[…] Le comblement de la petite darse nous permettra de récupérer, par la vente des terrains, une partie des dépenses engagées.

En effet, en reculant de 130 mètres la limite du domaine maritime, par suite du déplacement du quai Ouest, la Chambre de commerce deviendra propriétaire, dans la plus belle partie de la ville, c'est-à-dire à l'endroit où les terrains ont le plus de valeur, d'une parcelle contenant 28,000 mètres carrés et représentant une valeur d'environ 3 millions de francs.

Sur ce terrain, il sera facile d'édifier, en bordure du cours prolongé, la gare du Bône-Guelma et, en face, séparée de la précédente, par la route nationale, celle commune au Bône-Saint-Charles et au Bône-La Calle.

Cet emplacement me paraît être préférable à celui prévu par M. Souleyre à proximité de l'usine élévatoire.

Les gares pourront ainsi être réunies entre elles par des passages souterrains suivant le procédé actuellement généralisé dans toutes les installations modernes analogues. Grâce à ce genre de communications, les voyageurs, les chargeurs et le personnel des trois compagnies pourront circuler facilement d'une gare à l'autre, et effectuer leurs opérations sans avoir à traverser une. voie laissée libre au charroi et à la circulation publique.

À proximité de ces gares, nous réserverons un emplacement pour l'édification d'un confortable hôtel Terminus dont je vais vous signaler l'utilité.

Le rachat étant chose faite — ce qui ne peut plus larder maintenant —, nous nous efforcerons d'obtenir de l'administration des Chemins de fer de l'État que la correspondance des lignes algériennes avec celles du réseau tunisien soit supprimée à Duvivier. De cette façon, les touristes, qui jusqu'ici ont brûlé Bône. seront dans l'obligation d'y venir faire une escale de quelques heures. Il est certain que cet arrêt obligatoire suffira à retenir plusieurs jours bien des voyageurs, séduits par le pittoresque et le charme de notre coquette cité.

Nous provoquerons ainsi, à Bône, l'afflux des touristes se rendant d'Algérie en Tunisie et vice-versa.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Le Mérite agricole

(*L'Écho d'Alger*, 10 mars 1914)

Chevaliers
Néel, ingénieur en chef de la Compagnie du Bône-Guelma (Tunis) ;

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*Les Annales coloniales*, 23 avril 1914)

Au 1er avril 1914, le réseau tunisien de la Compagnie Bône-Guelma atteint 1.647 kilomètres de lignes dont 1.471 sont en exploitation.

L'établissement de la Compagnie Bône-Guelma en Tunisie est antérieur au Protectorat français : il n'est pas superflu de rappeler que la concession à une Compagnie française, déjà installée en Algérie, de la ligne qui devait relier Tunis à la frontière algérienne, fut, dans les années précédant le traité du Bardo, un événement politique de la plus haute portée.

Le développement de la Compagnie Bône-Guelma a suivi les admirables progrès de l'œuvre française en Tunisie.

Au réseau primitif de la Medjerdah (Tunis à la frontière algérienne), construit sur les fonds sociaux avec l'aide d'une garantie de revenu du gouvernement français, est venu s'adjoindre, depuis 1892, toute une armature de lignes côtières et transversales, qui ont permis la fructueuse mise en valeur du sol et du sous-sol tunisien.

Ce nouveau réseau est conçu selon de souples formules d'association entre l'État concédant et la compagnie exploitante : l'État paie les travaux d'établissement et l'équipement des lignes ; la compagnie prend l'exploitation à forfait et verse à l'État, en rémunération des capitaux fournis par lui, un produit net qui a représenté, pour les dernières années, plus de 4 % de ces capitaux. Pour 1913, ce produit net atteint près de 5 millions et demi. Peu d'États tirent de leurs réseaux ferrés d'aussi productifs rendements.

En 1910, un accord important entre le gouvernement tunisien et la Compagnie Bône-Guelma a révisé les conditions d'exploitation du réseau. Il a, notamment, exclu tout exercice du droit de rachat par l'État jusqu'au 1er janvier 1936.

Assurée de rester pendant vingt-cinq ans au moins exploitante des lignes qui lui étaient confiées par la Tunisie, la Compagnie Bône-Guelma s'attache à seconder de toutes ses initiatives le merveilleux développement économique du Protectorat.

Phosphates du chaux et minerais de fer, transportés sans relâche de la mine au port, vers Bizerte, vers Tunis, vers Sousse, donnent au chemin de fer des tonnages croissants. Ils représentaient 178.000 tonnes en 1906 ; ils représentent 1.522.000 tonnes en 1913. Le nombre des tonnes kilométriques de marchandises (phosphates et minerais non compris) est passé de 1903 à 1913 de 26 à 79 millions, celui des voyageurs de 1.200.000 à 2.400.000.

Au premier rang des préoccupations de la Compagnie figure celle de rendre la Tunisie confortablement accessible aux touristes. Un pays qui offre au visiteur le ciel d'Orient de « Tunis la Blanche », El-Djem et son Colisée de grès rouge, les ruines de Dougga et de Sbeïtla, les vertes oasis de Tozeur et de Nefta, ne vaut-il pas d'être connu ? D'excellents wagons-salons, luxueusement aménagés, transportent en quelques heures le touriste vers les paysages du Sud, dont le pittoresque intact et la magie grandiose n'ont d'égal sur aucune autre terre africaine. (La Compagnie envoie sur demande une brochure illustrée « Le Tourisme en Tunisie », qui donne aux touristes d'utiles renseignements.)

La Compagnie Bône-Guelma a le siège de son exploitation et de sa direction locale à Tunis et son siège social à Paris (8, rue Lavoisier). Son conseil d'administration est

présidé, depuis 1906 *[sic : 1907]*, par M. Marcel Trélat, maître des requêtes honoraire au Conseil d'État, qui a signé en 1910 l'accord faisant de la compagnie, pour un laps d'au moins vingt-cinq ans, l'associée et la collaboratrice du gouvernement tunisien.

Légendes :
Compagnie du Bône-Guelma. — Wagon de trente tonnes à déchargement automatique pour le transport des minerais
Compagnie du Bône-Guelma. — Compartiment de 1re classe sur le réseau à voie étroite.

CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1914)

L'assemblée générale ordinaire du 13 juin a été ouverte à 3 heures sous la présidence de M. Marcel Trélat, président du conseil d'administration, assisté de MM. Caël *[sic : Galais ?]* et Toutain [54], comme scrutateurs, et de M. Jacques Lacour-Gayet, secrétaire général de la Compagnie, comme secrétaire.
20.338 actions étaient présentes ou représentées.
M. le secrétaire a donné lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,
Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire, conformément à l'article 30 des statuts, à l'effet de vous présenter les résultais généraux de notre gestion pendant l'année 1913 et de soumettre à votre approbation les comptes de l'exercice.

Dépenses d'établissement et travaux en cours
1° Dépenses d'établissement

Au 31 décembre 1912, l'ensemble des dépenses d'établissement payées par notre Compagnie s'élevaient à 149.228.331 49
Au 31 décembre 1913, elles s'élevaient à 149.592.716 68
Soit une augmentation de 364.385 23
représentant des avances faites par la Compagnie pour acquisition de matériel et de mobilier et outillage supplémentaires.

2° Lignes construites ou en construction
Travaux neufs

La section Jefna-Tamera de la ligne des Nefzas, construite par le gouvernement tunisien, a été mise en exploitation le 1er juillet 1913. Les pluies abondantes de novembre et décembre derniers ont provoqué, en raison de la mauvaise assiette des terrains traversés, de graves coupures qui ont interrompu la circulation des trains entre El-Aouana et Tamera pendant plus de trois mois. Afin d'éviter, dans la mesure du possible, le retour d'incidents semblables, il va être procédé, aux frais du gouvernement tunisien, à l'exécution d'importants travaux de parachèvement et de consolidation.
La ligne de Mateur et Nébeur, qui a été exploitée de Mateur à Béja pendant l'exercice 1913, vient d'être ouverte, le 1er juin dernier, jusqu'à son terminus de Nébeur.
Les travaux de renforcement de la ligne de la Medjerdah sont en bonne voie d'exécution. Des améliorations et rectifications importantes sont apportées à la ligne de Tunis à Sousse. Sur l'une et l'autre de ces deux lignes, les transformations réalisées

---

[54] André Toutain : conseiller référendaire à la Cour des comptes, marié à Hélène Grimprel, sœur d'Yvonne, veuve de Paul Chabol (fils de Wilbrod : voir plus haut).

permettront la mise en marche de machines plus puissantes pour le service des voyageurs.

L'important travail de substitution de traverses métalliques aux traverses en bois, en vue du renforcement de la ligne de Kalaat-es-Senam, dont nous vous avons entretenus antérieurement, est en voie d'achèvement.

La construction de nouveaux ateliers dans la banlieue de Tunis se poursuit normalement. À peu près tous les travaux sont en cours d'exécution ou adjugés.

Les travaux des nouvelles gares de Tunis sont à l'étude ; déjà sont arrêtées les dispositions d'ensemble de la future gare de petite vitesse. Dans un avenir peu éloigné, le siège central de notre exploitation tunisienne sera pourvu, pour le service des voyageurs et des marchandises, comme pour l'entretien du matériel, d'installations nouvelles, mieux adaptées que les bâtiments. existants aux exigences d'un trafic croissant.

3° Matériel roulant

L'effectif du matériel roulant et de traction s'est accru, au cours de l'année 1913, de vingt nouveaux wagons de grande capacité, à déchargement automatique, pour le transport des minerais de fer sur les lignes tunisiennes à voie étroite.

En tenant compte de la mise en circulation, pour le service spécial des trains de la marine entre Bizerte et Tindja, de locomotives et voitures provenant de l'ancien réseau Tunis-Goulette-Marsa, l'effectif s'est trouvé porté, au 31 décembre 1913, aux chiffres suivants :

Locomotives	257
Voitures	352
Fourgons et wagons	3.918

Des essais sont entrepris en vue d'augmenter la puissance effective des locomotives série 551, affectées à la traction des trains de phosphates et de minerais sur la ligne. de Tunis à Kalaat-es-Senam et embranchements.

10 locomotives Pacific, dont. 5 à voie normale et 5 à voie, étroite, sont en cours de livraison ; ces machines permettront d'améliorer la vitesse de marche des trains sur les lignes tunisiennes dont le trafic voyageurs est le plus important.

Des modifications se poursuivent sur 180 wagons à minerai à voie étroite en vue de porter leur capacité de chargement de 25 à 30 tonnes.

Le gouvernement tunisien est saisi d'autre part de propositions pour l'acquisition de nouveaux wagons à marchandises destinées à faire face au développement du trafic.

Un lot. de 15 fourgons, avec grands compartiments pour le service de la poste en Tunisie, va être mis incessamment en construction.

La construction à bref délai de nouvelles voitures à voyageurs, de modèles très confortables, comportant des compartiments à couchettes, permettra de desservir les lignes du Centre et du Sud tunisiens dans des conditions favorables au développement du tourisme.

Résultats d'exploitation

1.° Longueur exploitée

La. longueur des lignes exploitées, qui était, au 31 décembre 1912 de k m 1.854.347,77

est, au 31 décembre 1913, de 1.890.524,96

soit une augmentation de 36.177,19

provenant de l'ouverture à l'exploitation, le 1er juillet, de la section de Jefna à Tamera.

Dans le total des 1.890 kilomètres, le réseau algérien figure pour 1.443 kilomètres, le réseau tunisien pour 1.443.

La longueur moyenne exploitée pendant l'année est de 1.872 km. 585 m. 04

2° Recettes d'exploitation

A. — Réseau algérien

Les recettes de ce réseau se sont élevées à fr. 6.987.699 06
correspondant à 15.613 fr. 55 par kilomètre.
En 1912, elles étaient, de6.209.546 90
correspondant à 13.874 fr. 82 par kilomètre.
Soit une augmentation globale de 778.152 16
et une augmentation de 1.738 fr. 73 par kilomètre, ou 12,53 %.

La répartition de la recette entre les diverses catégories de transports est fournie par le tableau ci-après :

Voyageurs

Années	Nombre	Produits
1913	587.673	1.590.812 48
1912	506.211	1.550.679 03
Différence en plus	21.462	40.133 45

Marchandises
Grande vitesse

Années	tonnes	Produits (fr.)
1913	10.561 3	249.098 68
1912	10.212 6	242.826 53
Différence en plus	348 7	6.272 15

Petite vitesse

Années	tonnes	Produits (fr.)
1913	686.785 9	5.147.787 90
1912	612.704 1	4.416.041 34
Différence en plus	74.081 8	731.746 56

L'augmentation des recettes de la petite vitesse porte principalement :

1° Sur les phosphates, qui ont donné lieu, en 1913, à un transport de 373.400 tonnes, ayant produit 2.676.000 francs, contre, en 1912, 328.300 tonnes ayant produit 2.350.000 francs ;

2° Sur les céréales, qui ont donné lieu, en 1913, à un transport de 85.000 tonnes, ayant produit 726.000 francs, contre, en 1912, 52.000 tonnes ayant produit 420.000 francs.

B. — Réseau tunisien

Les recettes de ce réseau se sont élevées à fr. 19.223.912 18

correspondant à 14.235 fr. 56 par kilomètre.

Soit une augmentation globale de 3.242.644 60

et une augmentation. de 1.529 fr. 95 par kilomètre, soit 10 fr. 75

La répartition de la recette entre les diverses catégories de transports est fournie par le tableau ci-après :

Voyageurs

Années	Nombre	Produits
1913	2.473.918	5.206.644 29
1912	2.296.058	4.821.832 88
Différence en plus	177.860	384.811 41

Marchandises
Grande vitesse

Années	tonnes	Produits (fr.)
1913	18.926 7	482.170 20
1912	18.218 9	472.404 95
Différence en plus	707 8	9.765 25

Petite vitesse

Années	tonnes	Produits (fr.)
1913	2.260.479 0	16.777.742 29
1912	1.882.179 3	13.929.674 35
Différence en plus	378.299 7	2.848.067 94

L'augmentation des recettes de petite vitesse porte principalement sur les transports de céréales, de minerais et de phosphates. Les transports de céréales se sont élevés à 187.000 tonnes ayant produit 2.047.000 fr. contre, en 1912, 114.000 tonnes ayant produit 1.260.000 fr.

Les transports de minerais se sont élevés à 675.000 tonnes ayant produit 4 millions 268.000 fr., contre, en 1912, 559.000 tonnes ayant produit 3.625.000 fr.

Les transports de phosphates se sont élevés à. 848.000 tonnes ayant produit 6 millions 763.000 fr. contre, en 1912, 708.000 tonnes ayant produit 5.610.000 fr.

3° Excédent des recettes sur les forfaits d'exploitation :

Les recettes présentent, par rapport aux forfaits d'exploitation dont il est fait application, en vertu de nos contrats, dans nos comptes avec l'Algérie et la Tunisie, les excédents suivants :

1° Pour les lignes dont le capital d'établissement a son revenu garanti par l'État français 3.871.031 71

qui viennent en atténuation de la garantie.

2° Pour les lignes dont le capital d'établissement a été fourni par l’État tunisien 5.442.859 85

à répartir conformément à nos conventions.

Les chiffres correspondants de l'exercice 1912 s'élevaient, respectivement, à 3 millions 237.506 fr. 62 et 4.494.163 fr. 38.

Caisse des retraites

Comme les années précédentes, nous avons effectué à notre ancienne caisse des retraites, en dehors de notre subvention régulière, un versement spécial qui s'est élevé à 108.485 fr. 54.

L'avoir de la caisse des retraites, qui était, au 31 décembre 1912, de 7.050.820 27

s'élève, au 31 décembre 1913, à 7.504.100 35

Liquidation de l'exercice 1913

Le solde créditeur de la liquidation de l'exercice est de 3.494.254 fr. 24.

La répartition de l'intérêt de 30 francs par action comprenant le prélèvement statutaire de 0 fr. 40 pour amortissement, laisse un produit net. à porter aux réserves, de 1.694.254 fr. 24, applicable pour 1.238.856 fr. 54 aux réserves immobilisées, et pour 455.397 fr. 70 au fonds de roulement

Réserves. Situation financière

La réserve de l'ancien réseau et la réserve du nouveau réseau tunisien, qui figuraient au bilan de l'exercice 1912, pour 15.231.066 09

s'élèvent, au 31 décembre 1913, à 17.021.388 57

en augmentation de 1.790.322 48

Les immobilisations prélevées sur ces réserves (travaux de premier établissement, matériel et outillage, domaine privé, approvisionnements), s'élevant à 11.743.501 49 le solde applicable au fonds de roulement s'élève à 5.277.887 08

Personnel

De nouvelles échelles de traitements pour le personnel classé et embrigadé, relevant sensiblement les taux antérieurs, doivent être mises en application sur notre réseau tunisien dès que la reprise de nos lignes algériennes par l'État aura été effectuée.

Les maxima de traitements ou salaires prévus pour l'allocation des indemnités de résidence et de cherté de vie seront relevés dans une proportion similaire.

Nous n'avons eu qu'à nous féliciter du zèle et du dévouement dont notre personnel, à tous les degrés de la hiérarchie, a fait preuve dans l'accomplissement de sa tâche.

Avenant du 15 juin 1913 relatif à la concession de l'embranchement de Tindja à Sidi-Abdallah

Nous soumettons à votre approbation un avenant que nous avons conclu, le 15 juin 1913, avec le gouvernement tunisien et qui concède à notre Compagnie l'exploitation d'un embranchement de 5 kilomètres reliant l'arsenal de Sidi-Abdallah à la ligne de Djedeïda à Bizerte.

L'économie de cet avenant, dont le texte se trouve annexé ci-après, est analogue à celle des autres contrats régissant notre nouveau réseau tunisien.

Affaires algériennes

Depuis notre dernière réunion, la procédure administrative concernant le projet de rachat de nos concessions algériennes s'est orientée vers une terminaison que nous pouvons aujourd'hui espérer prochaine.

À la suite de la session des assemblées algériennes de mai-juin 1913, le Conseil d'État a été saisi du projet de rachat dont il avait déjà eu à connaître. Considérant que la reprise de nos lignes était désormais la seule issue à une situation dont le maintien ne pouvait être envisagé, nous avons dû nous préoccuper de certaines revendications juridiques que la colonie paraissait vouloir formuler à cette occasion, en vue de la récupération des avances de garantie au titre algérien. Nous avons fait valoir auprès du Conseil d'État les raisons de droit et d'équité qui militaient en faveur d'une mise à l'abri

complète et immédiate de notre exploitation tunisienne, et le gouvernement tunisien, agissant pour sa part, a exposé à la haute assemblée des considérations de même ordre.

Ces considérations ont été entendues : le Conseil d'État a émis l'avis que le décret de rachat fut pris sur le vu d'une délibération des assemblées algériennes, par laquelle l'Algérie s'engagerait, tant au regard de l'État français que. du gouvernement tunisien, « à n'exercer, pour la compensation des avances de garantie, aucune revendication sur la partie de l'actif de la Compagnie Bône-Guelma afférente au réseau tunisien, telle qu'elle sera déterminée, après ventilation de l'actif total de la Compagnie entre le réseau algérien et le réseau tunisien, par un arrêté concerté entre les ministres des finances, des travaux publics et des affaires étrangères pris sur avis de la commission supérieure de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer ».

Les termes de cet avis, il est presque superflu de le faire observer, réservent nettement la question au fond et ne préjugent en faveur du bien-fondé des revendications qui pourraient être exercées après rachat sur la part d'actif affectée à notre réseau algérien.

La discussion juridique concernant les reprises à exercer par l'État en cas de rachat reste donc ouverte. Seuls notre actif et nos bénéfices tunisiens sont mis dans la circonstance hors de cause.

La délibération demandée par le Conseil d'État a été prise par l'assemblée plénière des Délégations financières, le 26 mai, et par le Conseil supérieur de l'Algérie, le 28 mai dernier. Le décret autorisant l'Algérie à opérer. le rachat vient d'être rendu le 9 juin. Quant à la reprise des lignes, elle ne peut manquer de s'effectuer dans quelques mois au plus tard.

Ainsi se terminent, en ce qui concerne notre compagnie, les longues tractations dont nos concessions algériennes ont fait l'objet depuis plusieurs années ; ainsi prend fin une situation que l'absence de comptes pour travaux complémentaires et les pertes subies sur les forfaits d'exploitation rendaient chaque année moins acceptable.

Dans la voie du rachat où la colonie a cru devoir s'engager, il ne nous reste plus qu'à défendre avec fermeté les droits que vous tenez de vos contrats ; nous nous. y emploierons de notre mieux, ainsi que nous avons essayé de le faire dans les circonstances qui viennent de vous être exposées.

Communication du bilan au 31 décembre 1913 a été ensuite donnée à l'assemblée générale.

M. Marcel Trélat, président du conseil d'administration, a exposé aux actionnaires, dans une courte allocution, les conditions, dans lesquelles va s'opérer le rachat des lignes algériennes.

Les résolutions suivantes sont ensuite mises aux voix et adoptées à l'unanimité.

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et relui des commissaires des comptes :

1° Approuve dans toutes ses dispositions le rapport du conseil d'administration ainsi que le bilan et les comptes de l'exercice 1913 tels qu'ils sont présentés :

2° Fixe à 30 francs pour cet exercice, l'intérêt de chaque action, sous déduction des impôts et de l'amortissement statutaire.

Deuxième résolution

L’assemblée générale, après en avoir pris connaissance, approuve l'avenant passé le 15 juin 1913 avec le gouvernement. tunisien pour la concession de l'exploitation de l'embranchement de Tindja à Sidi Abdallah.

Troisième résolution

L'assemblée générale ratifie la nomination de M. Georges Pavillier [55] comme administrateur en remplacement de M. André de Traz. Les pouvoirs de M. Pavillier expireront en 1919.

Quatrième résolution

L'assemblée générale donne en tant que de besoin, à ceux des administrateurs qui font en même temps partie d'autres sociétés, les approbations et autorisations exigées par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 en raison des affaires traitées ou qui pourront être traitées avec lesdites sociétés.

Cinquième résolution

L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et Quesnel commissaires pour faire à l'assemblée générale de 1915 et avec faculté d'agir ensemble ou séparément le rapport sur la situation de la société et sur les comptes de l'exercice 1914. Leur rétribution sera égale à celle qui a été allouée aux commissaires des comptes pour les précédents exercices.

MESURES EN TUNISIE
(*Le Gaulois*, 30 juillet 1914)

Toutes les dispositions sont prises entre l'état-major de la division et la Compagnie Bône-Guelma pour la préparation éventuelle du matériel destiné au transport des troupes.

1ER AVRIL 1915 : TRANSFERT DU RÉSEAU ALGÉRIEN À LA COLONIE

Les Chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements en 1914
(*Le Journal des transports — Revue internationale des chemins de fer*, 3 juillet 1915)

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements s'est réunie le 19 juin dernier, sous la présidence de M. Marcel Trélat, président du conseil d'administration. MM. [Célestin] Matheron [56] et Levannier remplissaient les fonctions de scrutateurs ; M. [Jean] Saint-Romas, ingénieur en chef délégué, celle de secrétaire. 70 actionnaires, représentant, 19.408 actions, y assistaient.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT ET TRAVAUX EN COURS.
1° Dépenses d'établissement

---

[55] Georges Pavillier : s'illustra comme directeur général des travaux publics de la Tunisie (1893-1903)
[56] Célestin Matheron : directeur de la Compagnie algérienne.

Au 31 décembre 1913, l'ensemble des dépenses d'établissement, payées par notre compagnie s'élevaient à fr. 149.592.716,68

Au 31 décembre 1914, elles s'élèvent à149.665.013,55

Soit une augmentation de 72.296,87

représentant des avances faites par la compagnie pour acquisition de matériel et de mobilier et outillage supplémentaires.

2° Lignes construites ou en construction. — Travaux neufs

Trois sections de la ligne de Mateur à Nébeur, celles de Béja à Mastouta, de Sidi-Smaïl à la Merdja-Kherreddine, et de ce dernier point à Nébeur, construites par le gouvernement tunisien, ont été mises en exploitation au cours de l'année 1914.

En ce qui concerne la construction des lignes futures dont l'exploitation est concédée à notre compagnie, l'administration tunisienne a surtout porté son activité sur la section de Tamera à Tabarka, prolongement de la ligne des Nefzas que que nous exploitons actuellement jusqu'à Tamera.

Un grand effort a été fait en vue de hâter l'achèvement du programme général de renforcement et d'amélioration du réseau existant. Les principaux travaux poursuivis dans ce sens et exécutés, soit directement par l'administration tunisienne, soit par nos soins pour le compte de la Régence, ont été :

— le renforcement en rails de 38 kilogrammes de la ligne de la Medjerdah ;

— la rectification d'ensemble de la ligne de Tunis à Sousse et l'augmentation des débouchés des ouvrages d'art de cette ligne ;

— le renforcement de la ligne de Kalaa-Djerda par la substitution partielle de traverses métalliques aux traverses en bois ;

— la construction de nouveaux ateliers à Sidi-Fath-Allah, dans la banlieue de Tunis ;

— la construction de la nouvelle gare de Tunis, section de la petite vitesse ;

— la transformation des gares de Bizerte et de Sousse.

La mauvaise tenue des terrains traversés par certaines sections des lignes de Béja à Mateur et des Nefzas a nécessité, d'autre part, d'importants travaux de consolidation.

Toutes ces entreprises étaient en pleine période de construction ou en voie d'achèvement lorsque la guerre a éclaté. Depuis cette époque, les travaux n'ont pu être continués que dans les limites assez restreintes imposées par les difficultés du recrutement de la main-d'œuvre et, surtout, par celles de l'approvisionnement des produits manufacturés. Les renforcements de voie sont actuellement tous suspendus faute de rails et de petit matériel de voie, et il s'écoulera probablement un temps assez long, même après la fin des hostilités, avant qu'ils puissent être repris.

3° MATÉRIEL ROULANT

L'effectif du matériel roulant et de traction s'est accru, au cours de l'année 1914, de 10 locomotives « Pacific », dont 5 à voie normale et 5 à voie étroite, pour trains accélérés. Il se composait, au 31 décembre 1914, de :

Locomotives	267
Voitures	352
Fourgons et wagons	3.918

82 wagons à minerai, à voie étroite, de 25 tonnes de chargement, ont été transformés en wagons de 30 tonnes ; la modification des autres unités de ce type se trouve suspendue en raison des événements.

De même, la transformation envisagée de locomotives série 551, affectées à la traction des trains de matières pondéreuses sur la ligne de Tunis à Kalaat-es-Sénam et embranchements, n'a pu être entreprise.

La livraison de 15 fourgons, avec grands compartiments postaux, se trouve également retardée, ainsi que les commandes de nouvelles voitures à voyageurs et de wagons à marchandises dont l'acquisition est envisagée.

Les études en cours portent notamment sur l'extension du frein continu au matériel roulant entrant dans la composition des trains de matières pondéreuses.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

1° Longueur exploitée

La longueur des lignes exploitées qui était, au 31 décembre 1913, de 1.890 k. 524 m. 96

s'est accrue, en 1914, de 67 k. 810 m. 45

par suite de l'ouverture à l'exploitation :

Le 5 janvier, de la section de Béja à Mastouta 12 k. 890 m. 93

Le 1er mars, de la section de Sidi-Smaïl à la Merdja-Kherreddine 17 k. 069 m. 37

Le 1er juin de la Section de la Merdja-Kherreddine à Nébeur 37 k. 850 m. 15

1.958 k. 335 m. 41

Par contre, la rectification du réseau de la ligne de la Medjerdah a réduit la longueur de cette ligne de 878 m. 85

La longueur exploitée était donc, au 31 décembre 1914, de 1.957 k. 456 m. 56

Dans le total de 1.957 kilomètres, le réseau algérien figure pour 447 kilomètres, le réseau tunisien pour 1.510 kilomètres.

La longueur moyenne exploitée pendant l'année a été de 1.938 k. 907 m. 21

2° Recettes d'exploitation

Le tableau ci-après fait connaître la répartition des recettes entre les diverses lignes du réseau et indique les différences par rapport aux résultats du précédent exercice :

	LIGNES	1914 Longr moyenne exploitée : 1.926 kil. 197 m. 04 (1)		1913 Longr moyenne exploitée : 1.872 kil. 585 m. 04		DIFFÉRENCES	
		RECETTES TOTALES	PAR KILOMÉT.	RECETTES TOTALES	PAR KILOMÉT.	RECETTES TOTALES	PAR KILOMÉT.
LIGNES ALGÉRIENNES	Bône à Guelma	1.525.087,51	18.502	2.026.994,55	24.867	— 501.907,04	— 6.365
	Voies du port de Bône	124.982,50		190.686,90		— 65.754,40	
	Guelma au Kroubs	879.884,75	7.650	927.851,61	8.088	— 47.966,86	— 418
	Duvivier à Souk-Ahras	961.501,38	18.522	1.358.516,73	26.170	— 397.015,35	— 7.648
	Souk-Ahras à la Frontière	215 946,98	4.092	214.882,49	4.072	+ 1.064,49	+ 20
	Souk-Ahras à Tébessa	1.437.750,12	11.271	2.255.492,40	17.682	— 817.742,28	— 6.411
	Tramway de Saint-Paul à Randon	9.967,87	874	13.274 38	1.164	— 3.306,51	— 290
LIGNES TUNISIENNES	Medjerdah	2.360.926,39	12.105	2.783.524,17	14.209	— 422.597,78	— 2.104
	Tunis à Hammam-el-Lif	555.360,82	33.064	633.155,90	37.695	— 77.795,08	— 4.631
	Pont-de-Trajan à Béja — Exploitation garantie	388,17	4 578	50.248,16	6.494	— 49.859,99	— 1.916
	Pont-de-Trajan à Béja — id. particulière	256,55		33.208,25		— 32.951,70	
	Djédéida à Bizerte	1.064.993,19	14.636	949.350,09	13.047	+ 115.643.10	+ 1.589
	Ligne des Nefzas	234.158,74	3 713	224.931,14	4.984	+ 9.227,60	— 1.271
	Ligne de Mateur à Nébeur	224.488,71	1.970	114.203,57	1.765	— 110.285,14	+ 205
	Réseau tunisien V. E. proprement dit	5.609.594,18	14.083	6.996.278,70	13.823	— 1.386.684,52	— 2.740
	Pont-du-Fahs à Kalaa-Djerda et embranch.	5.618.873,16	21.189	8.107.296,40	30.572	2.488.423,24	— 9.383
	Aïn-Gharésia à Henchir-Souatir	1.843.056,40	7.505	2.574.360,40	10 482	— 731.304	— 2.977
	TOTAUX ET MOYENNES	22.667.167,42	11.768	29.454.255,84	15.729	— 6.787.088,42	— 3.961

(1) Non compris la longueur de la ligne de Pont-de-Trajan à Béja-Ville, maintenue comme voie de service à partir du 5 janvier 1914.

A. — Réseau algérien.

Les recettes de ce réseau se sont élevées à fr. 5.155.071 11, correspondant à 11.518 fr. 67 par km.

En 1913, elles étaient de fr. 6.987.699 06, correspondant à 15.613 fr. 55 par km.

Soit une diminution globale de fr. 1.832.627 95 correspondant, à 4.094 fr. 88 par kilomètre, ou 26,23 %.

La répartition de la recette entre les diverses catégories de transport, est fournie par le tableau ci-après :

	Voyageurs		Marchandises				Total des produits fr.
			Grande vitesse		Petite vitesse		
	Nombre	Produits fr.	Nombre	Produits fr.	Nombre	Produits fr.	
1914	492.070	1.483.229,143	10.779,3	297.203,64	459.913,9	3.374.639,35	5.155.071,11
1913	587.613	1.5590.812,48	10.561,3	249.098,68	686.785,9	5.147.787,90	6.987.699,06
Diff.	- 95.548	- 107.583,34	+ 218,0	+ 48.104,96	- 226.872,0	- 1.772.149,57	-1.832.627,95

La diminution des recettes, comme toutes les fluctuations que nous signalerons par la suite, est la conséquence des événements ; cette diminution porte presque intégralement sur la petite vitesse, notamment sur les transports de phosphates, qui ont donné lieu en 1914 au transport de 32.000 tonnes ayant produit 1.669.000 francs, contre, en 1913, 3?3.000 tonnes ayant produit 2.076.000 francs.

B. — Réseau tunisien.

Les recettes de ce réseau se sont élevées à fr. 17.512.096 31 correspondant à 11.843 fr. 25 par km.

En 1913, elles étaient de fr. 22.466.556 78 correspondant à 15.765 fr. 51 par km.

Soit une diminution globale de fr. 4.954.460 47 correspondante 3.922 fr. 26 par kilomètre, ou 24,88 %.

La répartition de la recette entre les différentes catégories de transport est fournie par le tableau ci-après :

	Voyageurs		Marchandises				Total des produits fr.
			Grande vitesse		Petite vitesse		
	Nombre	Produits fr.	Nombre	Produits fr.	Nombre	Produits fr.	
1914	2.223.286	4.716.745,56	20.212,7	557.973,51	1.758.616,8	12.237.377,24	17.512.096,31
1913	2.473.918	5.206.644,29	18.926,7	482.170,20	2.260.479,0	16.777.742,29	22.466.556,78
Diff.	- 250.632	- 489.898,73	+ 1.286,0	+ 75.803,31	- 501.862,2	- 4.540.365,05	- 4.954.460,47

L'augmentation dés recettes de grande vitesse porte sur les transports de chevaux occasionnés par la mobilisation.

La diminution des recettes de la petite vitesse porte :

pour 2.320.000 francs sur les transports des phosphates ;

pour 543.000 francs sur les transports des minerais de fer ;

pour 133.000 francs sur les transports d'animaux ;

pour 1.544.000 francs sur les transports des autres marchandises

3° EXCÉDENT DES RECETTES SUR LES FORFAITS D'EXPLOITATION

Les recettes présentent, par rapport aux forfaits d'exploitation dont il est fait application, en vertu de nos contrats, dans nos comptes avec l'Algérie et la Tunisie, les excédents suivants :

1° Pour les lignes dont le capital d'établissement a son revenu garanti par l'État français 2.467.079 98

qui viennent en atténuation de la garantie.

2° Pour les lignes dont le capital d'établissement a été fourni par l'État tunisien 3.825.964 83

à verser à la Tunisie à titre d'intérêt dudit capital.

Les chiffres correspondants des excédents de l'exercice 1913 s'élevaient respectivement; pour chacune de ces catégories de lignes, à 3.871.031 fr. 71 et 5.442.859 fr. 85; cette dernière somme a été répartie conformément à nos conventions.

Caisse des retraites

L'avoir de la Caisse des retraites, qui était, au 31 décembre 1913, de fr. 7.504.100 75

s'élève, au 31 décembre 1914, à 7.850.548 85

Liquidation de l'exercice 1914

Le solde créditeur de la liquidation de l'exercice est de 2.035.195 fr. 83.

Ce produit net permettra donc la répartition de l'intérêt de 30 francs par action comprenant le prélèvement statutaire de 0 fr. 40 pour amortissement et laissera un reliquat de 235.195 fr. 83 à porter aux réserves.

Dans ces conditions, nous vous proposons de décider que le deuxième coupon de l'exercice 1914 (coupon n° 71 des actions) dont le paiement avait été différé en raison des circonstances, sera mis en paiement, à partir du 15 juillet prochain, à raison de 15 francs, sous déduction de l'amortissement et des impôts existants.

Réserves. — Situation financière

La réserve de l'ancien réseau et la réserve du nouveau réseau tunisien, qui figuraient au bilan de l'exercice 1913 pour 17.021.388 57

s'élèvent, au 31 décembre 1914, à 17.284.471 12

en augmentation de 263.082 55

Les immobilisations prélevées sur ces réserves (travaux de premier établissement, matériel et outillage, domaine privé, approvisionnements), s'élevant à 11.663.832 81

le solde applicable au Fonds de roulement s'élève à 5.620.638 31

Rachat du réseau algérien

La reprise effective de nos lignes algériennes par la Colonie est devenue un l'ait accompli depuis le 1er avril 1915.

Autorisée, comme vous le savez, par un décret du 9 juin 1914 à opérer le rachat, l'administration algérienne avait d'abord envisagé la date du 15 octobre suivant pour la reprise du réseau et elle avait engagé avec nous des pourparlers à cet effet. L'ouverture des hostilités a retardé de plusieurs mois la mise à exécution de ce projet et c'est seulement le 27 février 1915 que M. le gouverneur général a pu prendre un arrêté pour déclarer rachetées à la date du 1er avril 1915 nos concessions d'intérêt général dans le département de Constantine et charger l'administration des Chemins de fer algériens de l'État d'en prendre possession effective au nom de l'Algérie.

Partageant avec l'administration algérienne le désir d'éviter les lenteurs et les complications des expertises, nous avons pu arrêter contradictoirement avec les représentants de la Colonie le montant de l'arriéré d'entretien existant sur nos lignes à l'époque du rachat, ainsi que la valeur à cette époque du matériel roulant, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements.

Les opérations de liquidation qui sont inséparables d'un changement dans la gestion de l'exploitation se poursuivent normalement. D'autre part, nous nous occupons

activement à coordonner et chiffrer d'une manière définitive les importants remboursements que nous croyons être en droit, aux termes de nos contrats de concession, de réclamer de l'Algérie en conséquence du rachat.

Le rachat de nos lignes algériennes d'intérêt général doit nécessairement entraîner la reprise par le département de Constantine de la petite ligne d'intérêt local de Saint-Paul à Randon, qui constitue un embranchement de la ligne d'intérêt général de Bône à Duvivier. Nous attendons à bref délai la solution de la procédure entamée à cet effet. Les conditions financières de ce rachat spécial ne soulèvent aucune difficulté.

Personnel. — Mobilisation

Bien que les transports de mobilisation n'aient pas eu sur nos lignes algériennes et tunisiennes l'ampleur des mouvements de troupes et de matériel auxquels ont dû faire face les réseaux métropolitains, ils n'en ont pas moins exigé un effort sérieux et assez soutenu de la part de nos agents. Grâce au zèle et au dévouement dont chacun a fait preuve à tous les degrés de la hiérarchie, tous les transports de guerre ont pu être réalisés dans les conditions requises de régularité et de sécurité, ainsi que l'autorité militaire a bien voulu le reconnaître officiellement.

Au point de vue du service armé, notre personnel, tant de Paris que d'Algérie et de Tunisie, a aussi payé largement sa dette à la Défense nationale. Dans nos services de Paris, où le régime de la non-affectation n'avait pas été appliqué jusqu'ici, les trois quarts des agents sont mobilisés et nous éprouvons même de ce chef des difficultés sérieuses d'administration. En Algérie et en Tunisie, nous avons pu, dès le début de la guerre, laisser partir aux armées un certain nombre de volontaires sans compromettre les transports de mobilisation.

Ces transports terminés, nous avons mis un assez grand nombre d'agents à la disposition de l'autorité militaire. Au total, sur 5.200 agents qui composaient avant la guerre nos cadres permanents à Paris, en Algérie et en Tunisie, 820 ont été, jusqu'à ce jour, mobilisés aux armées et nous avons déjà à regretter la mort de 25 d'entre eux tués à l'ennemi.

Votre conseil a cru, de son côté, devoir alléger autant que possible le fardeau des obligations militaires pour les agents mobilisés aux armées et leurs familles en attribuant à ces agents des allocations de guerre dont le taux, variable suivant la situation personnelle des bénéficiaires, atteint jusqu'à 75 % du traitement nominal pour les agents classés et mariés. Nous avons maintenu également le paiement, aux familles des agents mobilisés des indemnités accessoires dites familiale — de cherté de vie —, d'insalubrité, et de logement.

Conséquences générales de l'état de guerre sur les résultats financiers de l'exploitation en 1914 et en 1915

Nous avons observé dans les communications que nous avons reçues une tendance à croire qu'en raison de son éloignement du théâtre des hostilités, notre exploitation n'aurait à supporter que dans une faible mesure les répercussions de la guerre. C'est là une erreur complète, particulièrement en ce qui concerne le côté financier de notre entreprise. En effet, ce sont surtout les transports miniers qui nous procurent des recettes; or, par suite de la suppression des débouchés commerciaux, de l'élévation des frets maritimes, du manque, soit de crédits disponibles, soit d'éléments techniques de direction, soit de main-d'œuvre, presque toutes les grandes exploitations minières tributaires de nos lignes ont dû restreindre ou même arrêter complètement leur production.

Dans ces conditions, depuis la déclaration de guerre, et en tenant compte du produit des transports militaires, le trafic ne nous a donné, tant sur notre réseau algérien que sur notre réseau tunisien, que la moitié environ de la recette brute normale antérieure aux hostilités, comme le montrent les tableaux ci-après (en fr.) :

Réseau algérien

Périodes	Recette totale	Moyenne mensuelle
Du 1er janvier 1914 au 1er août 1914	3.840.825,94	A = 548.689,42
Du 1er août 1914 au 31 décembre 1914	1.314.245,17	B = 262.849,03
Réduction de la moyenne dans la deuxième période. B = 48/100 A		

Réseau tunisien

Périodes	Recette totale	Moyenne mensuelle
Du 1er janvier 1914 au 1er août 1914	12.670.930,83	A =1.810.132,97
Du 1er août 1914 au 31 décembre 1914	4.841.165,48	B = 968.233,09
Réduction de la moyenne dans la deuxième période. B = 53/100 A		

Les nécessités de l'entretien des voies et du matériel et l'obligation de conserver tout le personnel autre que les auxiliaires en vue de la reprise du trafic à la fin de la guerre s'opposent absolument à ce que des réductions du même ordre de grandeur puissent être réalisées sur les dépenses d'exploitation. Ces dernières se trouvent, d'autre part, majorées par la hausse du prix des approvisionnements, qui varie de 10 à 100 % suivant les fournitures et a atteint, notamment, des proportions très élevées sur les combustibles.

Le résultat final se traduit pour notre compagnie par des pertes importantes, heureusement amorties dans une certaine mesure par le jeu des forfaits d'exploitation, et c'est ainsi que vous voyez le solde créditeur de la liquidation de l'exercice tomber de 3.494.254 fr. 24 en 1913 à 2.035.195 fr. 83 en 1914, ce dernier permettant, tout juste la répartition usuelle de 30 francs par action.

Il n'est pas douteux que si l'état de guerre subsiste jusqu'à la fin de l'année en cours, les résultats de l'exercice 1915 seront moins favorables encore. Dans ces conditions, la prudence nous a obligés à surseoir au paiement du coupon habituellement payé au 1er avril et il est probable que la même mesure s'imposera pour le coupon qui serait normalement distribué au 1er octobre prochain. C'est à l'assemblée générale de l'année prochaine qu'il appartiendra, lorsque les résultats de l'exercice 1915 seront connus, de prendre les décisions que dicteront les circonstances.

Augmentation du compte courant d'avances sur titres ouvert par la Banque de France

Votre conseil a pris, à la date du 22 mars dernier, la décision suivante :

« Après avoir pris connaissance de l'autorisation donnée à titre exceptionnel par la Banque de France, le conseil décide de demander à cet établissement l'ouverture d'un crédit total de trois millions de francs (y compris le crédit déjà ouvert, à la Banque de France) sur dépôt de (suit la liste des titres actuellement déposés) et. d'autres valeurs que le conseil pourrait désigner par la suite.

Le conseil décide en outre :

1° De donner pouvoirs à M. Marcel Trélat, président du conseil, ou, à son défaut, à M. Maurice Raabe, administrateur, pour signer, en son nom, la demande d'ouverture dudit compte d'avances, consentir tous engagements et signer tous transferts.

2° Que les chèques et bons de virement, tirés sur le compte courant, d'avances sur titres qu'ouvrira la Banque de France à la compagnie, devront être revêtus des mêmes signatures que celles qui sont exigées pour les chèques et bons de revirement tirés sur le Compte de caisse de la compagnie au même établissement.

Le conseil soumettra la présente décision à la ratification de la prochaine assemblée générale ordinaire des actionnaires. »

Nous vous demanderons d'approuver cette augmentation de notre compte d'avances, qui facilitera, dans une mesure très appréciable, le jeu de notre service de trésorerie.

Conseil d'administration. — Commissaires des comptes

Nous vous prions de vous associer aux profonds regrets que nous cause la mort de notre collègue M. Émile Hoskier, décédé le 6 février 1915 dans sa quatre-vingt-cinquième année.

L'honneur revient à M. Hoskier d'avoir négocié avec le ministre des Finances Wychnegradski l'emprunt russe de 1889, qui a été le premier chaînon de l'alliance entre la France et la Russie. M. Hoskier appartenait à notre conseil d'administration depuis 1883 et il était pour nous le plus avisé des conseillers financiers.

Il ne nous paraît pas opportun, dans les circonstances présentes, de vous présenter des propositions en vue de pourvoir au remplacement de notre regretté collègue.

Les pouvoirs de MM. M[arcel] Trélat, Éd[ouard] Goüin, G[ustave] Renault, administrateurs, expirant cette année, le conseil, à l'unanimité, vous propose leur réélection pour six années.

Nous vous demanderons, comme les années précédentes, de vouloir bien donner à ceux des membres du conseil qui se trouveraient intéressés, directement ou indirectement, dans des entreprises ou des marchés passés avec la compagnie ou, pour son compte, les approbations et autorisations prévues par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Vous aurez également à procéder à la nomination des commissaires chargés de faire à l'assemblée générale de 1916 le rapport sur la situation de la société et sur les comptes de l'exercice 1915.

*
* *

Après la lecture du rapport, M. Marcel Trélat, président du conseil, a prononcé l'allocution suivante :

Messieurs,

Les grands événements qui se déroulent depuis bientôt un an, où se mêlent tant de gloire, de tristesse et d'héroïsme mis au service de la plus noble des causes, ont eu leur répercussion sur la situation de notre compagnie aussi bien que sur celle de la plupart des sociétés. Ils ont motivé de notre part l'attention que commandait la gravité de ces circonstances, et nous ont portés à nous souvenir de nos responsabilités. À chacun son rôle : le nôtre était, avant tout, de veiller à ce que chacun, au moment solennel, fût à son rang pour y remplir tout son devoir.

L'autorité militaire a fait doublement appel à notre compagnie : elle nous a pris, pour les encadrer dans les régiments, plus de 800 de nos agents sur un effectif total de 5.200. Nos cadres ont donc été sensiblement affaiblis, dès les premiers jours du mois

d'août. Nous avons dû cependant assurer de nombreux transports de troupes, et ce service a été assuré à la satisfaction du haut commandement, qui a bien voulu reconnaître de la manière la plus élogieuse le dévouement incessant de notre personnel de tout ordre.

Ainsi qu'en témoigne le rapport que vous avez entendu, la guerre a pesé sur nos recettes : à peine les hostilités déclarées, les mines et. les concessions de phosphates d'Algérie et de Tunisie ont dû pour raisons majeures — pénurie de personnel, précarité des moyens de transport par mer, etc. — réduire ou même arrêter leur extraction. Noire trafic a baissé d'environ 50 % dans la période comprise entre le 1er août et le 31 décembre 1914. D'autre part, le prix des matières premières s'est beaucoup élevé, spécialement celui du charbon que nous payions, ces temps derniers,100 % plus cher qu'antérieurement à la guerre.

En dépit de circonstances aussi défavorables, notre situation, Messieurs, n'est pas de nature à susciter l'inquiétude.

Nous avons remis à la Tunisie la part de recettes qui lui revient d'après nos conventions. Nos coupons d'obligations d'août 1914 et février 1915, nos actions et obligations amorties, et nos coupons retardataires ont été mis en paiement ; nous avons réglé nos fournisseurs gros et petits : nous sommes actuellement sans dettes. Différentes mesures ont été prises pour nous réserver éventuellement des ressources exceptionnelles, et, à ce sujet, nous vous demandons de ratifier un accord passé avec la Banque de France pour l'extension de notre compte d'avances sur titres.

Les comptes de l'exercice 1914 font ressortir un produit net qui justifie notre proposition de mettre bientôt en paiement 15 francs par action, soit le montant du deuxième coupon 1914. Sans doute, les résultats auraient, été meilleurs si cette année passée n'avait eu à supporter cinq mois de guerre. À tous les points de vue nous voulons espérer que l'an 1915 verra la fin des hostilités et que les industries tunisiennes retrouvant leur activité, il nous sera donné de reprendre une exploitation normale. Mais n'anticipons pas sur les faits en cours, sur leurs répercussions et les propositions qu'ils motiveront : ce sera l'affaire de l'assemblée générale de 1916. Recueillez seulement ici que les résultats de l'exercice 1915 seront influencés par la durée plus ou moins longue de cette formidable guerre, et que nos prochaines propositions dépendront de la marche des événements.

Nous continuerons à surveiller vos intérêts avec toute la prudence nécessaire. Vous nous avez constamment donné votre confiance : elle nous soutient dans notre tâche.

Je vous demande, en terminant, de nous associer tous pour adresser un salut affectueux à nos agents mobilisés. Vous n'avez pas été surpris d'apprendre que nous maintenons à ces bons serviteurs de la patrie des émoluments suffisants pour assurer leurs moyens d'existence et ceux de leurs familles: femmes, enfants, parents à leur charge. De ce côté, pas d'économie : vous nous reprocheriez d'en faire.

Vingt-cinq d'entre eux ont trouvé la mort au champ d'honneur : leur mémoire glorieuse sera consacrée, leurs noms inscrits sur nos murs.

À ceux qu'ils laissent derrière eux, nous adressons la sympathie de notre cœur. Puissent-ils se résigner au dur sacrifice, et trouver en eux le courage de se dire : par tant d'héroïsmes, la France renaît à la vie, et reprend dans le monde le rang que lui assurent, en opposition aux ambitions insensées servies par le mensonge, la haine et la cruauté, son instinctive loyauté, sa ténacité superbe, sa fidélité aux principes du droit et son impérissable respect de la liberté des peuples.

*
* *

Les résolutions suivantes ont été. ensuite votées à l'unanimité par l'assemblée :

I. — L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires des comptes :

1° Approuve dans toutes ses dispositions le rapport du conseil d'administration, ainsi que le Bilan et les comptes de l'exercice 1914 tels qu'ils sont présentés ;

2° Fixe à 30 francs pour cet exercice l'intérêt de chaque action, sous déduction des impôts et de l'amortissement statutaire et décide que le deuxième coupon de l'exercice 1914 (coupon nº 71), dont le paiement avait été différé en raison des circonstances, sera mis en paiement à partir du 15 juillet prochain à raison de 15 francs, sous déduction des impôts et de l'amortissement.

II. — L'assemblée générale ratifie la décision prise le 22 mars 1915 par le Conseil d'administration à l'effet de demander à la Banque de France, qui l'accorde à titre exceptionnel, l'ouverture d'un crédit total de trois millions de francs (y compris le crédit déjà ouvert à la Banque de France) sur la garantie des titres actuellement déposés par la Compagnie à la Banque et d'autres valeurs que le conseil pourrait déposer par la suite.

III. — L'assemblée générale réélit comme administrateurs pour six années MM. Marcel Trélat, Édouard Goüin et Gustave Renault, dont les pouvoirs expirent cette année.

IV. — L'assemblée générale donne, en tant que de besoin, à ceux des administrateurs qui l'ont en même temps partie d'autres sociétés, les approbations et autorisations exigées par l'article 40 delà loi du 24 juillet, 1867, en raison des affaires traitées ou qui pourront être traitées avec lesdites sociétés

V. — L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et Quesnel commissaires pour faire à l'assemblée générale de 1916 le rapport sur la situation de la société et sur les comptes de l'exercice 1915, avec faculté, pour chacun d'eux, de remplir seul les fonctions en cas d'empêchement de l'autre. Leur rétribution sera égale à celle qui a été allouée aux commissaires des comptes pour les précédents exercices.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA ET PROLONGEMENTS

Société anonyme au capital de 30 millions
8, rue Lavoisier, Paris
(*Les Annales coloniales*, 1er janvier 1916)

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'à partir du 1er janvier 1916, il sera payé un acompte de 15 fr. sur le dividende de l'année 1915, soit déduction faite de l'amortissement et des impôts :

14 fr. 208 aux actions nominatives sur présentation des certificats.

13 fr. 257 aux actions au porteur sur remise du coupon nº 72.

Nota. — Les services de caisse de la Compagnie seront ouverts à partir du 3 janvier 1916 à 1 heure de l'après-midi.

Colonies et protectorats
LE CHEMIN DE FER DE GABÈS

(*Le Journal des débats*, 18 avril 1916)

Malgré les nombreuses difficultés résultant de l'état de guerre, la Tunisie continue à développer son réseau de voies ferrées et à exécuter le programme qu'elle s'était fixé pendant la paix.

Parmi les lignes précédemment projetées, celle destinée a desservir la région des oasis de Gabès était en construction au début des hostilités ; les travaux s'étaient trouvés ralentis des le mois d'août 1914, mais, grâce aux efforts de la direction des travaux publics, ils furent repris avec une nouvelle activité au mois de novembre dernier, et, le 17 avril, M. Alapetite, résident général de France en Tunisie, pourra se rendre à Gabës par la nouvelle voie.

Le réseau des chemins de fer tunisiens comprend des maintenant 1.868 kilomètres de chemin de fer, auxquels vont s'ajouter les 85 kilomètres de la ligne de Gabès.

Ce réseau se divise en deux parties : dans le nord et le centre de la Régence, la partie exploitée par la Compagnie Bône-Guelma est devenue de plus en plus dense dans ces dernières années, grâce à l'ouverture de nouvelles lignes construites par l'État, principalement pour desservir des gisements de phosphates ou de minerais de fer.

Mais, en même temps, le gouvernement du protectorat a tenu à faire pénétrer de plus en plus vers le Sud les voies du réseau méridional qu'exploite la Compagnie des Phosphates de Gafsa. Déjà, en 1913, avait été ouverte à l'exploitation une voie ferrée atteignant les oasis d'El Oudiane et de Tozeur, dans la région des Chotts. La ligne nouvelle, qui va être terminée, prolonge jusqu'au port de Gabès les chemins de fer de la côte.

Ces deux nouvelles lignes n'ont pas seulement pour but de desservit des centres de population importants : elles fourniront plus tard aux touristes et aux hiverneurs le moyen de pénétrer dans les régions désertiques et d'atteindre les superbes oasis des régions de Tozeur et de Gabès.

À la Chambre
L'emprunt algérien pour le Bône-Guelma
(*Les Annales coloniales*, 23 septembre 1916)

La Commission des Travaux publics, des Chemins de fer et des voies de communication a approuvé, mercredi, le projet de loi déposé par le gouvernement à l'effet :

D'autoriser le Gouverneur général de l'Algérie à réaliser, par voie d'emprunt, une somme de 20 millions remboursable on trente-cinq ans au plus et applicable à l'exécution des aménagements, améliorations ou travaux complémentaires des lignes ci-après :

1° Aménagement de la ligne minière de Bône-Tébessa et acquisition d'un matériel roulant, plus puissant ;

2° Améliorations ou travaux complémentaires des autres lignes du Bône-Guelma ;

3° Travaux à exécuter sur le réseau de l'Est-Algérien et sur le réseau oranais.

L'exposé des motifs du projet indiquait que la prolongation de la guerre place aujourd'hui l'Administration algérienne dans l'alternative soit d'ajourner jusqu'à la fin des hostilités la réalisation d'une œuvre d'une impérieuse nécessité, soit de revenir à l'idée d'un emprunt.

L'exécution de l'élargissement de la section de Souk-Ahras à Tébessa, déclarée d'utilité publique par la loi du 13 août 1913, a été, en effet, entamée sur le champ, mais on a dû reconnaître qu'il était non moins indispensable d'effectuer immédiatement certains travaux dans la section Bône à Souk-Ahras, en particulier dans le parcours Duvivier-Souk-Ahras, où l'état tout à fait défectueux de la voie compromettait la sécurité de la circulation.

Ces travaux ont été entrepris et il est indispensable de les terminer pendant qu'on transformera la section Souk-Ahras-Tébessa, si l'on veut pouvoir assurer l'exploitation des mines de l'Ouenza.

Le programme des travaux à exécuter de 1916 à 1920 a été dès lors établi comme suit :

Réfection et transformation de l'artère Bône-Guelma. (y compris l'acquisition du matériel puissant commandé par le genre de trafic) 26.000.000 00

Réfection des autres lignes du réseau Bône-Guelma- 5.000.000 00

Travaux à exécuter sur le réseau de l'Est-Algérien et sur le réseau oranais 12.500.000 00

Soit au total 43.500.000 »

De ce chiffre, il convient de retrancher la somme de 12 millions de francs provenant des ressources disponibles. De plus, les calculs lies plus réservés permettent de fixer à 11.500.000 francs les sommes provenant tant des subventions de la métropole que des produits nets de l'exploitation du réseau, qu'il sera possible d'affecter, pendant la période 1916-1920, à l'opération.

Dans ces conditions, celle-ci, se réduit à l'emprunt de 20 millions de francs que prévoit le projet du gouvernement.

INFORMATIONS DIVERSES
Le Bône-Guelma et l'Est-Algérien
(*L'Économiste parlementaire*, 28 septembre 1916)

La Commission des Travaux publics de la Chambre a approuvé le projet autorisant le gouvernement de l'Algérie à contracter un emprunt de 20 millions pour effectuer les travaux d'agrandissement des réseaux rachetés au Bône-Guelma et à l'Est-Algérien. On sait que le doublement des voies du Bône-Guelma, dont l'*Économiste parlementaire* a signalé l'urgence, intéresse tout particulièrement la Compagnie des Phosphates de Constantine, et par suite l'Omnium d'Algérie-Tunisie. Dans l'état actuel du réseau, la Compagnie des Phosphates de Constantine ne peut accroître sa production, qu'elle pourrait plus que doubler sans cela.

NÉCROLOGIE
Maurice Raabe
(*Le Temps*, 2 avril 1917)

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. Maurice Raabe, chevalier de. la Légion d'honneur, administrateur délégué de la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, administrateur des Chemins de fer de Bône à Guelma, président de la Compagnie des chemins de fer de la Limagne et des Tramways des Vosges, administrateur de la Compagnie d'électricité du Sénégal et de différentes autres sociétés, décédé le 30 mars.

Les obsèques auront lieu le lundi 2 avril à dix heures. On se réunira au domicile du défunt, rue Victor-Hugo, 72, à Bois-Colombes. Étant donné les circonstances actuelles, le présent avis tiendra lieu de faire-part.

Cie des Chemins de fer de Bône-Guelma
et prolongements
Société anonyme au capital de 30 millions de francs
8, rue Lavoisier
(*Les Annales coloniales*, 2 juin 1917)

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 24 mai 1917 sous la présidence de M. Marcel Trélat, président du conseil d'administration, avec pour scrutateurs MM. Poirson [directeur de la Compagnie algérienne] et Levannier. M. de Saint-Romas, ingénieur en chef délégué, remplissait les fonctions de secrétaire.

54 actionnaires étaient présents, représentant 17.885 actions.

Rapport du conseil d'administration

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire, conformément à l'article 30 des statuts, à l'effet de vous présenter les résultats généraux de notre gestion pendant l'armée 1916 et de soumettre à votre approbation les comptes de cet exercice.

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT ET TRAVAUX EN COURS

1. Dépenses d'Établissement

Les dépenses d'établissement qui, ainsi que nous l'avons exposé dans notre dernière assemblée, constituent un actif d'ordre formant la contrepartie comptable du capital et des emprunts, figurent, comme l'an dernier, à notre bilan, pour fr. 147.207.553 49

représentant, pour 38.228.347 fr. 27, les dépenses d'établissement de notre réseau tunisien garanti, en exploitation, et pour le surplus, soit 108.979.206 fr. 22, les dépenses d'établissement des lignes rachetées ou rétrocédées.

2. Lignes construites ou en construction

Travaux neufs.

La construction, par l'Administration tunisienne, du prolongement sur Tabarka de la ligne des Nefzas, a été poursuivie autant que les circonstances l'ont permis : un premier tronçon de 9 kilo 439 m. 39, de Tamera à Nefza, a été ouvert à l'exploitation le 1er janvier 1917.

Le Gouvernement tunisien vient de décider la mise à exécution d'une partie de la ligne de Menzel-bou-Zalfa à Kelibia, comprise entre Menzel-bou-Zalfa et l'oued-Lebha [?], afin de faciliter l'exploitation des gisements de lignite récemment découverts dans la presqu'île du Cap Bon.

Depuis l'ouverture des hostilités, les travaux de renforcement et d'amélioration du réseau n'ont pu être avancés que dans des limites très restreintes imposées par les difficultés du recrutement de la main-d'œuvre et de l'approvisionnement du matériel : la construction des nouveaux ateliers de Sidi-Fath-Allah, notamment, a dû être suspendue, et les bâtiments édifiés ont été réquisitionnés par le Service de Santé militaire.

Nos efforts ont continué à porter surtout sur les travaux de grosses réparations et de consolidation des lignes du Nord, nécessités par la mauvaise tenue des terrains ; un ouvrage en maçonnerie à plusieurs arches a été construit en prolongement du viaduc à tablier métallique établi sur l'oued Zitoun, sur la ligne de Mateur aux Nefzas, nécessitant l'interruption du trafic : l'exploitation régulière, suspendue le 15 mai 1916, fut reprise à partir du 30 octobre.

3. Matériel roulant

L'effectif de notre matériel roulant et de traction s'est trouvé réduit, au cours de l'année 1916, d'une voiture à voyageurs par suite de la réunion de 2 voitures à 2 essieux pour former une seule voiture à 3 essieux.

Il se composait au 31 décembre 1916 de :

Locomotives	202
Voitures	241
Fourgons et wagons	2.812

La situation n'a pas changé en ce qui concerne la transformation en wagons de 30 tonnes des wagons à minerai à voie étroite et celle des locomotives, série 551, affectées à la traction des trains lourds sur la ligne de Tunis à Kalaat-es-Sénam [Phosphates du Dyr] et embranchements, ainsi qu'en ce qui concerne la construction des 15 fourgons à bagages avec grands compartiments postaux commandés peu de temps avant la guerre ; tous ces travaux demeurent suspendus en raison des événements.

Les commandes de nouvelles voitures à voyageurs et de wagons à marchandises dont l'acquisition était envisagée restent également en suspens et, malgré notre insistance, nous n'avons pu obtenir l'autorisation de commander les locomotives neuves que nous jugions nécessaires pour éviter une crise de matériel lors de la reprise du trafic.

Nous mettrons tout en œuvre pour atténuer la crise redoutée et faisons auprès de l'Administration tunisienne des démarches en vue d'obtenir une augmentation des moyens d'action de nos ateliers de réparation, notamment par l'acquisition nouvelles machines-outils destinées à remédier à la pénurie de main-d'œuvre.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

1. Longueur exploitée

Abstraction faite du tramway de Saint-Paul à Randon, dont le rachat a été effectué le 1er janvier 1916, la longueur des lignes exploitées n'a pas varié au cours de l'exercice; elle est donc, comme l'an dernier, de 1.514 km. 196 m. 19, dont 497 kilomètres de voie normale et 1.017 kilomètres de voie étroite.

2. Recettes d'exploitation

Les recettes totales se sont élevées à fr. 21.864.661 79
correspondant à 14.561 francs par kilomètre.
En 1915, elles étaient de 16.038 812 11
correspondant à 10.706 francs par kilomètre.
Soit une augmentation de 5.822.849 68 correspondant à 3.655 francs par kilomètre.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE 1916

Le solde créditeur de la liquidation de l'exercice est de 1.504.679 fr. 43, inférieur par conséquent à la somme de 1.800.000 francs nécessaire pour permettre la distribution intégrale du dividende de 30 fr. par action.

Nous vous proposons néanmoins de fixer, cette année encore, à ce chiffre de 30 francs, le dividende afférent à l'exercice 1916, ce qui implique nécessairement le prélèvement, sur nos réserves, de l'insuffisance de produit net, qui est de 295.320 fr. 57.

Un acompte de 15 francs (sous déduction de l'amortissement et des impôts existants) ayant été distribué, à la date du 1er janvier 1917, contre la remise du coupon no 74 des actions, nous vous proposons de décider qu'une deuxième répartition d'égale somme sera effectuée à la date du 1er juillet prochain, pour solde de l'exercice 1916 et contre remise du coupon no 75.

Après l'exposé du bilan et la lecture du rapport des commissaires des comptes constatant la parfaite tenue et régularité de la caisse et des écritures, les résolutions suivantes ont été volées :

……

Deuxième résolution

L'assemblée générale réélit comme administrateur, pour six années, MM. Édouard de Billy, Charles Cambefort et Louis Lorieux, dont les pouvoirs expirent cette année.

Troisième résolution

L'assemblée générale ratifie la nomination de MM. Charles Ferrand [57] et Eugène Herscher [58], comme administrateurs, en remplacement de MM. Pavillier et [Émile] Hoskier, décédés. Les pouvoirs de M. Ferrand expireront en 1919 et ceux de M. Herscher en 1921.

Quatrième résolution

L'assemblée générale donne *quitus* de la gestion de MM. André de Traz, [Émile] Hoskier, Pavillier, administrateurs décédés.

……

Sixième résolution

L'assemblée générale nomme MM. [Joanny] Peytel et Quesnel commissaires pour faire, à l'assemblée générale de 1918, le rapport sur la situation de la Société et sur les comptes de l'exercice 1917, avec faculté, pour chacun d'eux, de remplir seul les fonctions en cas d'empêchement de l'autre. Leur rétribution sera égale à celle qui a été allouée aux commissaires des comptes pour les précédents exercices

---

TUNISIE

Le résident général Alapetite aux gisements de lignites du cap Bon

(*Le Journal général de l'Algérie*, 12 juillet 1917)

De *La Dépêche tunisienne* du 11 juillet :

……

À l'oued Lebna, le résident a trouvé :

……

M. Herrmann, directeur de la Compagnie Bône-Guelma, concessionnaire de l'une des exploitations.

---

[57] Charles Ferrand (1859-1931) : ingénieur en chef des constructions navales, président de la Chambre syndicale des constructeurs de navires. Marié à Marguerite Raveau, sœur de Mme Lucien Bordet, de la Compagnie algérienne. Obsèques dans *Le Journal des débats*, 24 juin 1931.

[58] Eugène Herscher (1868-1937) : X-Mines, fils d'ingénieur, marié en 1893 à une fille Boire, sœur de Mme Marcel Trélat. Ingénieur à Rodez, à Lille — où il enseigne à l'Institut industriel du Nord —, puis à Paris, il entre en 1902 au service du matériel et de la traction de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Chef d'escadron d'artillerie à l'état-major de l'armée pendant la Première Guerre mondiale. Administrateur de la Société d'alimentation carnée (*Annuaire industriel*, 1925). Surtout connu comme vice-président, puis président du Comité des fabricants de sucre de France, ce qui s'explique par le fait que son beau-père Émile Boire — administrateur du PLM, de la Compagnie fermière de Vichy, de la Compagnie générale transatlantique (1904), des Ateliers et chantiers de Saint-Nazaire (Penhoët), des Usines métallurgiques de la Basse-Loire (1908) — avait longtemps été administrateur-directeur de la Société de Bourdon, à Aulnat (Puy-de-Dôme), qui reste de nos jours la seule sucrerie du Sud de la Loire. En 1934, Herscher deviendra président de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens à la suite de Philippar, lui-même successeur de Trélat.

M. Bourbeau, directeur de la Compagnie des tramways, concessionnaire d'une autre exploitation, et M. Courrat, directeur d'une troisième exploitation située entre les deux premières.

……

NÉCROLOGIE
Gustave Renault
(*Le Temps*, 23 novembre 1917)

Nous apprenons la mort de M. Gustave Renault, ingénieur en chef des ponts et chaussées, en retraite, administrateur de la Société générale des chemins de fer économiques et de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma. Ses obsèques auront lieu le samedi 24 du courant, à dix heures, en l'église Saint-Thomas-d'Aquin, où l'on se réunira. Ni fleurs ni couronnes. Prière de considérer le présent avis comme invitation.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

CHEMINS DE FER DE BONE-GUELMA
(*L'Information financière, économique et politique*, 3 juin 1919)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette Société s'est tenue le 31 mai, sous la présidence de M. Marcel Trélat, président du conseil d'administration, assiste de MM. Bonnière et Mère, scrutateurs, et de M Lacour-Gayet, en qualité de secrétaire.

La longueur des lignes exploitées s'est accrue, en cours d'exercice, de 38 kilomètres, et est passée à 1.562 km. dont 507 km. de voies. normales.

Les recettes d'exploitation se sont élevées à 24.748.337 fr en augmentation de 3.721.605 fr. Quant aux dépenses d'exploitation, elles ont atteint 23.163.251 fr. (non compris les charges obligataires qui atteignent 6.481.673 fr.)

Une convention est intervenue le 15 juin 1918 qui règle la situation de la Compagnie pour la période transitoire de guerre qui prendra vraisemblablement fin le 31 décembre 1920. En vertu de cette convention, un compte de gestion a été créé è partir du 1er janvier 1917. La moitié du déficit de 1917 et la totalité du déficit des exercé ces suivants — 1918 à 1920 vraisemblablement — seraient laissés à la charge du gouvernement tunisien, ce déficit étant évalué sans prévoir aucune rémunération pour la partie du capital-actions investie dans les lignes tunisiennes.

Ce régime transitoire est très dur pour la compagnie, puisque le paiement du dividende normal de 30 fr. ne pourra être assuré que par un prélèvement minimum de 700.000 francs sur les réserves sociales.

Un nouveau projet est à l'étude ; le conseil pense pouvoir le soumettre prochainement à. l'administration du protectorat.

Pour l'exercice écoulé, le paiement du dividende de 30 fr. va nécessiter sur les réserves un prélèvement de 715 050 fr.

Un acompte de 15 fr. ayant été payé le 1er janvier dernier, le solde de valeur égale sera mis en répartition à partir du 1er juillet prochain.

À l'unanimité, l'assemblée a approuvé les comptes présentés par le conseil, ainsi que la répartition du dividende de 30 fr.

MM. Georges-Picot, Ferrand, Lesage, Thureau et de Montureux [59] ont été nommés administrateurs, et MM. Peytel et Quesnel, commissaires des comptes.

NÉCROLOGIE
Wilbrod Chabrol
(*Le Figaro*, 3 août 1919)

On nous annonce le décès de M. Wilbrod Chabrol. Les obsèques auront lieu à l'église Sainte-Pauline du Vésinet, station le Pecq, mardi 5, à dix heures et demie. Ni fleurs, ni couronnes

---

Mariage
Mathilde de Curzon
comte de Montagu
(*Le Journal des débats*, 26 août 1919)

On annonce le prochain mariage, qui sera célébré à Périgueux, de Mlle Mathilde de Curzon, fille de M. de Curzon, conservateur aux Archives nationales, avec le comte de Montagu, ingénieur, attaché aux Chemins de fer tunisiens, fils du comte de Montagu, décédé.

BONE-GUELMA
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 18 septembre 1919)

La dernière assemblé, des actionnaires de la Société du Chemin de fer de Bône-Guelma, après avoir approuvé les comptes, a fixé à la somme traditionnelle de 30 fr. l'intérêt de . action ; Elle a réélu les administrateurs sortants : MM. Ch. Georges-Picot. Ferrand. Lesage et Thureau, et ratifié la nomination en la même qualité de M de Montureux, en remplacement de M. Raabe.

Au cours de cette réunion, a été approuvée la convention passée le 15 juin 1918 avec le gouvernement tunisien : cette convention détermine les conditions d'exploitation du réseau tunisien auquel se borne maintenant l'activité sociale, puisque le réseau algérien a été racheté. Le nouveau contrat règle la situation de la Compagnie pour toute la période de guerre, laquelle période se termine au 31 décembre de l'année qui suivra celle au cours de laquelle la cessation officielle des hostilités aura été constatée, c'est-à-dire probablement au 31 décembre 1920. Or, les exercices 1914, 1915 et 1916 avaient vu se produire la disparition complète des bénéfices,

« Il a fallu une quatrième année de guerre pour porter une atteinte grave à l'équilibre financier d'une entreprise aussi saine. Avec l'exercice 1917, s'ouvrait l'ère des déficits véritables. En maintenant le paiement du dividende comme le permettaient des réserves précisément constituées à cet effet aux époques prospères, nous nous trouvions pour cet exercice en présence d'une perte de 4.889.045 fr. à prélever sur les.dites réserves. Aucune amélioration de la situation n'était à prévoir pour 1918. bien au contraire, et.

---

[59] Arthur de Montureux (1861-1944) : administrateur d'une quarantaine de sociétés, dont l'Omnium des mines d'Algérie-Tunisie (1903). Voir encadré.

en fait, il est établi aujourd'hui par la liquidation des comptes de cette nouvelle année que, malgré la cessation des hostilités au mois de novembre, le déficit correspondant eût atteint 7.456.052 fr., en tenant compte du dividende normal, soit 5.655.052 fr., sans aucune attribution. Or. ces réserves liquides étaient en fin d'exercice 1917 de 2.406.002 fr. Il suffit de rapprocher ces chiffres pour constater que, dès le début de 1918, notre Compagnie se trouvait, comme bien d autres concessionnaires, réduite à l'alternative impérieuse, soit d'obtenir à l'amiable l'aide financière de l'État moyennant sacrifices à discuter. Soit de recourir à un débat contentieux après remise de l' exploitation au gouvernement tunisien probablement sous forme de la réquisition des lignes.

Telles sont les conditions dans lesquelles furent conduites les négociations d'où est sorti l'arrangement sus-visé qui, à partir du 1er janvier 1918. institue un compte de gestion dont le fonctionnement, superposé au jeu des anciens contrats, a *grosso modo* les résultats que voici :

1° pour le règlement de l'exercice 1917, de laisser à la charge de la Société Bône-Guelma la moitié du déficit de l'exploitation en Tunisie évalué en supposant payée l'intégralité du dividende de 30 fr., l'autre moitié passant à la charge des finances tunisiennes.

2° Pour les exercices ultérieurs, c'est-à-dire vraisemblablement 1918. 1919 et 1920, de laisser à la charge du gouvernement tunisien la totalité du déficit de l'exploitation en Tunisie, mais ce déficit étant évalué sans prévoir aucune rémunération pour la partie du capital-actions qui est investi dans les lignes tunisiennes.

Pour apprécier dans son ensemble la situation financière créée à la Compagnie par le nouveau régime, il est indispensable de se rappeler que, du côté du réseau algérien racheté :

1° L'annuité de rachat couvre exactement l'intérêt et l'amortissement de la partie du capital-actions engagée dans la construction des lignes algériennes (soit 1.317.215 fr. sur 1.800.000 fr.) ;

2° Le rachat a laisse à charge de la Société, au moins tant que ses revendications vis-à-vis de l'Algérie n'auront pas revu de solution, des frais de gestion et sur tout d'abonnement au timbre et de service des titres qui représentent environ 200.000 fr. par an.

En rapprochant ces données et indications, on voit qu'à partir du commencement de 1918, le jeu du compte de gestion laissera chaque année au compte de Bône-Guelma : 1° les 200.000 fr. ci-dessus ; 2° si la société paye, comme elle en a l'intention tant que l'état de ses réserves le permettra, l'intégralité du dividende de 30 fr., l'intérêt et l'amortissement correspondant à la portion du capital-actions engagée dans la construction des lignes tunisiennes (soit 482.784 fr. sur 1.800.000 fr.) ; .3° certaines dépenses, d'importance variable, non admises au débit du compte de gestion.

Ce régime est très dur, puisque la Compagnie travaille en Tunisie, non seulement sans bénéfice industriel, mais sans rémunération ; d'autre part, en raison du règlement incomplet du rachat des lignes d'Algérie le paiement du divi«tende normal ne pourra être effectué que moyennant un prélèvement annuel d'au moins 700.000 fr. sur les réserves ; la Compagnie n'a d'ailleurs accepté ce règlement qu'à titre transitoire et pour permettre de supporter une « crise violente », car son espoir reste entier de voir se restaurer une situation naguère si prospère.

Nous rapprochons ci-dessous les comptes de liquidation aux 31 décembre 1917 et 1918. tels qu'ils résultent de la convention dont nous venons de parler :

	1917	1918
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	18.418.262	23 163.252
Int. et amortis, sur oblig	6.481.674	6.481.674
Réseau tunisien ; annuité à verser	300.000	300.000
Part des recettes nettes à verser	5.485.088	6.559.137
Réseau algérien : timbre et div.	242.862	278.159
Travaux extraordinaires et div.	3.041.785	703.838
Caisse de retraite	71.258	70.389
Total des charges	32.040.929	37.556 449
PRODUITS		
Recettes d'exploitation	21.020.732	24.748.338
Garantie d'intérêts moins excédent de recettes sur forfaits	457.780	42.58.5
Annuité de rachat du réseau Algérien	6.049.451	6.048.624
Annuité Tramway St-Paul Randon	42.432	42.432
Ligne Tunis-Goulette-Marsa	318.543	318.543
Escomptes et intérêts	1.056.946	699.875
Solde du compte de gestion	—	6.740.402
Total des produits	28.951.884	38.640.799
Rappel des charges	32.040.929	37.556.449
Perte de l'exercice	3.089.015	—
Bénéfice de l'exercice	—	1.084.350

On voit que le compte de gestion, ouvert en vertu de la convention du 15 juin 1918, se solde par un débit de 6.740.402 fr. entièrement à la charge du gouvernement tunisien. Le même compte, établi après l'adoption de la convention, a fait ressortir pour 1917 un solde débiteur de 4.603.085 fr. dont la moitié seulement reste à la charge du Protectorat ; cette prise en charge réduit à 787.502 fr. la perte de l'exercice qui ressortait à la somme ci-dessus de 3.089.045 fr.

Le solde disponible ci-dessus indiqué, à savoir 1.081.350 fr., étant insuffisant pour faire face au paiement du dividende qui absorbe 1.800.000 fr., le surplus, 715.050 fr., a été prélevé sur les réserves, ramenées ainsi à 13.882.930 fr., chiffre d'ailleurs important. Les immobilisations s'élevant à 10.596.276 fr., en augmentation de 817.321 francs, les disponibilités liquides sont sensiblement réduites et la trésorerie en éprouve une gêne sérieuse. Le montant des réserves mobilières, après paiement du dividende, ressortira,

par conséquent, à 3.286.660 fr. Les considérations que nous avons citées plus haut d'après le texte même du rapport achèvent de définir la situation financière de l'entreprise brusquement troublée par des évènements de force majeure, mais dont la restauration est surtout une question de temps.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des affaires étrangères
(*Journal officiel de la République française*, 21 septembre 1919, p. 10.305)
(*Le Journal des débats*, 22 septembre 1919)

Chevalier

Mocqueris (Paul-Edmée-Eugène), ingénieur en chef aux chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements. Administrateur de la Banque d'Algérie ; 27 ans de services aux chemins de fer de Bône-Guelma.

BIZERTE
(*Le Temps*, 9 mai 1920)

[…] L'arsenal a dû, pendant la guerre, fournir un travail énorme ; aujourd'hui, il est presque en sommeil […]. Et cependant l'arsenal doit être prêt à donner tout son effort en cas de nécessité. D'où l'obligation de le maintenir en état de produire cet effort. […] Les ateliers ont été ouverts aux réparations des navires de commerce, les bassins pourront les recevoir pendant la période des travaux aux parties immergées. On est allé plus loin dans cet ordre d'idées ; on n'a pas seulement réparé des navires marchands ; les locomotives des chemins de fer tunisiens ont trouvé dans l'arsenal matières et main-d'œuvre pour leur remise en état, et, tout récemment, M. Landry [ministre de la Marine] vient de donner l'autorisation d'y construire deux ponts métalliques pour la ligne de Tunis à Sousse. […]

LES MINERAIS AFRICAINS
L'exploitation des richesses de l'Ouenza
(*Le Sémaphore algérien,* 11 août 1920)

Le Comité parlementaire français du commerce, réuni à la Chambre des députés, sous la présidence de. M. Charles Chaumet, ancien ministre, a entendu un remarquable rapport de M. Hersent sur les richesses minières de l'Ouenza et sur les conditions de transport par voie ferrée des minerais algériens et tunisiens.

L'éminent ingénieur a montré l'importance, pour l'économie nationale de la France, de la mise en valeur des richesses de l'Ouenza. Il a insisté particulièrement sur les avantages que l'agriculture française pourrait trouver dans l'exploitation des gisements de phosphates.

Étudiant la question des transports, M. Hersent a fait la critique des divers projets en présence.

Il a insisté sur les inconvénients que présenterait toute solution trop particulariste. Il faut qu'un accord intervienne entre le gouvernement de l'Algérie et le gouvernement tunisien.

La ligne Bône-Ouenza est et sera toujours insuffisante. Il est nécessaire d'établir une seconde voie d'évacuation à destination des ports tunisiens. À ce point de vue, M. Hersent a fait ressortir les avantages d'ordre technique et d'ordre économique de la ligne Ouenza-Bizerte.

La France, a-t-il dit, a un intérêt de premier ordre à développer Bizerte et à créer, à côté du port militaire qui a rendu tant de services pendant la guerre, un port de commerce actif, abondamment pourvu de dépôts de charbon, de hauts-fourneaux, d'usines métallurgiques.

Pour arriver à ce résultat, il est nécessaire qu'une partie importante des minerais de l'Ouenza soit évacuée par le port de Bizerte.

Bizerte, sans fret de retour en minerai de fer, c'est Bizerte sans charbon, c'est, suivant une expression pittoresque, une batterie d'artillerie sans munitions.

Le Comité parlementaire français du commerce a approuvé le rapport très complet et très documenté de M. Hersent.

Il a adopté à l'unanimité, sur la proposition de M. Chaumet, un certain nombre de vœux demandant qu'une entente formelle intervienne, à bref délai, entre les gouvernements algérien et tunisien, à l'effet de :

1° Suspendre toute mesure interdisant l'exportation des minerais algériens par le territoire tunisien et réciproquement ;

2° D'assurer le raccordement entre les lignes minières de Tunisie et d'Algérie et de permettre l'évacuation des minerais par les ports tunisiens,

Il a émis le vœu que le gouvernement tunisien entreprenne, à bref délai, le raccordement de la ligne minière d'Ouenza à la ligne Nebeur-Bizerte, soit au moyen des ressources, budgétaires normales, soit au moyen d'avances à fournir par les intéressés, soit au moyen d'emprunts.

BÔNE-GUELMA

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 12 octobre 1920)

La situation dans laquelle se trouve la Société des Chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, ne s'est pas sensiblement modifié au cours de l'exercice arrêté le 31 décembre 1919. Les conventions passées avec le gouvernement tunisien, quoique dures, puisque la Compagnie travaille en Tunisie sans bénéfice industriel ni rémunération, et dont nous avons parlé en leur temps, lui permettent cependant de subsister sans aggraver sa situation, et le conseil garde entier son espoir de voir se restaurer une situation naguère si prospère.

Les comptes de l'exercice 1919 se soldent par un bénéfice de 988.374 fr. contre 1.084.349 fr. en 1918. Le solde débiteur du compte avec le gouvernement tunisien est inscrit au compte Profits et Pertes pour 15.745.869 fr. et le dividende a été maintenu à 30 fr. par action dont 15 fr. avaient été déjà payés à titre d'acompte.

Les dépenses de premier établissement sont portées au bilan pour 147.207.553 fr., sans changement sur l'exercice précédent. Au cours de l'année 1919, les difficultés économiques de tous genres, qui n'ont cessé de croître depuis la fin de la guerre, ont paralysé presque complètement le développement des travaux neufs, tant sur les lignes nouvelles construites par l'État que sur le réseau en exploitation. Les efforts de la Compagnie se sont portés particulièrement sur la remise en état des voies et des installations existantes, ainsi que sur les travaux d'amélioration les plus urgents et déjà en cours, tels que les renforcements des voies, l'aménagement de nouveaux ateliers à Sidi Fath Allah et de la nouvelle gare petite vitesse de Tunis.

L'effectif roulant de la Société n'a pas varié pendant l'exercice 1919. Il se composait au 31 décembre de 204 locomotives, 241 voitures, 2.812 fourgons et wagons. Les

constructions laissées en suspens pendant la période des hostilités ont été reprises, de nouvelles commandes de fourgons et de wagons ont été faites, et en attendant leur livraison, la Compagnie s'est assuré l'acquisition de matériel roulant d'occasion, permettant ainsi d'atténuer dans une large mesure les difficultés d'exploitation et la crise des transports. En attendant que la situation d'entretien soit redevenue normale, 5 locomotives du chemin de fer de Gafsa ont été louées pour concourir aux transports de phosphates et de minerais sur la ligne de Tunis à Kalaa-Djerda et 10 locomotives Mallet-Compound à six essieux couplés pour voie d'un mètre ont été commandées en Amérique.

L'augmentation des recettes de toute nature est due pour la plus grande partie aux majorations de tarifs mises en application les 16 septembre et 1er décembre 1919, et, pour une part notable, aux déplacements plus nombreux de l'élément civil et notamment indigène. Les recettes présentent, par rapport aux forfaits d'exploitation dont il est fait application, en vertu des contrats, dans les comptes avec la Tunisie, les excédents suivants : 2.841.414 fr. (contre 2.299.234 fr. en 1918) pour les lignes dont le capital d'établissement a son revenu garanti par l'État français, et 8.057.161 fr. (contre 7 millions 396.734 fr.) pour les lignes dont le capital d'établissement a été fourni par l'État tunisien. L'augmentation des recettes de la petite vitesse : se monte à 433.000 fr. et provient d'une augmentation sur les transports de phosphates de 1.180.000 fr. et d'une diminution sur les transports de minerais ou ordinaires de 747.000 fr.

Voici le compte de liquidation de l'exercice 1919 comparé à celui de l'exercice précédent (31 décembre) :

	1918	1919
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	23.163.252	33.719.046
Int. et amortissent sur oblig.	6.481.674	6.481.674
Réseau tunisien : annuité à verser	300.000	300.000
Part recettes nettes à verser sur nouv. réseau tunisien	6.559.137	6.996.503
Excédent recettes sur ancien réseau tunisien	—	499.595
Réseau algérien : timbre et div.	278.159	299.718
Travaux extraord. et divers	703.838	594.730
Caisse retraites subv. complém.	70.389	69.984
	37.556.449	48.961.25
PRODUITS		
Recettes d'exploitation	24.748.338	27.282.536
Garantie d'intérêts moins excédent recettes sur forfaits	42.585	—
Annuités de rachat :		
Réseau algérien	6.048.624	6.047.772
Tram. St-Paul à Randon	42.432	42.432
Tunis-Goulette-Marsa	318.543	518.543
Escomptes intér. div.	699.875	512.471
Solde du compte de gestion à verser par gouv. tunisien	6.740.402	15.745.870
Total des produits	38.640.799	49.949.624
Total des charges	37.556.449	48.961.250
Bénéfice de l'exercice	1.084.350	988.374

Le compte de gestion, ouvert en vertu de la convention du 15 juin 1918 présente, à la charge du gouvernement tunisien, un solde débiteur de 15.745.870 fr. La nouvelle convention passée avec le gouvernement tunisien le 6 mai dernier et que nous analysons ci-après, modifie en quelques points celle du 15 juin 1918 et cette somme de 15.745.870 fr. sera révisée dans les comptes de 1920 en raison de l'application rétroactive, à partir du 1er janvier 1919, des dispositions qui en font l'objet.

Les réserves figuraient au bilan de l'an dernier pour un chiffre total de 14.598.585 92. Elles se sont trouvées diminuées du montant du solde débiteur du compte de liquidation de l'exercice 1918 qui s'élevait après paiement du dividende de cet exercice, à 715.650 42. Au bilan du présent exercice, elles figurent pour 13.881.935 50 et après le paiement du dividende de 30 fr., nécessitant un prélèvement de 811.625 54, elles se trouvent ramenées à 13.071.309 96. Les immobilisations, provenant du domaine privé, approvisionnements, matériel, mobilier et outillage complémentaire du nouveau réseau tunisien s'élevant à 11.967.635 90 en accroissement de 1.371.360 26 par suite principalement de l'augmentation de la valeur du stock et des approvisionnement due à la hausse persistante du prix des matières, le montant des réserves mobilières ressortira, après paiement du dividende de 1919, à 1.103.674 06. Cette situation sera, elle aussi, révisée dans les comptes de l'exercice 1920, comme le permet la convention du 6 mai dernier.

La convention du 15 juin 1918 laissait à la charge de la Compagnie, sans contre-partie, certains éléments de dépenses que nous avons étudiés en leur temps, entraînait, chaque année, le prélèvement de sommes importantes sur les réserves. La Compagnie avait pu accepter un régime imposant de tels sacrifices, parce qu'il s'agissait d'un état de choses transitoire, d'une crise violente à traverser, et des négociations furent engagées avec le gouvernement tunisien qui aboutirent à la convention du 6 mai 1920.

Cette convention sera applicable rétroactivement à partir du 1er janvier 1919, et prendra fin le 31 décembre 1921, mais pourra être prorogée d'un commun accord, d'une année sur l'autre jusqu'au 31 décembre 1923. Elle n'engage donc pas l'avenir trop longuement. Elle maintient le compte de gestion ouvert par la convention du 15 juin 1918 et prévoit l'inscription au débit de ce compte de la garantie d'intérêt stipulée par le gouvernement français au profit de la Compagnie dans les conventions relatives au réseau de la Medjerdah. Elle rend à la Compagnie, moyennant la mise à la charge de cette dernière des frais provenant des opérations de trésorerie, la libre disposition des revenus de son fonds de roulement. Elle accroît enfin le fonds de roulement par l'inscription, au débit du compte de gestion, de la valeur en capital des approvisionnements excédant 7 millions de francs.

La nouvelle convention, améliorant la situation que la société avait été contrainte d'accepter en 1918 et qui n'aurait pu se prolonger sans compromettre gravement les intérêts vitaux de l'entreprise, permet d'équilibrer les ressources et les charges de la société jusqu'au moment où une meilleure situation économique générale permettra de jeter les bases d'un régime définitif.

D'autre part, Bône-Guelma a été autorisée par une convention indépendante de la précédente et passée le 7 mai 1920, à instituer, à titre définitif, un régime d'émissions d'obligations jouissant de la garantie de la Régence, et permettant de réaliser les fonds nécessaires pour l'exécution de certains travaux complémentaires, éventuellement pour la construction de lignes nouvelles ; à titre exceptionnel pour couvrir les déficits des comptes de gestion.

L'assemblée qui se tînt le 21 juin dernier accepta ces deux à conventions, les rendant ainsi exécutoires ; elle a donné *quitus* de la gestion de MM. Charles Cambefort et Édouard de Billy, administrateurs décédés, et ratifié la nomination de M. Léon Boulle [60] comme administrateur, remplaçant M. Gustave Renault.

L'alfa tunisien
(*Le Sémaphore algérien,* 29 avril 1921)

Partie pour occuper en Tunisie une place prépondérante, cette industrie est aujourd'hui plongée dans un marasme complet, justifié par le manque de wagons mis à la disposition des chantiers d'alfa.

En gare de Thelepte seulement, 80.000 quintaux attendent depuis des mois entiers des wagons pour être transportés et expédiés.

Les agents de plusieurs maisons anglaises envoyés sur place pour y traiter des affaires ont arrêté presque totalement leurs achats, faute de wagons pour les expéditions.

La baisse du prix de l'alfa en est naturellement résultée, et de soixante francs les cent kilos, le prix de l'alfa est tombé à 7 ou 8 francs.

La proportion est tout simplement fantastique.

---

[60] Léon Boulle (1865-1947) : ingénieur en chef des ponts et chaussées, il pantoufle en 1908 à la Compagnie générale française des tramway. Voir le *Qui êtes-vous ?*

On n'escompte pas avant longtemps une reprise des achats, car avec les récoltes prochaines qui s'annoncent excellentes, la compagnie va se voir dans l'obligation de réduire encore le nombre des wagons mis à la disposition des chantiers d'alfa.

Espérons qu'une solution heureuse mettra fin à cette crise, si préjudiciable aux intérêts du pays.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA ET PROLONGEMENTS

(*Les Annales coloniales*, 20 juin 1921)

Réunis le 28 mai en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. Marcel Trélat, les actionnaires de cette société ont approuvé les comptes de l'exercice 1920, qui se soldent par un bénéfice net de 1.977.539 fr. et décidé la distribution d'un dividende de 30 francs brut. Un acompte de 15 francs ayant été payé le 1er janvier dernier, le solde sera mis en paiement le 1er juillet prochain, sous déduction des impôts.

Les recettes totales se sont élevées à 39 millions 793.543 francs contre 27.282.536 fr.

Le nombre de voyageurs transportés est passé de 3.768.000 à 3.889.000, et le tonnage des transports de petite vitesse qui, en 1919, était de 1.660.000 tonnes, a, en 1920, atteint 1.830.000 tonnes.

Aucune ligne nouvelle n'a été construite pendant l'année 1920, mais la remise en état des voies et installations existantes a été poussée activement. L'effectif du matériel roulant et de traction s'est accru, en 1920, de 100 wagons à marchandises. La Compagnie possède donc 204 locomotives, 241 voitures et 2.912 fourgons et wagons.

De plus, elle poursuit activement la construction de 366 fourgons et wagons divers dont la livraison commencera prochainement. La longueur des lignes exploitées n'a pas varié ; elle était, au 31 décembre dernier, de 1.550 kilomètres, dont 494 kilomètres à voie étroite.

Par suite de la hausse inconsidérée, imprévisible du combustible, la dépense annuelle de ce chef est passée de 2.277.000 fr., chiffre d'avant guerre, à 24.074.000 francs.

L'ensemble des dépenses de tout ordre, inférieur à 20 millions en 1913, est passé à 35 millions en 1919 et à 70 millions en 1920.

Le président a marqué toutefois sa confiance en l'avenir et il escompte les effets d'une reprise progressive du trafic.

L'assemblée a ratifié la nomination de MM. Pierre Jurien de la Gravière [61] et Edmond Philippar [62], en qualité d'administrateurs, en remplacement de MM. Édouard de Billy et Charles Cambefort [† 20 mars 1919].

MM. Marcel Trélat, Léon Boulle, Édouard Goüin et Eugène Herscher ont été réélus administrateurs.

CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS

(*Les Annales coloniales*, 27 juin 1922)

---

[61] Pierre Jurien de la Gravière (1877-1933) : petit-fils de l'amiral, gendre de Lucien Bordet, enseigne de vaisseau de réserve, représentant de la Compagnie algérienne à la Compagnie marocaine, aux Moulins du Maghreb, aux Phosphates du Dyr, au Bône-Guelma et prolongements (1920), puis à la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens.

[62] Edmond Philippar (1876-1934) : représentant du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie (CFAT).

L'assemblée ordinaire a eu lieu au siège social, 8, rue Lavoisier, à Paris, sous la présidence de M. Trélat, président du conseil d'administration.

Les recettes d'exploitation de l'exercice écoulé se sont élevées à 46.668.288 francs, en augmentation de 6.874.744 francs sur 1920. Cette augmentation est due uniquement aux majorations de tarifs dont Le taux a été relevé, à partir du 1er février 1921, de plus de 30 % en moyenne, les quantités transportées ayant été, au contraire, inférieures à celles de 1920.

Le compte de gestion, établi en application de la convention du 6 mai 1920, accuse un solde débiteur de 36.569.681 francs, qui, d'ailleurs, ne représente pas le déficit auquel le gouvernement tunisien a eu à faire face en 1921. Pour en extraire le déficit, il faudrait déduire de ce compte environ 15 millions et demi représentant l'excédent des recettes sur les forfaits d'exploitation et les 15 millions produits par l'impôt sur les transports.

Le solde créditeur du compte de liquidation s'est élevé à 2.036.587 francs, permettant le maintien du dividende au chiffre antérieur, soit 30 francs brut.

Un acompte de 15 francs a déjà été payé le 1er janvier 1922 ; le solde de 15 francs brut sera réparti à partir du 1er juillet.

Bône-Guelma

(*Le Journal des chemins de fer*, 26 août 1922, p. 272

Nous avons analysé dans nos dernier no du 24 juin et 1er juillet les comptes qui ont été présentés à l'assemblée annuelle des actionnaires. Du rapport qui fut présenté, nous détachons les quelques renseignements suivants :

Aucune ligne nouvelle n'a été complètement achevée au cours de l'année 1921. Toutefois, sur la ligne des Nefzas, l'infrastructure a été terminées jusqu'à Tabarka (terminus) et la soc. pose actuellement la voie p. le compte de l'État tunisien. Entre Tunis et Sousse, l'infrastructure des rectifications du tracé a été également achevée en 1921 ; la ligne rectifiée, complètement armée, a été remise en service à l'occasion du voyage très récent du président de la République en Tunisie.

Aux ateliers de Sidi-Fath-Abdallah, la soc. a poursuivi la construction des bâtiments et des voies et commandé les ponts roulants, les chariots-transbordeurs, ainsi que l'équipement électrique de force et de lumière. Une partie des approvisionnements et certaines sections des travaux de réparation ont pu être transférés dans les nouveaux ateliers p. dégager nos installations encombrée de Dubosville.

À la nouvelle gare P.V. de Tunis, les travaux de construction des voies, bâtiments, quais, égouts, chaussées, etc., ont été suffisamment poussés en 1911 p. que la mise en service de cette gare soit envisagée p. cette année.

Les recettes totales se st élevées à 46.668.288 fr. correspondant à 30.116 fr. par km.

En 1920, elles étaient de 39.793.543 fr., correspondant à 25.680 fr. par km, d'où une augmentation totale de 6.874.744 fr., soit de 4.436 fr. par km.

L'augmentation des recettes de toute nature est due uniquement aux majorations de tarifs dont le taux a été relevé, à partir du 1er février 1921, de plus de 30 % en moyenne, les quantités transportées ayant été, p. chaque catégorie de transports, inférieures à celles de 1920 par suite de la crise économique générale qui n'a pas épargné la Tunisie.

En tenant compte de la prise en charge par le gouvernement tunisien du montant du solde débiteur du compte de gestion, le solde créditeur du compte de liquidation de l'ex. 1921 s'élève à 2.036.587 fr.

L'assemblée, sur la proposition du conseil, a fixé à 30 fr. brut, le montant du dividende total afférent à cet ex., ce qui représentera un décaissement total de 1,8 MF, laissant un produit net à porter aux rés. de 236.587 fr.

Un acompte de 15 fr. (sous déduction de l'amortissement et des impôts existants) ayant été mis en paiement le 1er janvier 1922, contre remise du coupon no 84 des act., une deuxième répartition d'égale somme est effectuée depuis le 1er juillet, pour solde de l'ex. 1921, et c- remise du coupon no 85.

NÉCROLOGIE
Édouard Goüin
(*Les Annales coloniales*, 5 octobre 1922)

Nous apprenons le décès de M. Édouard Goüin [dont les obsèques ont eu lieu le 18 septembre…], administrateur de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma, président du conseil d'administration de la Société de construction des Batignolles.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*Les Annales coloniales*, 2 février 1923)

Comme M. Trélat, président du conseil d'administration, l'avait annoncé lors de la dernière assemblée générale, la nouvelle convention passée avec le Gouvernement tunisien pour l'exploitation du réseau de la Compagnie vient d'être approuvée par le Grand Conseil tunisien, par 29 voix contre 11 et est actuellement soumise à l'homologation du Bey.

Une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le 23 février. Elle va être appelée à ratifier cette convention et à donner au conseil d'administration l'autorisation nécessaire pour émettre des obligations ou bons à court terme.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE À GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*Les Annales coloniales*, 27 février 1923)

Les actionnaires de cette société, réunis en assemblée générale extraordinaire, au siège social, à Paris, 8, rue Lavoisier, sous la présidence de M. Trélat, président du conseil d'administration, ont approuvé la convention du 22 juin 1922 passée entre le gouvernement tunisien et la compagnie, et ratifié l'accord connexe à cette convention.

Cette convention, dont l'application remontera au 1er janvier 1922, et aura une durée d'essai de six années, a pour objet de mettre fin au régime de guerre sous lequel vivait la compagnie, cependant sans revenir au système du forfait.

Le principe fondamental suivant lequel a été établi le nouveau régime consiste en ce fait que l'État tunisien devient seul et unique propriétaire de toutes les installations immobilières et mobilières du réseau, la société n'intervenant plus dans l'exploitation des chemins de fer tunisiens que comme compagnie fermière.

Le rachat par le gouvernement tunisien, dans les conditions prévues dans des conventions antérieures, du réseau garanti dit de la Medjerdah, a entraîné l'abandon de la part de la Compagnie, du matériel, du mobilier, de l'outillage et des

approvisionnements afférents à ce réseau, à titre de compensation avec la dette de garantie du dit réseau. La Compagnie se trouvera remboursée également d'une avance de fonds faite par elle pour acquisition de matériel roulant et se trouvera à recevoir, par ces différents chefs, une somme globale de 2 millions 700.000 francs sous forme d'annuités échelonnées sur six ou dix années, ce qui contribuera au renforcement de ses réserves liquides.

La rémunération de la Compagnie pour son exploitation en régie est assurée par deux primes : 1° une prime de gestion égale à des recettes ; 2° une prime d'économie calculée selon une formule donnée.

L'assemblée a autorisé ensuite le conseil d'administration à procéder éventuellement après accord avec le gouvernement tunisien, aux émissions d'obligations ou bons à court ternie qui pourrait être rendues nécessaires par le jeu de la convention ci-dessus.

Elle a, en outre, porté de 100.000 à 175.000 francs la somme mise à la disposition du conseil d'administration, chaque année, à partir du 1er janvier 1923.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS
(*Les Annales coloniales*, 22 juin 1923)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 8 juin, sous la présidence de M. Marcel Trélat, président du conseil d'administration, assisté de MM. Bonnières et Henri Hecquart en qualité de scrutateurs, et de M. Brugère [63], secrétaire.

22.145 actions étaient représentées dès l'ouverture de la séance.

À l'unanimité, l'assemblée a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice 1922. Le compte de liquidation de cet exercice laisse un solde créditeur de 2.618.770 francs, permettant l'attribution d'un dividende brut de 30 fr. par action et l'affectation aux réserves d'une somme de 818.770 francs,

Un acompte de 15 fr. ayant été mis en paiement le 1er janvier dernier, le solde sera réparti à la date du 30 juin, contre remise du coupon no 87.

En ce qui concerne les lignes construites en cours d'exercice et les travaux neufs exécutés, le rapport du conseil indique que la ligne de Nefzas a été achevée et le dernier tronçon (Nefza-Tabarka) a été ouvert à l'exploitation le 15 novembre 1922.

La longueur des lignes exploitées, qui était, au 31 décembre 1921, de 1.549 km. 601 m. 92 est, au 31 décembre 1922, de 1.579 kilomètres 989 m. 09, soit une augmentation de 30 km. 387 m. 17 provenant de l'ouverture à l'exploitation, le 15 novembre, de la section de Nefza à Tabarka.

La longueur moyenne exploitée pendant l'année est de 1.553 km. 51 m. 70.

Les recettes totales se sont élevées à fr. 45.200.942 07 correspondant à 29.096 fr. par kilomètre.

En 1921, elles étaient de 46.668.288 19 correspondant à 30.116 fr. par kilomètre, d'où une diminution totale de 1.467.346 12, soit de 1.020 francs par kilomètre.

La comparaison des quantités transportées fait ressortir les variations suivantes :

Pour les transports de voyageurs, une diminution de 130.000 voyageurs, soit 4 % ;

Pour les transports de grande vitesse, une diminution de 600 tonnes, soit 2 % ;

Pour les transports de petite vitesse, une augmentation de 271.000 tonnes, soit 16 %. Cette augmentation de 271.000 tonnes se décompose comme suit :

Augmentation sur les transports de phosphates	175.000
Augmentation sur les transports de minerais de fer	291.000
	466.000

---

[63] Jean Brugère : gendre de Marcel Trélat. On le retrouve au conseil des Chemins de fer tunisiens, des Tramways de Tunis, de l'Énergie électrique de Bizerte, des Phosphates du Djebel-M'dilla, de l'Algérienne de produits chimiques et d'engrais, du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie…

Diminution sur les transports de céréales 182.000
Diminution sur les transports de marchandises diverses 13.000
195.000
soit, pour l'ensemble,
une augmentation de 271.000

MM. [Pierre] Jurien de la Gravière, [Louis] Lorieux, [Arthur] de Montureux et [Edmond] Philippar, administrateurs sortants, ont été réélus pour six années. MM. [Joanny] Peytel et Quesnel ont été réélus commissaires des comptes.

*
* *

L'assemblée extraordinaire tenue à l'issue de l'assemblée ordinaire, a décidé la modification des articles 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10, 20, 21, 50, 51 et 53 des statuts.

La dénomination de la Société sera désormais « Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens ». Les autres modifications ont pour but de mettre les statuts en complète harmonie avec l'objet social et les lois actuellement en vigueur sur les sociétés anonymes.

À la suite du changement de dénomination sociale, il sera procédé à l'estampillage des titres de la société.

Suite ;
1923 (juin) : Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens.