

Publié le 12 juillet 2017.
Dernière modification : 7 septembre 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST ALGÉRIEN Constantine-Alger et embranchements

S.A., 5 février 1876.

Henri JORET
(1825-1883)

Fondateur et administrateur-directeur général
de la Compagnie de l'Est-Algérien

Ingénieur civil.

Gérant de la Société H. Joret et Cie (1857) devenue en 1882 [Ponts et travaux en fer](#).
Constructeur de plusieurs ponts dans la province de Constantine (1865-1866), puis
pour les voies ferrées Alger-Oran et Philippeville-Constantine.
Concessionnaire des lignes Constantine-Sétif (1875), Maison-Carrée-L'Alma (1877)
et L'Alma-Ménerville (1878).

Antoine *Henri* Jean Marie DURRIEU, président

Né le 23 mars 1821 à Strasbourg.
Fils d'Antoine Durrieu, receveur général.
Cousin du baron Alfred Durrieu, général de division, gouverneur général de l'Algérie.
Marié à une Dlle Lacave-Laplagne, fille du ministre des finances de Louis-Philippe et sœur d'un sénateur du Gers. Dont :
— Paul (1855-1925) : ci-dessous.

Receveur général du Bas-Rhin (31 jan. 1847). En disponibilité (31 déc. 1866)
Administrateur (7 mai 1859), vice-président (2 août 1870), président (23 avril 1878) du Crédit industriel et commercial (CIC). À ce titre :
vice-président de la [Banque de l'Indochine](#) (1875),
président de l'Est-Algérien (fév. 1876)
président de la Société générale d'éclairage électrique (1880)
président du Comité de la conférences des banquiers de Paris et de province (27 fév. 1874-15 fév. 1877),
administrateur de la Société lyonnaise de Dépôts (SLD),
des Comptoirs maritimes du CIC (1880)
du Chemin de fer des Asturies (1880)
et de [Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises](#) (Saïgon-Mytho).

Chevalier (août 1855), officier (16 nov. 1866), puis commandeur de la Légion d'honneur (29 décembre 188)(min. Postes et télégraphes).
Décédé le 10 février 1890 à Paris XVII^e.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE
L'EST ALGÉRIEN
(*Le Journal des débats*, 25 et 28 février 1876)

Ligne de Constantine à Sétif, 154 kilomètres
Société anonyme au capital de 10.000.000 fr.
divisé en 20.000 actions de 500 fr.
sur lesquelles
18.000 ACTIONS
sont mises, au pair, à la disposition du public.
GARANTIE DE L'ÉTAT

Le gouvernement français, en vertu de la loi adoptée le 15 décembre 1875 par l'Assemblée nationale, garantit au Chemin de fer de Constantine à Sétif, durant toute la concession (99 années à partir de la mise en exploitation), un revenu net annuel de 7.350 fr. par km, soit pour 184 km une somme annuelle de 1.113.900 fr.

REVENU

Ce revenu net permettrait de payer aux actions, du fait de la garantie gouvernementale, un intérêt de 6 % par an, tout en tenant compte des charges d'emprunts ultérieurs qui porteraient à 20 millions le capital total reconnu nécessaire pour frais de construction, de matériel, de banque, etc.

L'exposé des motifs de la loi établit qu'une recette brute de 16.333 fr. par km, correspondant aux 7.350 fr. nets garantis par km, dispensera la Cie de recourir à la garantie de l'État.

Or, d'après le rapport officiel de la commission d'enquête, le trafic est évalué à 22.500 fr. par km, laissant ainsi, dès le début, une marge pour les dividendes.

Les frais d'exploitation ont été fixés à forfait par la convention avec l'État.
Les actions amorties à 500 fr. par tirages annuels seront remplacées par des actions de jouissance participant aux dividendes, après prélèvement de 6 %.

VERSEMENTS

50 fr. en souscrivant ;

75 fr. à la répartition

125 fr. le 5 mai 1876, contre remise des actions au porteur ou nominatives.

Les 250 fr. restans seront versés par moitié suivant les appels du conseil d'administration.

Pendant la construction, les actions jouiront d'un intérêt de 5 % l'an, payable à Paris, les 1^{er} mars et 1^{er} septembre.

Les versements peuvent être anticipés avec 5 % d'escompte. Les retardataires paieront 6 %.

LA SOUSCRIPTION SERA OUVERTE

LE JEUDI 2 MARS 1876

À PARIS À la Société générale de Crédit industriel et commercial,

72, r. de la Victoire, et bureaux de quartier ;

Et chez MM. Thelier et Henrotte, banquiers, 10, rue Chauchat.

Dès à présent et jusqu'au 1^{er} mars, on peut souscrire par correspondance.

La répartition se fera proportionnellement.

L'inscription à la cote officielle est demandée.

Des exemplaires des statuts et des prospectus détaillés sont tenus aux divers guichets, à la disposition des souscripteurs.

CONSEIL D'ADMINISTRATION (Paris)

MM. H[enri] Durrieu, vice-présid. de la Soc. de Crédit industriel et commercial ;

M. [Henri] Joret, ingénieur ;

J[acques] de Reinach (Maison Kohn-Reinach et Cie) ;

L[éon] Thelier ¹ (Maison Thelier et Henrotte).

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN

Assemblée générale ordinaire du 23 avril 1877.

(*Le Journal des finances*, 2 juin 1877)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous venons, conformément aux prescriptions de nos statuts, vous exposer la situation de notre entreprise.

Nous allons vous présenter d'abord l'état d'avancement des études et des travaux sur la ligne de Constantine à Sétif.

Notre première préoccupation a été d'assurer la marche de ce service important, afin de devancer, s'il était possible, les délais prévus par l'acte de concession, pour entrer plus promptement dans la période fructueuse de l'exploitation, et de diminuer d'autant les charges du compte de premier établissement.

Dans ce but, nous avons attaché à notre Compagnie, comme ingénieur-directeur des études, et des travaux, à Constantine, M. Schérer, ingénieur des ponts et chaussées,

¹ Léon Thelier (1842-1910) : administrateur du Crédit industriel et commercial (C.I.C.) (1883) — en remplacement de son père Auguste —, des Chemins de fer portugais et des Chemins de fer garantis des colonies françaises (Saïgon-Mytho). Oncle d'Henri Thelier, président du C.I.C., son représentant à la Banque de l'Indochine, des Charbonnages du Tonkin...

résidant depuis longtemps dans le pays, et qui avait collaboré aux études préparatoires de la ligne qui fait l'objet de notre concession.

La confiance que nous avons eue dans sa capacité et dans sa connaissance approfondie de l'Algérie a été pleinement justifiée par la marche rapide qu'il a imprimée à son service. En effet, les études définitives entre Constantine et Sétif sont maintenant terminées, et en partie approuvées par l'administration, ce qui nous a permis d'acquérir des terrains et de pousser activement les travaux.

Un premier lot de 7 kilomètres, comprenant les importants travaux de la sortie de Constantine, a été adjugé le 9 décembre 1876.

Nous avons adjugé, le 1^{er} mars 1877, les travaux du deuxième lot, s'étendant du kilomètre 7 à la limite des communes du Kroubs et des Ouled-Rhamoun, et le 10 avril courant, ceux du troisième lot allant jusqu'au 40^e kilomètre. Les estimations, faites à la suite des études définitives, étaient déjà inférieures à celles de l'avant-projet qui avait servi de base à notre convention avec M. le gouverneur général de l'Algérie, et nous avons, néanmoins, obtenu des adjudicataires de nouveaux rabais assez notables sur nos propres prévisions ; nous avons donc la satisfaction de pouvoir vous annoncer, dès à présent, que non seulement les estimations primitives ne seront pas dépassées, mais encore que nous réaliserons une certaine économie sur nos prévisions, et, qu'en conséquence, le revenu net kilométrique annuel garanti par l'État pourra correspondre à un intérêt qui dépassera probablement 6 %.

Les travaux du dernier lot de l'Oued-Djerman à Sétif seront adjugés avant la fin du mois de mai prochain, et nous étudions les dispositions à prendre pour l'établissement des chantiers dans les grandes plaines qui séparent El-Guerrah de l'Oued-Djerman ; de sorte que l'année 1877 ne s'écoulera pas sans que les travaux soient attaqués avec activité sur toute l'étendue de la ligne de Constantine à Sétif.

Nous venons de vous exposer les mesures que nous avons prises pour la construction rapide et économique de la ligne qui nous est concédée. Nous devons vous dire maintenant ce que nous avons fait dans le but d'assurer les facilités et le bon marché de son exploitation.

Vous savez, en effet, messieurs, que l'article 2 de notre convention avec l'État nous garantit un revenu net annuel de 7,350 francs par kilomètre, et que, pour évaluer ce revenu net kilométrique, les frais d'exploitation sont fixés d'avance et à forfait, suivant une échelle déterminée.

Nous n'avons pas perdu de vue l'intérêt de premier ordre qu'il y avait pour notre société à réduire ces frais autant que possible ; dans ce but, nous avons notablement amélioré les conditions du profil en long de l'avant-projet ; nous avons aussi substitué au rail en acier, prévu par le cahier des charges, un rail de même nature, plus résistant, plus lourd, et, par conséquent, d'un entretien moins onéreux. Les conséquences de ces améliorations du profil et de la construction de notre voie auront, en outre, pour effet de nous permettre l'emploi d'un matériel roulant semblable à celui de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et de nous donner ainsi les moyens de faire avec cette Compagnie tous les arrangements utiles pour supprimer les transbordements et les autres manutentions onéreuses au passage d'un réseau sur l'autre, en conciliant les intérêts de notre Compagnie et ceux du commerce et de l'industrie de la riche région que nous devons desservir.

Conformément aux prescriptions de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1877, nous avons à vous rendre un compte spécial de l'exécution du contrat de fournitures et de pose du matériel de la voie et du matériel fixe, passé avec M. Joret, le 10 février 1876, en conséquence de l'autorisation donnée par vous, dans votre réunion du 5 février 1876.

Afin de s'assurer de toutes les garanties de contrôle désirables, votre conseil d'administration a donné à M. [Émile] Level [1839-1905], ingénieur civil à Paris, dont le nom est si honorablement connu, la mission de vérifier toutes les pièces qui ont

rapporté à cette entreprise ; en conséquence, tous les procès-verbaux de réception lui sont transmis, et aucun paiement n'est fait qu'après son examen et sur son visa. L'exécution de ce marché est donc soumise au double contrôle de l'ingénieur-directeur de notre Compagnie et de M. l'ingénieur Level.

Les fournitures s'exécutent d'une manière régulière ; tout le matériel nécessaire à la pose de la voie entre Constantine et El-Guerrah a déjà été reçu dans des usines, et la majeure partie est entrée dans nos magasins à Constantine, ainsi que le constatent les documents déposés sur le bureau.

Bien que nous ne pensions pas que le moment soit encore venu de faire construire notre matériel roulant, nous en avons fait les études, arrêté les dispositions générales et commandé aux ateliers de Mulhouse et à ceux de La Villette deux locomotives et quarante-six wagons plate-forme. Ce matériel, établi sur les mêmes types que celui de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est aujourd'hui terminé. Il est destiné, en attendant le moment de exploitation, à assurer le service de nos transports pendant la période de construction de la voie.

Il nous reste maintenant à vous entretenir de différentes études que nous avons cru devoir faire dans l'intérêt de l'avenir de notre société.

Lors de l'enquête ordonnée par le gouvernement sur les produits probables de la ligne de Sétif, on a calculé ceux-ci en y comprenant les transports de tous les produits du haut plateau de l'Est qui, partant d'Aïn-M'lila, s'étend dans la direction de Tebessa.

Il nous a paru convenable de faire étudier dès maintenant un embranchement allant d'El-Guerrah à Aïn-Béida, et reliant notre ligne principale au centre de ces plateaux, afin d'assurer plus complètement, dans l'avenir, à notre artère principale le transport des produits du Sud-Est. La construction de cet embranchement est facile et dans des conditions analogues à celles de la ligne de Sétif. Cette étude, faite avec le plus grand soin, sous la direction de notre ingénieur en chef, est prête à être soumise aux administrations compétentes.

D'un autre côté, notre ligne de Constantine à Sétif n'étant que la première section du Chemin de fer de Constantine à Alger, il était de notre devoir de nous renseigner sur les conditions dans lesquelles ce prolongement de notre concession pourrait s'exécuter, afin d'être prêts pour toutes les éventualités qui peuvent se produire. Dans ce but, nous avons envoyé des opérateurs reconnaître et étudier les passages les plus difficiles du tracé, et prenant pour base les indications qui nous sont données par MM. les ingénieurs en chef des provinces d'Alger et de Constantine.

Cette voie nous a été tracée par M. le gouverneur général de l'Algérie, par une lettre qu'il a bien voulu nous adresser à ce sujet, le 10 mars dernier. Si vous partagez notre manière de voir, vous voudrez bien donner votre approbation à une résolution spéciale que nous vous proposons à cet effet.

Nous continuerons à vous tenir au courant de ces questions d'extension de notre réseau ; s'il se présentait quelque fait nouveau et important, nous aurions l'honneur de le porter à votre connaissance et de soumettre les traités à votre ratification, conformément aux prescriptions de nos statuts.

Vous allez entendre le rapport de vos commissaires sur le bilan et les comptes de 1876.

Aux termes des articles 30 et 32 des statuts, vous avez à procéder à la nomination des commissaires pour cette année et à fixer leur rémunération, conformément à ce qui a été décidé pour la première année.

RAPPORT DES COMMISSAIRES

Messieurs,

Nous avons l'honneur, en exécution de l'article

30 des statuts de votre Société et des prescriptions de la loi du 24 juillet 1867, de vous rendre compte du mandat que vous avez bien voulu nous confier lors de votre assemblée générale ordinaire du 5 février 1876.

La vérification, à laquelle nous avons procédé, des écritures sociales de l'exercice ouvert le 5 février 1876, et arrêté au 31 décembre suivant, nous a mis à même de reconnaître la régularité des divers éléments des comptes qui vous sont présentés et qui se trouvent résumés dans les articles du bilan mis sous vos yeux.

Les versements faits par anticipation sur la seconde moitié du capital non encore exigible ont porté, au 31 décembre, le mouvant des sommes réalisées à 5.223.125 fr. Ces sommes, déduction faite de celles qui ont déjà reçu un emploi, dont il est justifié, restent entièrement disponibles et figurent :

Pour 14.391 fr. 99 c, au compte de caisse ;
Pour 3.467.459 fr. 15 c. au compte des banquiers en compte courant ;
Pour 340.250 fr. au compte des débiteurs divers.

Toutes les dépenses ont été régulièrement autorisées par votre conseil d'administration ; elles ont reçu leur application prévue et sont appuyées des pièces justificatives qui libèrent la Compagnie.

En exécution de l'article 48 des statuts, il a été porté à l'actif une somme de 126,194 fr. 16 c, qui complètent le montant des coupons n° 1 et 2, représentant l'intérêt à 5 % dû aux actionnaires sur les sommes versées par eux.

Le coupon n° 2, bien qu'afférent à l'exercice 1876. n'étant payable que le 1^{er} mars 1877, figure d'un autre côté au passif.

Nous n'avons aucune observation à ajouter au rapport qui Vient de vous être présenté par le conseil d'administration, et nous avons l'honneur de vous proposer de donner votre approbation définitive aux comptes et au bilan de l'exercice 1876 qui vous sont soumis.

Paris, le 10 avril 1877.
DUCREY, CHABERT ².

Ordre du jour :
1° Constitution du bureau ;
2° Lecture du rapport du conseil d'administration ;
3° Lecture du rapport des commissaires ;
4° Vote dès résolutions proposées par le conseil d'administration.

RÉSOLUTIONS

Première résolution

Après avoir entendu le rapport des commissaires, l'assemblée générale approuve le rapport, les comptes et le bilan de l'exercice 1876 qui lui ont été présentés par le conseil d'administration.

Deuxième résolution

L'assemblée générale donne tous ses pouvoirs au conseil d'administration pour préparer tous projets de fusion et d'extension du réseau actuel de la Compagnie, et en général, pour faire toutes démarches nécessaires afin d'atteindre ce but.

² Albert Chabert (Strasbourg, 1844-Paris, 1907) : secrétaire général (1875), puis administrateur (1892-1907) du Crédit industriel et commercial. Son représentant dans de multiples affaires : commissaire des comptes (1876), puis administrateur (1883) des Chemins de fer de l'Est-Algérien, président de l'Omnium lyonnais (1904-1907). Voir [encadré](#).

Troisième résolution

L'assemblée générale nomme commissaires, pour l'année 1877, MM. Ducrey et Chabert, et fixe leur rémunération individuelle.



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
DE
L'EST ALGÉRIEN

OBLIGATION ABONNEMENT PARIS
2/10 EN SUS
5 c. POUR 100 fr.

LOI DU 15 DÉCEMBRE 1895 — CONCESSION DE 99 ANNÉES
Société anonyme, constituée par acte passé devant M^e Morel d'Arleux, notaire à Paris, le 27 janvier
1846, et par délibération
de l'assemblée générale des actionnaires du 5 février 1876

CAPITAL SOCIAL : DIX MILLIONS DE FRANCS
DIVISE EN 20.000 ACTIONS DE 500 FRANCS

Émission de 34.482 obligations de 500 francs,
autorisée par arrêté ministériel en date du 22 août 1878
Remboursables en 99 ans par tirages annuels et produisant un intérêt de 15 francs.

OBLIGATION DE CINQ CENTS FRANCS AU PORTEUR
GARANTIE DE L'ÉTAT
Conformément à la loi du 15 décembre 1875 dont extrait ci-contre
Le Porteur a droit :

1° À un intérêt annuel de 15 francs, payable par semestre, les 15 janvier et 15 juillet de chaque année ;

2° Au remboursement du capital de 500 francs par voie de tirage au sort, d'après le tableau d'amortissement d'autre part

Paris, le 24 août 1878.

Par délégation du conseil, ?

Un administrateur : ?

Paris. — Imprimerie V^e Éthion-Pérou et A. Klein, rue Damiette, 2 et 4.

Est-Algérien

[Exercice 1878]

(*Le Capitaliste*, 23 avril 1879)

Cette réunion a eu lieu hier à 3 heures, salle Ph. Herz, sous la présidence de M. [Henri] Durrieu [pdt du CIC et cousin d'Alfred Durrieu, anc. gouverneur général de l'Algérie], président du conseil d'administration.

En tant qu'assemblée ordinaire, on a voté l'approbation des comptes de l'exercice 1878.

En tant qu'assemblée extraordinaire, le nombre des actionnaires et des actions présents ou représentés était insuffisant. Il n'a donc pu être procédé qu'à titre provisoire à la constitution de la société au capital de 13 millions. On sait que par l'émission de 6.000 actions nouvelles, le capital de 10 millions a été augmenté de 3 millions.

Il faudra une assemblée nouvelle, et nous invitons ceux de nos lecteurs, propriétaires d'actions de cette société, à se préparer à assister à la prochaine réunion. S'ils en sont empêchés, ils pourront envoyer leurs titres et leurs pouvoirs à la Banque Parisienne.

Est-Algérien

[Augmentation de capital de 10 à 13 MF]

(*Le Capitaliste*, 14 mai 1879)

Les actions de cette Compagnie sont à 550 et les obligations à 350.

Il y a encore, à ces prix, une certaine marge à la hausse pour les obligations, et une large plus-value pour les actions.

L'assemblée générale extraordinaire du 22 avril n'ayant pas réuni la moitié du capital social ancien et nouveau n'a pu prendre qu'une résolution provisoire, par laquelle elle a adopté à l'unanimité la résolution suivante :

« L'assemblée générale extraordinaire, statuant à titre provisoire ; après vérification des pièces déposées sur le bureau, reconnaît sincère la déclaration de souscription des 6.000 actions nouvelles, au capital de 500 francs et du versement de 125 francs sur chacune de ces actions, faite par acte passé devant M^e Morel-d'Arleux, notaire à Paris, le 21 avril 1879.

En conséquence, l'assemblée déclare que le capital social, originairement de 10 millions, se trouve aujourd'hui porté à 13 millions de fr.

Elle reconnaît, en outre, que les statuts sociaux sont applicables, dans leur entier, aux 6.000 actions nouvelles, et notamment qu'à défaut de versement, aux époques déterminées, du capital des nouvelles actions, les souscripteurs de ces 6.000 actions sont soumis aux dispositions de l'article 10 des statuts.

Tous pouvoirs sont donnés à M. [Henri] Durrieu, président du conseil d'administration, pour effectuer le dépôt du procès-verbal de la présente assemblée et faire remplir les formalités de publications légales. »

En exécution de l'article 30 des statuts et de l'article 30 de la loi du 24 juillet 1867, une nouvelle assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le jeudi 19 juin à quatre heures de l'après-midi, rue de la Victoire, 70, pour statuer définitivement sur cette résolution.

Tout actionnaire, quel que soit le nombre de ses actions, peut prendre part à cette assemblée.

Les actionnaires devront déposer leurs titres à partir du lundi 2 juin au Crédit industriel, 72, rue de la Victoire.

Nos lecteurs, propriétaires d'actions Est-Algérien, ont intérêt à prendre part à la délibération. Ceux d'entre eux qui seraient dans l'impossibilité de se rendre à l'appel du conseil d'administration sont priés d'envoyer leurs titres à la Banque Parisienne, qui se charge de les représenter à l'assemblée.

Est-Algérien.
29 avril 1880
(*Le Capitaliste*, 5 mai 1880)

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est-Algérien a eu lieu le 29 avril.

L'ensemble des dépenses constatées au 31 décembre 1879, tant sur la ligne de Sétif que sur celle de la Maison-Carrée, s'élevait à la somme de 22.790.213 fr. 59, soit une augmentation de 10.941.837 fr. 20 sur les dépenses de l'exercice 1878.

Cette différence provient non seulement des travaux exécutés en cours d'exercice et des achats de matériel en vue de la mise en exploitation de la ligne, mais encore d'une somme de 4.366.760 fr. qui figure au compte de premier établissement à valoir sur le prix d'acquisition de la ligne de la Maison-Carrée à Ménerville.

On sait que le paiement des intérêts des actions, pendant la période de construction, a été effectué, conformément à l'article 48 des statuts, par le compte de premier établissement.

L'ouverture de la ligne au 21 mai 1879 a modifié cette situation, et, depuis cette époque, le service des intérêts a été fait au moyen de la garantie de l'État et du département d'Alger.

Les comptes de l'exercice ont été approuvés par l'assemblée.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
(*Le Capitaliste*, 19 mai 1880)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires a eu lieu, le 29 avril, sous la présidence de M. [Henri] Durrieu, président du conseil d'administration; elle avait à délibérer uniquement sur les comptes de 1879.

Les résolutions présentées par le conseil d'administration, portant approbation de ces comptes, ont été votées à l'unanimité.

MM. [Albert] Chabert [CIC] et de [René de] Mas Latrie ³ ont été renommés commissaires.

Compagnie de l'Est-Algérie
(*Le Capitaliste*, 28 juillet 1880)

La Compagnie de l'Est-Algérien est sur le point d'élever son capital à 25 millions, à la suite du vote de la Chambre qui, dans sa séance du 8 juillet, ainsi que nous l'avons annoncé, a approuvé la convention du 14 mars 1880 entre le gouverneur de l'Algérie et la Compagnie de l'Est-Algérien pour la construction de nouvelles lignes dans notre colonie.

Les nouvelles actions seront sans doute émises par le Crédit industriel et commercial.

COMPAGNIE
DES
CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
Assemblée générale du 26 avril.
(*Le Messenger de Paris*, 27 avril 1881)

Ainsi que nous l'avons annoncé à nos dernières nouvelles, les actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est-Algérien se sont réunis hier en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Durrieu, président du conseil d'administration. Après la constitution du bureau par la nomination, en qualité de scrutateurs, de M. Goudchaux ⁴ et du représentant de MM. Théliet et Henrotte, les deux plus forts actionnaires présents, la parole a été donnée à M. Noret [Joret], secrétaire général, qui a lu le rapport présenté par le conseil d'administration sur l'exercice 1880.

Ce document rappelle, en commençant, que l'assemblée du 23 août dernier a approuvé la convention du 30 juin dernier sanctionnée par la loi du 2 août. Cette convention a déterminé les conditions des concessions annuelles qui doivent composer le réseau de chemins de fer de la Compagnie en Algérie.

Le rapport expose ensuite l'état d'avancement des travaux et montre l'activité partout déployée. Sans entrer dans l'examen des détails, nous nous bornerons à constater :

1° que la construction de la ligne d'El-Guerrah à Batna et de la partie de la ligne d'Alger à Constantine comprise entre Sétif et El-Achir sera entièrement terminée dans le courant du deuxième semestre de l'année prochaine.

2° Que, dans un délai très-rapproché, la section de l'Ima à Ménerville sera livrée à l'exploitation ;

En conséquence, la Compagnie aura construit ou achevé depuis la promulgation de la loi du 2 août 1880, 179 kilomètres et les aura munis du matériel nécessaire.

³ René-Marie-Louis de Mas Latrie (Paris, 23 septembre 1844-Paris VII^e, 1^{er} avril 1904) : fils de Louis de Mas Latrie (1815-1897), diplomate, historien, membre de l'Institut, et de Pauline Rendu. Chevalier de la Légion d'honneur comme chef au ministère de l'instruction publique (*JORF*, 2 janvier 1898), commissaire des comptes des Tramways de Paris et du département de la Seine, de la Cie générale de traction, des Tramways de la Rive gauche de Paris et des Produits de la Sangha Lipa-Ouessou. Administrateur de la Cie des chemins de fer garantis des colonies françaises (Saïgon-Mytho).

⁴ Charles Goudchaux (1842-1925) : [banquier à Paris](#).

L'exploitation s'étendra déjà sur 362 kilomètres, non compris la section commune de la Maison Carrée à Alger, et en y comprenant cette section, sur 373 kilomètres environ.

Viennent les résultats de l'exploitation. Pendant ces deux premières années, les recettes, comme c'était d'ailleurs prévu pour les premiers pas de l'entreprise, n'ont donné que des résultats relativement faibles, mais contre lesquels les actionnaires sont absolument garantis par les engagements que l'État a contractés vis-à-vis d'eux. Le trafic n'a, d'ailleurs, pas été aussi considérable qu'on pouvait l'espérer, car, par suite des influences climatiques, le rendement des céréales en 1880 a été très faible. Cependant, si cet élément important du trafic a fait défaut, le développement des transactions locales a été des plus satisfaisants, et on peut signaler sur les deux lignes en exploitation, un accroissement de recettes de 1880 sur celles de 1879 qui a été, pour la ligne principale de Constantine à Sétif de 12,01 % ; l'accroissement sur la ligne de la Maison Carrée à l'Alma a été de 29,90 %.

Pour les douze premières semaines de 1880, les recettes avaient été sur la ligne de Constantine à Sétif de 131.198 18 ; en 1881, pour la même période, elles ont été de 182.019 98. Différence en plus, pour 1881, 50.820 98, ce qui représente une augmentation de 27,95 %.

Pour la [ligne de] Maison Carrée à l'Alma, la proportion ascendante pour la même période a été de 22 %.

L'exposé de la situation financière de la Compagnie n'est pas moins complet et satisfaisant.

Les dépenses de premier établissement atteignaient au 31 décembre le chiffre total de 26.818.324 50. Le capital social, aujourd'hui entièrement réalisé, et les ressources de la Compagnie constituées par ce capital et les fonds provenant de la première émission d'obligations ont été en partie employés aux dépenses de l'établissement des lignes en exploitation et aux dépenses d'études et de construction des lignes en cours d'exécution. Il est important de faire remarquer que la Compagnie est en droit de compter sur une rémunération de 6 % du capital social.

Depuis le 18 janvier 1880, la Compagnie est entrée dans la période des quatre-vingt-dix-neuf années prévues par la concession ; le conseil d'administration avait donc à présenter cette année les résultats de l'exploitation avec garantie de l'État, pour une période d'environ 20 mois sur la ligne de Constantine à Sétif, et de 15 mois sur celle de la Maison-Carrée. — Ces résultats laissent disponible une somme de 497.897 81 qui a permis de fixer le montant du coupon n° 10 à 15 fr., somme déjà allouée pour les coupons numéros 8 et 9.

L'amortissement des obligations s'élève à 29.000 fr. Le compte de réserve spécial à l'amortissement des actions est de 33.983 ; la réserve statutaire pour 1880 est fixée à 23.195 fr. 74. Un compte de réserve spécial est en outre fixé à 35.000 fr.

Avant le vote des résolutions, développées dans le rapport du conseil d'administration et soumises à l'assemblée, M. le président Durrieu a résumé en quelques mots les informations satisfaisantes que le rapport venait de fournir à l'assemblée et montré combien était justifiée la confiance que le conseil avait toujours témoignée dans le prompt achèvement de l'œuvre entreprise et dans la sécurité absolue de la rémunération promise au capital social. La garantie de l'État est en plein fonctionnement et il n'y a pas à craindre qu'elle fasse jamais défaut.

Après ces paroles qui ont reçu un accueil très favorable, l'assemblée a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1880.

MM. Chabert et de Mas-Latrie ont été nommés commissaires pour l'année 1881.

Ces diverses résolutions ont été votées à l'unanimité.

L. HARMANT

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 mai 1881)
(*Le Capitaliste*, 4 mai 1881)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires a eu lieu le 26 avril, sous la présidence de M. [Henri] Durrieu, président du conseil d'administration ; elle avait à délibérer uniquement sur les comptes de 1880.

Les résolutions présentées par le conseil d'administration, portant approbation de ces comptes, ont été votées à l'unanimité.

MM. [Albert] Chabert et [René] de Mas Latrie ont été renommés commissaires.

EST-ALGÉRIEN
(*Le Capitaliste*, 29 juin 1881)

Nous avons plus d'une fois entretenu nos lecteurs des chemins de fer de l'Est-Algérien, et leur avons signalé les actions de cette Compagnie comme un bon placement. Ces titres étaient alors au cours de 580 fr. environ ; ils se négocient aujourd'hui à 620 fr. Une plus-value de 40 fr. acquise en peu de temps sur une valeur de premier ordre n'est certes pas chose à dédaigner, et l'on nous accordera que ceux de nos lecteurs qui ont prêté attention à nos avis n'ont qu'à se féliciter de les avoir suivis.

À la suite d'une autorisation ministérielle, en date du 16 juin courant, la Compagnie vient de mettre en souscription publique 203.500 obligations de 500 fr. remboursables au pair en 97 années et rapportant un intérêt annuel de 15 fr. L'attention se trouvant ainsi attirée de nouveau sur l'Est-Algérien, nous saisissons l'occasion pour rappeler les traits constitutifs de l'entreprise que cette Compagnie s'est chargée de mener à bonne fin. Le lecteur sera bien aise d'avoir sous les yeux cet intéressant résumé.

Organisée le 5 février 1876, la Compagnie a eu d'abord un capital de 10 millions de francs qui lui a servi, concurremment avec le produit d'une émission de 34.482 obligations, à l'exécution de la ligne de Constantine à Sétif, concédée avec la garantie de l'État par la loi du 15 décembre 1875.

La ligne de Constantine à Sétif n'était que le premier tronçon de la ligne de Constantine à Alger. En vertu de la loi du 2 août 1880, les deux lignes d'intérêt local de la Maison Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville, devenues la propriété de l'Est-Algérien, ont été incorporées dans le réseau d'intérêt général, et la ligne de Sétif à Ménerville a été déclarée d'utilité publique à titre d'intérêt général, et concédée à l'Est-Algérien. La ligne de Constantine à Alger se trouvait ainsi constituée.

De plus, la Compagnie a obtenu également la concession de la ligne d'El-Guerrah à Batna, qui sera prolongée ultérieurement jusqu'à Biskra.

Le réseau ainsi concédé à titre définitif, comprend 527 kilomètres, dont 155 en exploitation, 45 exploités partiellement et 327 en construction.

Ajoutons que d'autres lignes, d'une étendue de 463 kilomètres, ont été concédées à l'Est-Algérien à titre éventuel.

La Compagnie, pour se procurer les ressources nécessaires à la construction de ce réseau, a porté son capital de 10 à 13 millions, puis à 25 millions, capital divisé aujourd'hui en 50.000 actions de 500 fr. entièrement libérées.

Outre les 34.432 obligations déjà émises, elle en émet en ce moment 203.500 ; elle en émettra ultérieurement, s'il y a lieu, 25.598.

La garantie de l'État est constituée comme suit :

Une première convention avait affecté à la ligne de Constantine à Sétif une garantie de 1.139.250 fr.

La convention conclue, le 30 juin 1880, entre le gouverneur général de l'Algérie et la Compagnie de l'Est-Algérien, et approuvée par la loi du 2 août 1880, a stipulé de nouvelles garanties s'élevant à :

Pour la ligne de la Maison-Carrée à Ménerville	511.300
Pour la ligne de Sétif à Ménerville	3.450.000
Pour l'embranchement d'El-Guerrah à Batna	588.000
	<u>4.549.300</u>

Si, à cette somme, on ajoute la garantie primitive de 1.139.250 fr., on trouve un total de 5.688,550 fr., constituant le revenu net annuel garanti par l'État, pour l'ensemble des 527 kilomètres du réseau concédé à titre définitif, total représentant 11.410 fr. par kilomètre pour la ligne de Constantine à la Maison Carrée, et 7.350 fr. par kilomètre pour la ligne d'El-Guerrah à Batna.

Dans le cas où la Compagnie aurait à émettre les 25.598 obligations non comprises dans la souscription actuelle, le total des obligations émises par l'Est-Algérien s'élèverait à 263.580 obligations dont l'intérêt et l'amortissement exigeraient annuellement une somme de 4 millions 183.800 fr. La différence entre ce moment et celui du revenu net garanti par l'État, constitue un excédent disponible de 1.504.750 fr. représentant la rémunération au taux de 6 % du capital-actions de la Compagnie.

Le public considère à bon droit comme assurée cette rémunération du capital social à 6 % ; aussi les actions sont-elles cotées avec 125 fr. de prime, soit, ainsi que nous l'avons dit plus haut, 625 fr.

Est-ce là un cours maximum ? Nous ne le croyons pas. L'action de l'Est-Algérien sur laquelle, comme on vient de le voir, s'étend la garantie de l'État, offre, sous le rapport du revenu, la même sécurité qu'une obligation. Elle a, en outre, devant elle les avantages pouvant résulter du développement du trafic.

L'action de l'Est-Algérien à 620 fr. est donc encore à un prix qui doit tenter l'acheteur, et ce cours justifie, dès maintenant, nos appréciations antérieures à son égard.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 avril 1882)
(*Le Journal des chemins de fer*, 29 avril 1882)

La Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien a tenu son assemblée générale annuelle, le 22 avril, sous la présidence de M. Durrieu, président du Conseil d'administration.

Toutes les résolutions soumises à la réunion ont été votées à l'unanimité. En voici le texte :

I. Après avoir entendu le rapport des commissaires, l'assemblée générale approuve le rapport, les comptes et le bilan de l'exercice 1881 qui lui ont été présentés par le conseil d'administration.

Elle approuve le paiement de 18 francs fait le 1^{er} mars 1882 sur le coupon n° 12, pour solde des intérêts de l'année 1881.

II. L'assemblée générale nomme administrateurs, conformément à l'article 20 des statuts, MM. Durrieu, Joret, [Léopold] Léger, le général Liébert, de Reinach et L[éon] Thelier.

III. L'assemblée générale nomme commissaires, pour l'année 1883, MM A[ibert] Chabert, R[ené] de Mas Latrie, et fixe à 1.200 francs leur rémunération individuelle.

Chemins de fer de l'Est-Algérien
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 16 avril 1883)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est-Algérien a eu lieu hier.

Elle a donné son approbation au rapport du conseil d'administration, aux comptes et au bilan de l'exercice 1882, et approuvé également le paiement de 15 francs fait, le 1^{er} mars dernier, sur le coupon n° 15.

L'assemblée a autorisé le conseil à poursuivre la réalisation de la convention passée avec l'État pour la ligne de Ménerville à Tizi-Ouzou, soumise actuellement à la sanction du Parlement et à pourvoir à son exécution, notamment en ce qui concerne l'article 5.

Elle a réélu administrateur M. Léon Thelie et nommé M. Chabert à ces mêmes fonctions.

M. de Mas-Latrie a été confirmé dans ses pouvoirs de commissaire pour 1883. M. Brueyre ⁵ a été nommé commissaire, en remplacement de M. Chabert élu administrateur.

CHEMINS DE FER DE L'EST ALGÉRIEN
(*Le Journal des débats*, 20 avril 1883)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires a eu lieu le 14 avril 1883, sous la présidence de M. [Henri] Durrieu, président du conseil d'administration ; elle avait à délibérer sur les comptes de 1882 et à nommer des administrateurs et des commissaires.

Les résolutions présentées par le conseil d'administration ont été votées à l'unanimité.

L'assemblée générale a réélu administrateurs M. Léon Thelie, administrateur sortant, et nommé administrateur M. Albert Chabert ; MM. R[ené] de Mas Latrie et [Loys] Brueyre ont été nommés commissaires.

NÉCROLOGIE
Henri Joret
(*Le Journal des débats*, 5 décembre 1883)

M. H. Joret, directeur général de la Compagnie des chemins de fer de l'Est algérien ; ancien gérant de la Société H. Joret et Cie, est décédé le 30 novembre dernier, en sa propriété de Gouvieux, à l'âge de cinquante-huit ans.

Les obsèques auront lieu aujourd'hui mercredi, 5 du courant, midi très précis, en l'église de la Trinité, à Paris.

⁵ Benjamin Auguste Ludovic (« Loys ») Brueyre (Paris, 10 novembre 1835-Paris VIII^e, 17 novembre 1908) : chef de division à l'administration générale de l'Assistance publique. Il intervient dans différentes affaires liées à la Société des ponts et travaux en fer : commissaire des comptes des Chemins de fer de l'Est-Algérien et des Chemins de fer du Sud de la France, fossoyeur de la Société internationale du canal maritime de Corinthe, administrateur des Chemins de fer garantis des colonies françaises (Saïgon-Mytho).

La famille et les amis de M. H. Joret prient les personnes qui n'auraient pas reçu d'invitation de considérer le présent avis comme devant en tenir lieu.

EST-ALGÉRIEN
(*Le Journal des finances*, 3 mai 1884)

Les actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est-Algérien se sont réunis aujourd'hui en assemblée générale annuelle, sous la présidence de M. Henri Durrieu, président du conseil d'administration.

Ils ont approuvé les comptes de l'exercice 1883 ainsi que le paiement de 15 fr. fait le 1^{er} mars dernier, paiement qui complète le revenu de 30 fr. pour l'exercice 1883.

Les actionnaires ont également approuvé les conventions passées avec l'État pour les lignes de Ménerville à Tizi-Ouzou, de Bouges à Beni-Mançour et de Batna à Biskra, et autorisé le conseil à pourvoir à leur exécution au moyen d'émissions d'obligations.

M. le vicomte d'Haussonville ⁶ a été nommé administrateur en remplacement de M. Joret, décédé. M. le baron J. de Reinach, administrateur sortant, a été réélu pour une période de cinq ans et MM. R[ené] de Mas Latrie et [Loys] Brueyre ont été confirmés dans leurs fonctions de commissaires des comptes pour l'exercice 1884.

EST-ALGÉRIEN
(*Le Capitaliste*, 29 avril 1885)

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est-Algérien s'est tenue le 26 avril, sous la présidence de M. [Henri] Durrieu, président du conseil d'administration.

Après la lecture du rapport du conseil et de celui des commissaires, l'assemblée a approuvé les comptes et le bilan de 1884, ainsi que le paiement de 15 fr. fait le 1^{er} mars 1885 sur le coupon n° 18, qui complète le revenu de 30 fr. pour 1885.

Elle a, en outre, confirmé l'approbation, votée le 30 avril 1884, des conventions passées avec l'État le 5 et le 9 juin. 1883, pour les lignes de Batna à Biskra et de Bougie, à Beni-Mançour, et l'autorisation de pourvoir à leur exécution au moyen d'émissions d'obligations.

MM. le général Liébert, et L[éopold] Léger, administrateurs sortants, ont été réélus.

MM. [René] de Mas Latrie et [Loys] Brueyre ont été nommés commissaires pour l'année 1885.

BANQUE FRANCO-EGYPTIENNE*
SOCIETE ANONYME. - CAPITAL :50.000.000 DE FRANCS
A.G. du 25 avril 1855
(*Le Capitaliste*, 13 mai 1885)

Nous avons également pris part à la garantie de la souscription des obligations de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien et à un syndicat qui a acheté ferme

⁶ Paul Gabriel Othenin d'Haussonville (1843-1924) : député de la Seine-et-Marne (1871-1876), administrateur de la Société générale algérienne (démission en 1877), administrateur du PLM (1879), poussé à la démission en 1891 en raison de son rôle de délégué du comte de Paris auprès des comités royalistes de France.

une partie de l'Emprunt argentin 5 % émis à Londres par la maison J. S. Morgan et C°. La première de ces affaires a été liquidée depuis la clôture de l'exercice.

(*Le Capitaliste*, 12 août 1885)

La Société générale a terminé le placement d'un solde d'obligations de l'Est-Algérien.

Plus de Travail pour les Français !
(*L'Écho du Sahara*, 14 mars 1886)

Sous ce titre, l'Écho du 10 janvier a publié la plainte d'un ouvrier français auquel on avait refusé du travail sur la ligne de Biskra.

Notre excellent député, toujours soucieux de l'intérêt de ses mandants, a cru devoir appeler, sur le fait signalé par cet ouvrier, l'attention de M. le gouverneur général qui, après enquête, a adressé à M. Treille la lettre suivante :

Alger, le 25 février 1886.
Le Gouverneur général de l'Algérie
à monsieur Treille, député, Paris.

Monsieur le député,

Par votre lettre du 18 janvier dernier, vous avez bien voulu m'entretenir d'un incident soulevé par l'*Écho du Sahara* au sujet de l'accusation portée contre l'un des entrepreneurs de la ligne ferrée de Batna à Biskra, d'avoir refusé, de parti-pris, d'employer des ouvriers français.

Je me suis empressé de demander des renseignements et voici la vérité sur cette affaire, dont l'importance a été, comme il arrive trop souvent, sensiblement exagérée.

Un ouvrier tailleur de pierres, du nom de Harry Jean, originaire de Batna, s'était présenté, au commencement du mois de janvier dernier, sur les chantiers de M. Waligorski⁷, tâcheron de l'Association des constructeurs de la ligne précitée.

Un chef de chantier de ce tâcheron, français d'origine, lui répondit, on ne sait au juste pour quel motif, que non-seulement on ne voulait pas embaucher d'ouvriers français mais qu'on allait renvoyer tous ceux qui travaillaient déjà.

Or, ce chef de chantier, n'était nullement autorisé à tenir un pareil langage.

La Compagnie employait, en effet, à cette date, et occupe encore 150 Français à qui sont confiés les meilleurs emplois.

Les entrepreneurs le sont tous et si on a recours à la main-d'œuvre étrangère, ce n'est pas par préférence mais à cause de l'insuffisance de la main-d'œuvre nationale.

Cette réponse brutale ne peut trouver son explication que dans un ressentiment personnel ou toute autre cause demeurée inconnue.

Toute cette affaire se réduit donc à un simple incident regrettable, sans doute, mais qui a eu son dénouement dans le renvoi de l'auteur du fâcheux propos dont il s'agit.

Veillez agréer, Monsieur le député, l'assurance de ma haute considération.

Tirman.

⁷ [Henri Waligorski](#) (1853-1930) : ancien ingénieur des Batignolles sur le Bône-Guelma. Puis entrepreneur à son compte en Algérie, en Turquie et en Indochine.

Cette lettre n'infirmes nullement l'exactitude de notre information ; elle se borne à attribuer la responsabilité du fait incriminé à un surveillant qui a agi sans ordres et a même été renvoyé pour ce motif.

Mais nous n'avons jamais songé un seul instant à l'imputer à l'honorable M. Waligorski et encore moins à MM. les ingénieurs ou chefs de section de l'Est Algérien, dont le patriotisme nous est suffisamment connu.

A. B.

Compagnie de l'Est Algérien
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 avril 1886)

Le mercredi 21 avril s'est tenue, sous la présidence de M. H. Durrieu, président du conseil d'administration, l'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est algérien. L'ordre du jour comprenait :

1° Constitution du bureau ;

2° Lecture du rapport du conseil d'administration ;

3° Lecture du rapport des commissaires ;

Enfin, vote des résolutions proposées par le conseil d'administration, résolutions ainsi conçues :

1° Après avoir entendu le rapport des commissaires, l'assemblée générale approuve le rapport, les comptes et le bilan de l'exercice 1885 qui lui ont été présentés par le conseil d'administration ; . Elle approuve le paiement de 15 fr. fait le 1er mars 1886 sur le coupon n° 20 qui complète le revenu de 30 fr. pour l'année 1885 ;

2° L'assemblée générale approuve la convention passée avec l'État le 20 juin 1885, pour la ligne des Ouled-Ramoun à Aïn-Beïda, et autorise le conseil à pourvoir à son exécution au moyen d'émission d'obligations.

L'article 20 des statuts porte : « Le remplacement des administrateurs s'opérera par cinquième chaque année, suivant l'ordre fixe d'abord par un tirage au sort. »

Le sort ayant désigné M. Durrieu, président du conseil d'administration, sa réélection a été proposée à l'assemblée. La décision de celle-ci ne faisait l'objet d'aucun doute. L'élection a eu lieu à l'unanimité.

MM. Mas-Latrie et Brueyre ont été nommés commissaires pour l'exercice 1886.

LES MINISTRES EN ALGÉRIE
(De notre correspondant particulier.)
(*Le Temps*, 23 avril 1887)

Djefna (par dépêche télégraphique)

Constantine, 21 avril.

Au déjeuner officiel qui a eu lieu ce matin à la préfecture assistaient MM. Granet et Millaud, et leurs chefs de cabinet, le gouverneur général et l'un de ses officiers d'ordonnance, le capitaine Viala, les généraux Delebecque et Ritter, le président du conseil général de Constantine, le général Arnaudeau, sénateur et M^{me} Millaud.

M. Berthelot, fatigué, était resté à Sétif.

Dans l'après-midi, M. Millaud et M^{me} Millaud ont visité Constantine. Les membres de la caravane ont parcouru les rues et les environs, qu'ils trouvent très pittoresques.

Le ministre des travaux publics a remis la croix de la Légion d'honneur à M. Laissac, ingénieur de l'Est-Algérien à Bougie, qui a contribué à la construction de plusieurs chemins de fer algériens.

AFFAIRES COLONIALES
Algérie
(*Le Temps*, 21 mai 1887)
(*Le Journal des chemins de fer*, 28 mai 1887, p. 356)

On nous écrit d'Alger, le 17 mai :

On annonce que la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien propose à l'État de se charger de la construction du port de Bougie*, évaluée à la somme de 9 millions, à condition d'être autorisée à se récupérer de ses avances au moyen d'une taxe à prélever sur le tonnage des navires qui entreraient dans le port.

Il est probable que cette combinaison pourra aboutir. La ligne de Bougie à Sétif sera terminée l'an prochain, et la Compagnie concessionnaire a un intérêt majeur à ce qu'elle aboutisse à un port convenablement aménagé.

L'État, de son côté, ne trouvera que des avantages à l'acceptation de ces propositions.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 avril 1888)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires s'est réunie le 14 avril 1888, sous la présidence de M. [Henri] Durrieu, président du conseil d'administration. Les résolutions présentées par le conseil d'administration ont été votées à l'unanimité. L'assemblée générale a approuvé les comptes de l'année 1887 et le paiement de 30 fr. par action, comme les années précédentes.

L'assemblée générale a réélu administrateurs MM. Léon Thelier et Albert Chabert. MM. R[ené] de Mas Latrie et [Loys] Brueyre ont été nommés commissaires.

Accident de Tazmalt
(*L'Oued-Sahel*, 1^{er} novembre 1888)

La Compagnie Merlo ⁸ et Waligorski terminait dimanche, 28 octobre, ses opérations de ballastage par un dernier train composé de neuf plates-formes chargées de caillasse que la locomotive refoulait en gare pour en opérer le déchargement.

Sur le train était monté le personnel chargé de l'opération du ballastage.

À 1 h. 30 de l'après-midi, au passage de l'aiguille d'entrée de la station de Tazmalt, le premier wagon a éprouvé un choc qui lui a fait quitter la voie qu'il devait suivre. Comme heureusement, à ce moment, une minute à peine avant l'arrêt prévu du train, la vitesse était ralentie, il n'a pu entraîner que le premier essieu de la seconde plate-forme.

⁸ Jean Merlo (1844-1912) : entrepreneur à Saint-Eugène (Alger). Il réalisa plusieurs lots sur les lignes Alger-Constantine, Batna-Biskra et Béni Mançour-Bougie pour l'Est-Algérien.

L'arrêt complet n'ayant été obtenu qu'à 40 mètres environ du point où le choc s'est produit, par suite de l'impulsion donnée par le reste du train en marche, ce wagon se renversa sans dessus-dessous. Des sept personnes qui le montaient, trois ont sauté à terre sans se faire le moindre mal, les quatre autres se sont trouvés emprisonnés, comme sous une cloche, sous le wagon renversé et ont été pendant quelques mètres roulés au milieu de la caillasse, horriblement contusionnés et excoriés, le conducteur de l'entreprise et un piqueur de l'Est-Algérien ont eu, l'un une fracture de la cuisse, l'autre, une fracture de la jambe.

Plus triste est encore la destinée d'un Marocain et d'un Calabrais qui étaient sur le deuxième wagon ; ils ont été si malheureusement projetés sur la voie qu'ils se sont trouvés l'un et l'autre engagés sous les plates-formes non déraillées : le premier a eu le bassin écrasé et est mort sur le coup, l'autre a eu les deux cuisses broyées à leur partie supérieure et a expiré quelques heures après.

D'après des renseignements qui nous sont parvenus ce jour, l'état des blessés est aussi satisfaisant que possible.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
Assemblée générale des actionnaires du 14 avril 1888
RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
(*Le Capitaliste*, 26 décembre 1888)

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale, conformément aux statuts de notre Société, à l'effet d'entendre le rapport de votre conseil d'administration sur les faits de sa gestion, le rapport de MM. vos commissaires et pour recevoir les comptes de l'exercice 1887.

Depuis notre réunion du 2 avril 1887, aucune section nouvelle de nos lignes en construction n'a été ouverte à l'exploitation. Nous avons signalé dans notre rapport précédent les ouvertures partielles qui avaient eu lieu les 25 janvier et 9 février 1887. Nous n'avons qu'à vous indiquer notre participation aux fêtes officielles d'inauguration, qui ont eu lieu en Algérie à la fin du mois d'avril 1887.

L'ouverture à l'exploitation de notre ligne principale de Maison-Carrée à Constantine, qui a eu lieu, comme vous le savez, le 3 novembre 1886, permettait la communication sans interruption par voie ferrée d'Oran à Tunis. Un voyage spécial d'inauguration et de nombreuses fêtes ont été organisées à ce sujet par les soins du gouvernement général. Nous avons jugé convenable que notre Compagnie fût représentée. Votre président est allé en Algérie dans ce but et a fait les honneurs de vos lignes à tous ceux qui s'étaient rendus de France en Algérie pour ces fêtes officielles, auxquelles assistaient de hautes notabilités, des membres du Parlement et de nombreux invités.

À cette occasion, nous avons reçu de nombreuses félicitations, tant sur nos travaux que sur l'organisation de nos services. Nous sommes heureux d'avoir à vous les transmettre.

Voici maintenant, messieurs, des renseignements sur l'état des travaux de nos diverses lignes.

Lignes en construction

1. — Division du Constantine

Ligne de Bougie à Beni-Mançour

La première section de cette ligne comprise entre Bougie et El-K'seur est terminée depuis quelque temps déjà. Le matériel roulant nécessaire est transporté à Bougie. Sous

la date du 3 janvier dernier, nous avons demandé à M. le ministre des travaux publics d'en autoriser la mise en exploitation. Jusqu'à présent, il n'a pas été fait de réponse définitive à cette demande.

D'El-K'seur à Beni-Mançour les travaux sont poussés avec activité et sont très avancés; nous pensons que la ligne entière sera terminée au commencement de l'année prochaine.

Ligne de Batna à Biskra

Cette ligne est exploitée entre Batna et El-Kantara.

D'El-Kantara à Biskra les travaux sont très avancés et la ligne pourra être livrée à l'exploitation dans le courant du mois de mai.

Ligne des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beida

Les travaux sont entrepris avec activité sur toute l'étendue de cette ligne, le matériel fixe est rendu à pied d'œuvre, les locomotives sont à Constantine et le matériel roulant terminé est en cours d'expédition. Toutes les mesures nécessaires sont donc prises pour que l'ouverture puisse être faite dans le plus bref délai possible.

II. — Division d'Alger

Ligne de Ménerville à Tizi-Ouzou

Les travaux de la deuxième partie de cette ligne comprise entre Haussonvillers et Tizi-Ouzou, la seule qui ne soit pas encore ouverte à l'exploitation, ont été un peu retardés par les mauvais temps, qui ont déterminé quelques éboulements dans les tranchées argileuses. Ce retard sera de peu d'importance, car la commission chargée de procéder à la réception de la ligne est déjà désignée par M. le ministre des travaux publics et elle doit commencer ses opérations dès que le temps le lui permettra.

Lignes en exploitation

Pendant l'année 1887, nous avons continué, sur les dernières sections de la ligne de Sétif à Ménerville, certains travaux de consolidation et de parachèvement qui n'avaient pu être terminés avant l'ouverture de ces sections, et que la mauvaise qualité des terrains traversés a rendus successivement nécessaires.

Lignes concédées à titre éventuel et lignes nouvelles Nous vous avons indiqué dans notre rapport de l'année dernière quelle était, pour ces lignes, la situation de nos études et de nos demandes en concession définitive. Depuis cette époque, ces questions n'ont pas encore reçu de solution et nous n'avons aucun fait nouveau à vous signaler à leur sujet.

Dépenses de premier établissement

Le compte de premier établissement était, au 31 décembre 1886, de fr. 141.119.550 27

Au 31 décembre 1887, il s'élève à la somme de 160.338.286 62

La différence, soit 19.218.736 35

représente les dépenses faites pendant l'année 1887.

Exploitation

Nous n'avons aucun fait exceptionnel à vous signaler pour l'exercice 1887, et nous nous bornerons, comme chaque année, à mentionner les résultats de l'exploitation des différentes lignes.

Nous vous donnons dans les tableaux ci-après le relevé des recettes pour la grande et la petite vitesse de ces lignes ou sections.

Tableau comparatif des recettes en 1886 et 1887 (fr.)

Ligne d'Alger à Maison-Carrée

Exercice 1886. — Année entière
Longueur exploitée : 10 km 571 m. 46

Grande vitesse
104.041 voyageurs ayant produit 65.241 76
Accessoires de la grande vitesse 6.571 03
Total de la grande vitesse 71.812 79
Petite vitesse
42.643 t. 6 marchandises et accessoires 65.623 93
Total pour 1886 137.436 72
Soit par kilomètre 13.000 74

Exercice 1887. — Année entière
Longueur exploitée : 10 km 571 met. 56

Grande vitesse
117.064 voyageurs ayant produit 77.890 21
Accessoires de la grande vitesse 12.861 80
Total de la grande vitesse 90.752 01
Petite vitesse
53.993 t. 2 marchandises et accessoires 76.436 17
Total pour 1887 167.188 18
Soit par kilomètre Fr. 15.815 06
Différence en faveur de 1887 : 2.814 fr. 82 par kilomètre et 21.64 %.

Tableau comparatif des recettes en 1886 et 1887

Ligne de Maison-Carrée à Constantine

Exercice 1886. — Du 2 novembre au 31 décembre

Longueur exploitée: 452 km, 374 m., 14 Grande vitesse

49.067 voyageurs ayant produit 214.619 93
Accessoires de la G. V. 26.798 50
Total de la G. V. 241.418 43
Petite vitesse
28.585 t. 6 marchandises et accessoires 233.631 36
Total pour 1886 538,099 79
Correspondant à une recette kilométrique annuelle de 7.359 87

Exercice 1887. — Année entière
Longueur exploitée : 452 km, 374 m., 14

Grande vitesse
354.389 voyageurs ayant produit 1.420.699 93
Accessoires de la G. V. 159.816 34
Total de la G. V. 1.580.516 27
Petite vitesse
136.184 t. marchandises et accessoires 1.473.039 94
Total pour 1887 3.053.556 21
Soit une recette kilométrique de 6.750 08
Différence en faveur de 1886 : 609 fr. 79 par kilomètre et 8.28 %

Ligne d'El-Guerrah à Batna

Exercice 1886. — Année entière

Longueur exploitée: 80 kilomètres

Grande vitesse

59.580 voyageurs ayant produit 171.355 85
Accessoires de la G. V. 22.085 83
Total de la G. V. 193.440 88

Petite vitesse

50.105 tonnes marchandises et accessoires 412.356 11
Total pour 1886 605.796 99
Soit par kilomètre 7.572 46

Exercice 1887. Année entière
Longueur exploitée : 80 kilomètres
Grande vitesse

57.338 voyageurs ayant produit 173.744 01
Accessoires de la G. V. 26.451 45
Total de la G. V. 200.195 46

Petite vitesse

26.234 t. 5 marchandises et accessoires 254.741 33
Total pour 1887 455.136 79
Soit par kilomètre 5.689 20

Différence en faveur de 1886 : 1.883 fr. 26 par kilomètre et 24.86 %

Tableau comparant des recettes en 1886 et 1887

Ligne de Batna à El-Kantara

Exercice 1886

De Batna à Aïn-Touta

Longueur exploitée, du 26 juillet au 31 décembre : 32 km, 984 m.

Grande vitesse

5.242 voyageurs ayant produit 9.971 62
Accessoires de la G. V. 462 69
Total de la G. V. 10.434 61

Petite vitesse

7,687 t. 4 marchandises et accessoires 34.761 40
Total pour 1886 45.195 91
Soit une recette annuelle de 103.75125
Et par kilomètre 3.145 50

Exercice 1887

De Batna à Aïn-Touta, 22 j. à 32 km 984 m.

De Batna à El-Kantara, 343 j. à 65 km 235 m.

Longueur moyenne exploitée : 60 k., 073 m., 72

Grande vitesse

24.534 voyageurs ayant produit 83.454 12
Accessoires de la G. V. 10.497 80
Total de la G. V. 93.95192

Petite vitesse

16,057 t. 5 marchandises et accessoires 117.789 62
Total pour 1887 211.74154
Soit une recette kilométrique annuelle de 3.496 85

Différence en faveur de 1887 : 351 fr. 85 par kilomètre et 11.16 %

Ligne de Ménerville à Haussonvillers

Exercice 1886

De Ménerville à Bordj-Menaïel

Longueur exploitée, du 20 août au 31 décembre : 15 km, 190 m., 76

Grande vitesse

17.139 voyageurs ayant produit 15.667 78

Accessoires de la G. V. 1.278 69

Total de la G. V. 16.946 47

Petite vitesse

8.355 t. 6 marchandises et accessoires 23.625 48

Total pour 1886 40.571 95

Soit une recette annuelle de 110.511 05

Et par kilomètre 7.380 30

Exercice 1887

De Ménerville à Bordj-Menaïel, 24 j. à 15 k. 190 m. 76

De Ménerville à Haussonvillers, 341 j. à 27 k. 240 m.

Longueur moyenne exploitée : 26 k., 447 m., 72

Grande vitesse

54.572 voyageurs ayant produit 64.962 70

Accessoires de la G. V. 5.063 99

Total de la G. V. 70.026 69

Petite vitesse

19.443 t. 2 marchandises et accessoires 71.761 00

Total pour 1887 141.787 69

Soit une recette annuelle de 146.035 00

Et par kilomètre 5.361 05

Différence en faveur de 1886 : 2.019 fr. 25 par kilomètre et 27.36 %

Les recettes détaillées dans les tableaux qui précèdent, se résument ainsi :

Alger à Maison-Carrée	167.188 18
Maison-Carrée à Constantine	3.053.556 21
El-Guerrah à Batna	455.136 79
Batna à Biskra	211.741 54
Ménerville à Tizi-Ouzou	141.787 67
Total	4.029.410 41

La longueur moyenne de la partie exploitée pendant tout l'exercice a été de 630 kilomètres ; la moyenne kilométrique des produits ramenée à l'année est de 6.396 fr. 45. Le montant total des recettes de 1886 était de 8 millions 931.307 fr. 42, la recette totale de 1887 est donc supérieure à celle de l'année précédente, mais, néanmoins, la recette moyenne kilométrique de 1887 est inférieure, en réalité, à la recette moyenne kilométrique de 1886, le nombre des kilomètres exploités étant plus considérable.

Cet abaissement de la recette kilométrique provient de l'insuffisance de la récolte des céréales, qui a été presque nulle par suite de la grande sécheresse, et des dégâts causés par les sauterelles. En certains endroits, la pénurie a été si grande que le gouvernement a dû distribuer du grain pour permettre aux indigènes d'ensemencer leurs terres.

Nous espérons que les récoltes de l'année 1888 seront meilleures, elles se présentent, du reste, dans des conditions favorables.

Nos dépenses d'exploitation ont été maintenues, comme les années précédentes, dans les limites des barèmes établis par nos conventions avec l'État.

Caisse de retraite et Caisse de secours

Caisse de retraite

Les opérations de la caisse des retraites peuvent se résumer ainsi (fr.) :

Solde au 1^{er} janvier 1887 43.954 46

1° Participation de la Compagnie égale au montant de retenues exercées sur le traitement du personnel 14.37149

2° Virement au fonds de dotation par la caisse des retraites (vieillesse), de la moitié des retenues rétroactives exercées sur le traitement des agents admis à faire remonter leurs services à la date de leur entrée à la Compagnie (art. 12 du règlement).

59 fr. 25 chaque trimestre, soit 237 00

58.562 95

3° Intérêts de placements de fonds sur 140 obligations nominatives 2.037 00

Total 60.599 95

Représentés par 140 obligations qui ont coûté 47.744 75

Frais de conversion 30 40

Soit 47.775 15

Elles avaient au 31 décembre 1887 une valeur de 377 fr. 45 par titre, soit 52.843 00

Il restait donc à employer la différence entre 60.593 95

le montant du solde créancier de la caisse, et la somme déjà placée de 47.775 15

Soit 12.824 80

Cette somme a été employée en achat d'obligations.

Caisse de secours

Solde disponible au 31 décembre 1887 18.702 76

Recettes 49.409 94

Total 68.112 70

Dépenses 47.187 43

Reste 20.975 27

Représentés par 70 obligations libérées ayant une valeur, au 31 décembre 1887, de 26.421 50

Situation financière

Pour faire face aux dépenses nécessitées par les travaux de nos lignes, nous avons placé en 1887 16.000 obligations au prix moyen de 362 fr. 60 par titre, et sans avoir recours à une émission publique et dans des conditions très favorables au bon classement de nos titres et qui témoignent de l'entière sécurité qu'ils inspirent.

Au 31 décembre 1887, le revenu garanti restant disponible était de 1.237.831 fr. Nous continuerons à négocier nos obligations au fur et à mesure des besoins de nos travaux.

L'article 20 des statuts porte :

« Le remplacement des administrateurs s'opérera par cinquième, chaque année, suivant l'ordre fixé d'abord par un tirage au sort.

Les administrateurs sortants peuvent être réélus. »

Le sort a désigné MM. Léon Thelier et Albert Chabert.

Nous vous proposons de réélire MM. Thelier et Chabert.

Vous allez entendre le rapport de vos commissaires sur le bilan et sur les comptes de l'exercice 1887.

Aux termes des articles 30 et 32 de vos statuts

vous aurez, comme les années précédentes, à procéder à la nomination des commissaires pour l'an née 1888 et à fixer leur rémunération.

RAPPORT

présenté par les commissaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien
à l'assemblée générale du 14 avril 1888

.....

RÉSOLUTIONS

votées à l'unanimité par l'assemblée générale du 14 avril 1888

Première résolution

Après avoir entendu le rapport des commissaires, l'assemblée générale approuve le rapport, les comptes et le bilan de l'exercice 1887 qui lui ont été présentés par le conseil d'administration.

Elle approuve le paiement de 15 fr. fait le 1^{er} mars 1888 sur le coupon n° 24 des actions, qui complète le revenu de 30 fr. pour l'année 1887.

Deuxième résolution

L'assemblée générale, en conformité de l'article 20 des statuts, réélit MM. Léon Thelier et Albert Chabert, administrateurs, pour une période de cinq années.

Troisième résolution

L'assemblée générale, en conformité des articles 30 et 32 des statuts, nomme commissaires, pour l'exercice 1888, MM. R[ené] de Mas Latrie et [Loys] Brueyre, et fixe à 1.200 fr. leur rémunération individuelle.

Assemblées générales (*Le Gaulois*, 9 avril 1889)

Les actionnaires de la compagnie des chemins de l'Est-Algérien, ont tenu leur assemblée générale le samedi 6 avril, sous la présidence de M. [Henri] Durrieu

Le dividende a été fixé à 30 francs par action.

Les dépenses du premier établissement au 31 décembre 1888 s'élèvent à 175.307.000 fr.

Les ressources à la même date avaient été 25 millions capital-actions, et 162 millions capital-obligations. Les disponibilités s'élèvent à 16 millions.

Les recettes des 795 kilomètres exploités ont été, en 1888, de 4.313.396 fr.

Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 avril 1889)

.....
Le nombre total de kilomètres exploités au 31 décembre 1888 était de 795 km 719. Il n'était en 1887 que de 638 kilomètres. La longueur en exploitation s'est accrue de 157 km 719.

Cette différence provient de l'adjonction à la ligne de Ménerville à Tizi-Ouzou, de la section d'Haussonvillers à Tizi-Ouzou, d'une longueur de 23 km 700, à la date du 57 mai ; de l'adjonction de la partie de la ligne de Batna à Biskra, comprise entre El-Kantara et Biskra, d'une longueur de 57 km. 098 à la date du 1^{er} juillet ; enfin, de celle

de la ligne de Bougie à Beni-Mançour comprise entre Bougie et Tazmalt, d'une longueur de 80 km 841.12 à la date du 10 décembre.

La longueur moyenne kilométrique exploitée pendant l'année 1888 a été de 683 kilomètres.

Les recettes de 1887 avaient atteint 4 millions 29.410 francs et donné une recette moyenne kilométrique de 6.390 fr. 45. La recette totale de 1888 a été de 4.212.396 fr. ; la recette moyenne kilométrique est descendue à 6.172 fr. 05, en diminution de 224 fr. 43.

Cette moins-value est due uniquement à la pénurie des transports de céréales. Toute la région des hauts plateaux comprise entre Bordj-Bou-Argeridj et Constantine, ainsi que la région de Batna à El-Guerrah ayant été complètement dévastées par les criquets.

Les dépenses d'exploitation sont restées, comme les années précédentes, dans la limite des différents barèmes qui servent de base aux conventions intervenues entre l'État et notre Compagnie.

Toutes les lignes sont terminées maintenant ; la fin de l'année sera consacrée à l'achèvement du règlement des comptes des travaux, la tâche de la Compagnie, au point de vue de la construction des lignes, est à peu près accomplie. Le nombre de kilomètres au 31 décembre 1883 est de 795 km 719 ; il n'était en 1837 que de 038 kilomètres.

.....

Chemins de fer de l'Est-Algérien

(*Gil Blas*, 16 avril 1889)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien a eu lieu le 6 avril. Après avoir entendu le rapport des commissaires, l'assemblée a approuvé le rapport, les comptes et le bilan de l'exercice 1888, qui lui ont été présentés par le conseil d'administration.

Elle a approuvé, par suite, le paiement de 15 fr. fait le 1^{er} mars 1889 sur le coupon n° 26, qui complète le revenu de 30 fr. pour l'année 1888. M. le baron de Reinach, administrateur sortant, a été réélu. Les pouvoirs des commissaires, MM. [Loys] Brueyre et [René] de Mas Latrie, ont été renouvelés.

NÉCROLOGIE

Henri Durrieu

(*Le Gaulois*, 12 février 1890)

M. Henri-Jean Durrieu, comte romain, ancien receveur général du Bas-Rhin, président du conseil d'administration des chemins de fer de l'Est-Algérien, commandeur de la Légion d'honneur, a succombé hier, à Paris, dans sa soixante-neuvième année.

Il était le beau-frère de M. Louis Lacave-Laplagne, ministre des finances sous la monarchie de Juillet. Ses obsèques auront lieu demain, à dix heures, en l'église Saint-Philippe du Roule.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN

Assemblée générale du 26 avril 1890

(*Le Journal des chemins de fer*, 3 mai 1890, p. 277)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires a eu lieu, le 26 avril, sous la présidence de M. Jacques de Reinach.

Voici le bilan de la Compagnie au 31 décembre 1889 :

ACTIF		
1° Comptes de premier établissement		
Lignes en exploitation :	182.708.362 85	
Études en extension du réseau :	71.896 08	182.840.249 53
2° Valeurs disponibles		
Caisses : Paris, Alger, Constantine :	99.417 18	
Banquiers divers :	2.841.803 99	
Placements de fonds :	1.251.641 17	
Garanties de l'État :	12.065.597 45	16.258.469 79
3° Débiteurs divers		
Cautionnements :	20.000 00	
Services de l'exploitation :	2.272.805 14	2.292.805 14
4° Immeubles et mobilier		
Hôtel et mobilier Paris et Alger		432.362 79
5° Débiteurs divers et comptes d'ordre		
Divers		61.731 40
Total de l'actif		<u>201.905.608 65</u>
PASSIF		
1° Capital		
Capital social :		
Actions en cours :	49.890 00	
Actions de jouissance :	110	25.000.000 00
2° Emprunts		
Obligations :		
En circulation :	500.429 00	
Amorties :	6.771 00	171.065.906 05
3° Coupons à payer		
Actions :	743.548 09	
Obligations :	3.635.688 91	4.379.237 00
4° Comptes créditeurs		
Entrepreneurs :	142.390 30	

Actions exécutées :	950 91	
Obligations exécutées :	950 81	
Amortissements :	605.820 59	
Caisses des retraites et de secours :	140.975 46	
Réserves de l'exploitation :	170.743 36	1.064.822 42
5° Crédeurs divers et comptes d'ordre		
Divers		395.643 18
Total		<u>201.905.608 65</u>

La Compagnie de l'Est-Algérien a, depuis le 11 juillet 1889 livré à l'exploitation la totalité des lignes qui lui ont été concédées à titre définitif, et dont la longueur est de 886 km.

Les recettes brutes totales ont été de	5.233.350
Elles avaient été en 1888 de	4.212.396
Augmentation en 1889	<u>1.020.954</u>

C'est sur la ligne principale de Maison-Carrée à Constantine que l'accroissement des recettes a été le plus accentué. La plus-value ressort à 340.216 fr. 63 c., soit par kilomètre 752 fr. 06 c.

Pour la première fois, les recettes de cette ligne sont supérieures au chiffre minimum du barème d'exploitation qui est de 7.460 fr. tandis que les recettes se sont élevées à 7.565 fr. 30 c. par kilomètre, soit 105 fr. 30 c. en plus, donnant ainsi un excédent de recettes sur le barème, de 47.635 francs.

Toutes les lignes ont, d'ailleurs, plus ou moins participé à l'amélioration des recettes, amélioration provenant du développement de la petite vitesse.

Quant aux dépenses d'exploitation, quoique plus élevées en 1889 qu'en 1888, elles sont, néanmoins, restées comme les années précédentes dans la limite des barèmes qui régissent la Compagnie.

Elles étaient fixées par ces barèmes à	5.870.782
Les recettes brutes ayant atteint seulement	5.233.250
Les dépenses d'exploitation l'ont emporté sur les produits bruts de	637.432
L'État ayant garanti à la Compagnie un revenu net de	9.735.951
L'avance à faire à la compagnie par l'État ressort à	<u>10.373.383</u>

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1889 et ratifié le paiement de 15 fr. fait le 1^{er} mars 1890 sur le coupon numéro 28 qui complète le revenu de 30 francs pour l'année 1889.

Elle a décidé ensuite qu'à l'avenir, le paiement de l'acompte sur le dividende aurait lieu le 15 novembre de chaque année et celui du complément du coupon, le 15 mai.

MM. le général Liébert et Léopold Léger, administrateurs sortants, ont été réélus.

L'assemblée a ratifié la nomination de M. Albert Dehaynin en remplacement de M. Henri Durrieu, décédé, et elle a nommé en qualité d'administrateurs nouveaux pour cinq ans, MM. [Joseph] Gay ⁹, président de la Société générale de crédit industriel et commercial, et Paul Durrieu ¹⁰, fils de l'ancien président du conseil.

Enfin, MM. [René] de Mas-Latrie et [Loys] Brueyre ont été maintenus dans leurs fonctions de commissaires des comptes.

Albert DEHAYNIN, président

Albert Édouard DEHAYNIN
(1841-1908)

Né le 1^{er} janvier 1841 à Paris.
Fils de Gabriel.
Entrepreneur de travaux publics (1862-1893).
Propriétaire et exploitant d'usines à gaz (1861-1880).
Fabrication d'agglomérés de houille (1862-1897).
Administrateur et président des Entrepôts et magasins généraux de Paris (1871-1902).
Conseiller municipal de Paris (1871-1874).
Administrateur et vice-président du CIC (1877-1894).
Administrateur de la Banque hypothécaire de France (1879).
Administrateur des Chemins de fer portugais (1886).
Administrateur et président de la Cie française d'éclairage et de chauffage par le gaz (1877-1902)
Administrateur du Ch. fer du Nord (1897-1902) à la suite de son père Gabriel.
Administrateur des Assurances La Nationale.
Chevalier du 30 juillet 1897 (min. du Commerce), officier de la Légion d'honneur du 9 janvier 1902 (min. des finances).
Décédé le 8 juin 1908, à Paris, 2, r. de la Faisanderie.

La Compagnie de l'Est-Algérien
(*Le Journal des débats*, supplément sur les colonies françaises d'Afrique,
14 décembre 1890)

Le réseau de la Compagnie de l'Est-Algérien a un développement de 900 kilomètres environ.

⁹ Joseph Gay (1839-1934), inspecteur des finances, conseiller d'État, directeur du mouvement général des fonds, vice-président (1885), puis président (1886-1894) du Crédit industriel et commercial, président de la Compagnie française des métaux (1892-1895)(émanation du CIC), des Chemins de fer du Sud de la France, de la Cie générale des mines d'or (1889-1891), de l'éphémère Cie générale industrielle (1891), administrateur de la Société lyonnaise de dépôts (SLD). Administrateur, puis vice président (1888-1900) de la Banque de l'Indo-Chine. Administrateur (1887), puis président (1900) des Chemins de fer de l'Ouest (réseau racheté par l'État en 1909), administrateur de la Société générale (1886-1894), du Crédit foncier de France (à partir de 1889), des Chemins de fer de l'Est-Algérien (1890-1892)...

¹⁰ Paul Durrieu (1855-1925) : fils d'Henri (ci-dessus). Conservateur du musée du Louvre, officier de la Légion d'honneur. Administrateur de la Compagnie des mines d'Aguilas et des Chemins de fer garantis des colonies françaises (Saïgon-Mytho).

Partant d'Alger, il aboutit à Constantine, à Tizi-Ouzou, dont la station est appelée à prendre un grand développement, à Aïn-Beïda et à Biskra.

Ce chemin de fer passe à travers les gorges de Tisser, près Palestro, un des points les plus pittoresques de l'Algérie, court au milieu des contrées les plus curieuses, de Constantine à Biskra, le point le plus rapproché du désert où l'on trouve des voies ferrées.

Chaque année, le nombre des touristes va en augmentant sur ce réseau qui englobe la partie de notre colonie, où le paysage offre les sites les plus variés et les plus pittoresques. Pour la seule ligne de Maison-Carrée à Constantine, les recettes ont été, pendant l'année 1889, de 3.422.346 francs. Il y a eu 360.872 voyageurs.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
Assemblée générale ordinaire du 29 avril 1891.
(*Le Journal des chemins de fer*, 2 mai 1891)

Cette assemblée s'est tenue sous la présidence de M. Albert Dehaynin, président du conseil d'administration.

Il résulte du rapport lu à la réunion que la recette totale de l'ensemble du réseau a été en 1890 de 6.696.204 fr., donnant un produit kilométrique moyen de 7.458 francs. En 1889, la recette avait été de 5.233.350 fr., soit, par kilomètre, de 6,198 francs. L'augmentation de la recette totale en faveur de 1890 a donc été de 1.462.854 francs et l'amélioration kilométrique de 1.266 francs.

Les dépenses d'exploitation ont atteint, l'année dernière, 6.330.376 francs, soit 7.052 francs par kilomètre. De sorte que les recettes nettes ont été, pour l'exercice 1890, de 365.828 francs, correspondant à un produit net de 406 francs par kilomètre.

Aux recettes nettes, de fr. 365.628
il faut ajouter, pour garantie de l'État 9.364.113
et, pour prélèvement sur les réserves d'exploitation 63.434
La Compagnie a disposé de la sorte de fr. 9 9 793.375
Cette somme a été répartie comme suit :
Service des obligations en cours 8.136.046
Service des obligations encore attachées à la souche 153.346
Amortissement des actions 8.283
Revenu de 30 fr. aux actions 1.496.700
Total égal 9.793.375

Il est à noter que les avances à faire à la Compagnie ont diminué, en 1890, de 1 million 9.270 francs par rapport à l'exercice 1889.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1890 et fixé le dividende de cet exercice à 30 francs, dont 15 francs ont été payés le 15 novembre dernier et 15 fr. seront mis en distribution à partir du 15 mai prochain.

Elle a en outre réélu M. Albert Dehaynin comme administrateur, et MM. L[oys] Brueyre et R[ené] de Mas-Latrie comme commissaires des comptes pour l'exercice 1891.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
Assemblée générale ordinaire du 16 mai 1892
(*Le Journal des chemins de fer*, 21 mai 1892, p. 3331)

Les compagnies algériennes sont, en ce moment, l'objet de vives attaques. Il n'est question de rien de moins que de leur imposer un abandon des conventions sur

lesquelles reposent la sécurité de leurs actionnaires et obligataires. Aussi l'assemblée de l'Est-Algérien était-elle impatientement attendue ; on espérait que des explications pourraient être fournies au sujet de l'attitude du gouvernement et des négociations entamées avec l'État.

L'assemblée s'est tenue, le 16 mai, sous la présidence de M. Albert Dehaynin, président du conseil d'administration.

On sait que le réseau de l'Est-Algérien est entièrement livré à l'exploitation depuis 1890. Le compte de premier établissement s'élevait, à la fin de 1891, à 189.573.592 francs, en augmentation de 3.676.070 fr. Cette dépense a été nécessitée par le développement du trafic du réseau. Une somme de 1.000.00 fr. environ a été employée en acquisition de matériel. Une somme de 2,676.745 fr. a été employée en travaux de parachèvement ou de consolidation de la voie. Quelle réfutation plus péremptoire des allégations qui montrent la compagnie indifférente aux résultats de son exploitation et à l'essor du trafic ?

Que l'on consulte, par exemple, le tableau des recettes de la ligne de Maison-Carrée à Constantine pendant les cinq dernières années ; cette ligne représente plus de la moitié du réseau. On constate que la recette kilométrique a passé de 6.750 fr. en 1888 à 9.446 fr. en 1891.

Voilà comme la compagnie dédaigne de favoriser l'augmentation des transports.

Pris dans leur ensemble, les résultats de l'exercice 1891 peuvent se résumer comme suit. Le revenu net garanti par l'État pour les diverses lignes du réseau en 1891 était de 9.976.880 fr. Les dépenses d'exploitation d'après le barème convenu avec l'État ont atteint 6.180.173 fr., ce qui a porté le total du revenu net et des dépenses d'exploitation à 16.177.054 fr. À déduire les recettes brutes en 1891 : 6.828.931 fr. Les avances à faire par l'État sont donc de 9.348.122 fr.

Au moyen d'un léger prélèvement sur les réserves, il eût été facile de maintenir à 30 fr. par action le revenu de l'exercice. Mais le conseil d'administration a estimé que de le ramener à 25 fr. En effet, d'une part, l'augmentation du trafic accroît les charges d'exploitation ; les barèmes ne laissent plus que des excédents moindres, et même, à partir de 1890, ces excédents font place à des insuffisances. D'autre part, les réserves des années antérieures trouvent leur emploi dans les travaux coûteux de la voie. Au bilan du 31 décembre 1891, la réserve ne figure plus que pour 180.368 fr.

L'assemblée a complètement approuvé le conseil d'administration. Elle a couvert d'applaudissements chaleureux une intéressante allocution de M. Dehaynin qui a fait justice des critiques dirigées contre la Compagnie. Quant au projet de convention nouvelle, « il serait prématuré, lit-on dans le rapport, d'entrer dès à présent dans l'examen de ses détails ». Les actionnaires auront, d'ailleurs, le dernier mot.

L'assemblée a approuvé à l'unanimité les comptes qui lui étaient soumis. Elle a fixé le dividende à 25 fr. par action payables : 15 fr. depuis novembre dernier et 10 fr. depuis le 16 mai.

MM. [Octave] Homberg ¹¹ et [Léon] Boucher-Léoménil ont été nommés administrateurs en remplacement de MM. [Alfred] Gay et le comte d'Haussonville,

¹¹ Octave Homberg (1844-1907) : inspecteur des Finances, il devient en 1880 directeur de la Société générale et la représente à la Société générale des chemins de fer économiques (1880), à la Caisse générale des familles (1881), aux Mines et usines d'Escombrera-Bleyberg (Espagne)(1882), à la Cie française des mines du Laurium (1887) à la Banque de l'Indochine et à la Société générale de fournitures militaires (Godillot)(1888) et aux Minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid (1889). Il quitte la Société générale en 1890 mais continue de siéger dans la plupart des sociétés précitées. Il devient censeur de la Banque de France (1891), administrateur des Chemins de fer de l'Est-Algérien (1892), des Chemins de fer de l'Ouest — Paris-Le Havre — (1893), des Chemins de fer du Sud de la France (dont il démissionne en 1894 lorsqu'ils commencent à sentir le soufre), des Minerais de fer de Krivoï-Rog, de la Banque impériale ottomane (1902)... Il mit le pied à l'étrier de son fils Octave (1876-1941), fondateur de la célèbre Société financière française et coloniale (SFFC).

démisionnaires. Les pouvoirs des commissaires MM. [Loys] Brueyre et [René] de Mas-Latrie ont renouvelés.

SCANDALE DE PANAMA

NÉCROLOGIE

Baron Jacques de Reinach
(*Le Figaro*, 21 novembre 1892)

Le baron Jacques avait épousé une nièce de Heine, M^{lle} Emden, dont il avait eu quatre enfants, deux fils lieutenants de cavalerie et d'infanterie, et deux filles dont l'aînée est mariée à un cousin, M. Joseph Reinach, député, directeur de la *République française*, un excellent confrère auquel nous adressons nos plus affectueuses condoléances.

Depuis deux années, il était retiré de la maison de banque qu'il dirigeait avec son beau-frère, M. Kohn, qui avait épousé une sœur de M^{lle} Emden. Cette maison de banque, fort importante et très considérée, a pris depuis quelque temps la raison sociale S. Propper et C^o. M. Siegfried et M. Kohn en sont restés les associés avec M. Propper.

La fortune du défunt est évaluée à soixante-quinze ou quatre-vingts millions ; elle a été augmentée par des spéculations fort nombreuses qui ont toutes été, dit-on, fort heureuses ; et elle avait été accrue subitement sous l'Empire par la création des chemins de fer du Midi, et plus récemment par la construction de 2.000 kilomètres de chemins de fer au Pacifique, dans le Canada.

Comme délassément à ces grandes affaires, comme repos de sa pensée toujours enfiévrée, le baron Jacques de Reinach aimait à s'adonner à la composition, et c'est ainsi qu'il a collaboré aux livrets de la *Tempête*, de Sylvia, puis de la *Maladetta* qu'il écrivait l'an dernier avec M. Pedro Gailhard, ancien directeur de l'Opéra ; la *Maladetta*, musique de Paul Vidal, sera montée prochainement par M. Bertrand, et le richissime financier se faisait une joie d'en surveiller les répétitions.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 avril 1893)

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien se sont réunis hier, 26 avril, en assemblée générale ordinaire.

Sur la proposition du conseil, ils voté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° Après avoir entendu le rapport des commissaires, l'assemblée générale approuve le rapport, les comptes et le bilan de l'exercice 1899 qui lui ont été présentés par le conseil d'administration et fixe à 27 fr. 50 le revenu des titres pour l'exercice 1892.

Un acompte de 15 fr. ayant été distribué le 15 novembre dernier, le solde, soit 12 fr. 50 par action, sera mis en paiement au 15 mai prochain.

2° L'assemblée réélit pour une période de cinq années MM. Léon Théliet et Albert Chabert, administrateurs sortants.

3° L'assemblée réélit MM. L. Brueyre et R. de Mas-Latrie commissaires des comptes pour l'exercice 1892.

Chemins de fer de l'Est-Algérien

(Paris-Capital, 5 juillet 1893)

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est-Algérien s'est tenue le 26 avril dernier.

Le rapport commence par rappeler que le projet d'une convention nouvelle avec l'État qui, après accord entre le conseil et le ministère des travaux publics, avait été déposé par le gouvernement à la Chambre des députés dans les premiers jours de 1892 n'a reçu jusqu'à présent aucune suite. Il semble même résulter des allusions faites à ce projet par le rapporteur du budget de 1893 que cette convention nouvelle ne répondrait pas aux vœux du Parlement parce que le régime des Chemins de fer en Algérie réparti entre trop de Compagnies et présentant trop peu d'unité et de cohérence nécessiterait, dans la pensée des pouvoirs publics, des remaniements plus profonds. Par le fait, ce n'est pas la Compagnie qui avait pris l'initiative de ce projet de convention. Elle n'y avait acquiescé que par déférence pour l'État qui l'y invitait et, par suite, l'abandon de ce projet n'est pas considéré par elle comme un dommage.

Passant au compte de premier établissement, le rapport constate qu'il s'élevait, au 31 décembre 1892, à 189.729,326 fr., en augmentation, comparativement au 31 décembre 1891, de 155.731 fr. D'autre part, le chiffre des capitaux réalisés n'a pas varié ; il reste fixé à 174.401.306 fr., en augmentation de 31.280 fr. qui proviennent de 80 obligations prises à la souche pour la caisse des retraites.

La longueur des lignes en exploitation est de 887 kilomètres. Les recettes se sont élevées à 7.014.898 fr., soit 7.818 fr. par kilomètre ; l'augmentation d'un exercice à l'autre a été de 215.964 fr. comme recette brute et de 242 fr. 72 comme recette kilométrique, soit une plus-value d'un peu plus de 3 %.

Les recettes d'exploitation, qui étaient en 1889, de 5.333.300 fr., ont progressé en trois ans de 36 %, bien que la longueur du réseau ne se soit accrue, pendant la même période, que de 52 kilomètres, soit de 6 %.

L'augmentation du trafic a encore été plus grande que celle des recettes, car la Compagnie ne s'est pas refusée, sur la demande de l'État, à d'importants abaissements de tarifs, notamment sur les céréales, qui constituent la principale ressource du trafic.

À ce propos, il convient de remarquer combien cette culture des céréales sur les hauts plateaux se développe avec succès. Il semble que ces terres, plus légères que celles du littoral et jouissant d'un climat plus tempéré, soient moins exposées aux causes d'inconstance des récoltes. C'est pourquoi on les voit, dans les années de sécheresse, comme en 1892, fournir au reste de l'Algérie le blé qui lui manque.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 5.836.276 fr. en diminution sensible sur l'année précédente, et au-dessous des allocations à forfait que l'État accorde à la Compagnie. Celle-ci était l'année dernière en présence d'une perte sérieuse qui a pu être facilement couverte par les ressources disponibles mais qui, si elle se fût reproduite, eût été une cause d'inquiétudes pour l'avenir. Cette année, au contraire, elle a un bénéfice qui lui permet d'augmenter ses réserves. Il est vrai que cet heureux résultat tient en partie à des causes climatériques qui peuvent bien ne pas se renouveler, mais il n'est pas moins vrai que, pour une grande part, il provient de réformes dont l'effet ne fera que persister et s'accroître.

L'État profite aussi, par un allègement progressif de ses charges, du développement de l'exploitation. Du chiffre de 10.099.105 fr. afférent à l'exercice 1889, la garantie d'intérêts s'est abaissée en 1892 à 9.052.655, ce qui constitue une diminution de plus d'un million.

Le coefficient de l'exploitation, c'est-à-dire le rapport des dépenses d'exploitation aux recettes brutes, était en 1889 supérieur à l'unité ; il s'élevait encore, en 1891, à 0.981

il s'est abaissé, en 1892, à 0.828

Le solde créditeur de la liquidation qui était en 1891 de 1.491.150 fr. 86, s'élève, pour 1892, à 1.806.112 fr. 60.

On se rappelle les raisons de prudence qui, l'an dernier, avaient engagé l'assemblée, sur la proposition du conseil, à réduire de 5 fr. le dividende habituel de 30 fr. et à le fixer, pour 1891, à 25 fr., en vue de commencer la reconstitution des réserves.

Les résultats de l'exploitation de 1892 étant meilleurs que ceux de l'année précédente, les motifs qui avaient fait admettre une aussi forte réduction de dividende n'existent plus au même degré. Cependant, on ne doit pas oublier que les travaux de consolidation restant à exécuter sur quelques points des lignes, la nécessité prochaine du renouvellement des rails sur les sections les plus anciennes et les plus fatiguées de la ligne principale, font une loi d'avoir de fortes réserves. C'est aussi le seul moyen de donner aux dividendes la stabilité qui convient à une Compagnie de chemins de fer.

En proposant de fixer à 25 francs le dividende de l'exercice, le conseil a fait une juste et équitable appréciation de ces différentes considérations.

L'assemblée s'est rangée à cet avis et, après avoir approuvé les comptes de l'exercice de 1892, a fixé le dividende à 25 fr.

L'exploitation des chemins de fer algériens pendant le 1^{er} trimestre des années 1893
et 1892
(*Paris-Capital*, 30 août 1893)

La Compagnie de l'Est-Algérien, pour un réseau de 898 kilomètres, a vu ses recettes passer de 1.379.989 fr. en 1892 à 1.526.288 fr. en 1893. À l'exception des lignes d'Alger à Maison-Carrée (11 kilomètres empruntés à la ligne d'Alger à Oran qui appartient à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée), de la ligne de Ménerville à Tizi-Ouzou et surtout de Bougie à Beni-Mansour, toutes les lignes de la Compagnie ont donné des recettes supérieures à l'année dernière.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
Assemblée générale des actionnaires du 2 mai 1894
(*Le Journal des chemins de fer*, 12 mai 1894, p. 297)

Les actionnaires de cette société se sont réunis, le 2 mai, en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Albert Dehaynin, président du conseil d'administration.

L'exercice 1893 a été fort peu satisfaisant.

Le réseau total, d'une longueur de 897 kilomètres (dont 795 km à voie normale et 92 km à voie étroite, plus 10 km pour la section d'Alger à Maison-Carrée) a donné une recette brute de fr. 5.969.079

Les dépenses d'exploitation ont été de 5.076.473

Insuffisances 109.394

En 1892, les résultats correspondants avaient été les suivants :

Recettes brutes fr. 7.044.896

Dépenses d'exploitation 5.836.423

Excédent de recettes fr. 1.208.423

L'exercice 1893 ayant laissé, au contraire, une insuffisance de 109.394

L'écart, d'une année à l'autre, ressort à fr. 1.317.817

La pénurie des récoltes en 1893, telle est la cause principale de cette variation, qui, par sa nature même, peut être tenue pour accidentelle.

L'État ayant garanti un revenu total de fr. 15.961.325
Alors que les produits bruts ont été seulement de 5.967.679
L'État devra payer à la compagnie 9.994.246

Grâce à cette avance, le revenu des actions a pu être maintenu à 27 fr. 50 par action, et une somme de 141.175 fr. a été portée aux divers comptes de réserves.

La Compagnie est sans nouvelles du projet de convention qu'il avait été question de conclure avec elle. L'État n'a plus donné signe de vie. Les conventions actuelles sauvegardent, d'ailleurs, pleinement les intérêts de la Compagnie.

L'assemblée a approuvé, à l'unanimité, les comptes de l'exercice 1893 et fixé le dividende de cet exercice à 27 fr. 50 par action ; un acompte de 15 fr. a été mis en distribution en novembre 1893.

Les pouvoirs des commissaires, MM. [Loys] Brueyre et [René] de Mas-Latrie, ont été renouvelés.

NÉCROLOGIE
Général Liébert
(*Le Figaro*, 30 janvier 1895)
(*Le Journal des débats*, 30 janvier 1895)

Nous apprenons le décès du :
général de division en retraite Liébert, administrateur de la Compagnie de l'Est-Algérien, est mort, hier, à Saint-Eugène, près d'Alger.

Chemins de fer de l'Est-Algérien
(*Le Journal des débats*, 1^{er} mai 1895)

MM. [Léopold] Léger, [Paul] Durrieu, [Léon] Boucher-Léoménil, administrateurs sortants, ont été réélus à l'unanimité.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
(*Le Journal des chemins de fer*, 4 mai 1895)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires s'est réunie le 27 avril 1893, sous la présidence de M. A[ibert] Dehaynin, président du conseil d'administration.

.....

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
Assemblée générale des actionnaires du 27 avril 1895
(*Le Journal des chemins de fer*, 4 mai 1895)

I. — La rapport lu aux actionnaires présente à son début les comptes de premier établissement qui, pour l'exercice 1894, sont en augmentation de 2.376.329 fr. et se soldaient au 31 décembre dernier par 192 millions et demi.

La valeur des lignes en exploitation figure dans cette somme pour 190 millions.

En 1894, elle a été augmentée par divers travaux de 421.493 fr.

Il faut y comprendre aussi 1.951.835 fr. représentant la valeur des approvisionnements.

II. — Passant ensuite aux comptes d'exploitation le bilan constate que la longueur du réseau concédé n'a pas varié, elle est de 887 km. 262, dont 92 km. 096 à voie étroite. Toutes ces lignes sont exploitées.

Leurs recettes se sont élevées à 6.087.365 en augmentation de 120.286 fr. sur celles de 1893 ; elles restent cependant inférieures à celles de 1892. Ces variations du trafic proviennent des inégalités qui se produisent dans le transport des céréales : en 1894, la récolte a été meilleure qu'en 1893 sans être aussi bonne qu'en 1892. Très abondante dans l'Ouest, elle n'a utilisé les rails de la Compagnie que jusqu'à Constantine et le prix moyen de la tonne est tombé à 9,60.

Le transport des voyageurs n'est pas en progrès : il a donné 45.497 fr. de moins qu'en 1893. Le développement des billets d'aller et de retour et l'augmentation du nombre des trains n'ont pas produit l'effet qu'on en attendait.

Le trafic de gros et de petit bétail a presque doublé : il a rapporté, en 1894, 214.986 fr. contre 112.404 en 1893.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 5.581.911 francs en diminution de 494.502 fr. sur celles de l'année dernière.

Cette somme a été épargnée sur les dépenses de la voie. Les services de la traction, de l'entretien et de la surveillance ont été modifiés de manière à fournir des économies bien que le nombre des traverses remplacées ait augmenté de beaucoup tandis que leur prix se réduisait.

L'année dernière les dépenses réelles avaient excédé le prix des barèmes ; cette année, la situation est inverse grâce surtout aux conditions climatériques. En comparant pour les trois dernières années la dépense effective de l'exploitation avec les recettes du trafic on trouve les chiffres suivants (en francs) :

	Dépenses	Recettes
1892	5.836.276	7.044.896
1893	6.076.473	5.967.078
1894	5.581.911	6.087.365

III. — Le solde créditeur de la liquidation de 1893 était de 1.511.200 fr. en 1894 il est de 2.024.261, en augmentation de 512.761, il permet de distribuer un dividende de 27,50, égal à celui des exercices antérieurs ; en outre de doter les réserves de 654.486 fr.

IV. — La compagnie, convaincue que l'extension du réseau de l'Algérie est nécessaire à son propre succès, est prête à assumer des concessions nouvelles sans y chercher des bénéfices directs. Elle accepterait volontiers celle des lignes de Bouira aux Trembu, de Biskra à Toggurth et de Toggurth à Ouargla pour lesquelles elle a fait des propositions au gouvernement. Il est question de lui confier l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local d'Aïn-Beïda à Krencheba et d'un autre allant d'Aïn-Beïda dans la direction de Tebessa.

V. — Le solde disponible de la caisse des retraites au 31 décembre 1894 était de 288.153 fr. au lieu de 236.859 fr. au 31 décembre 1893 ; la participation de la Compagnie figure dans cette augmentation pour 43.593 fr. Le solde créditeur de la caisse de secours est de 17,719 fr.

VI. — Le conseil propose la réélection de trois administrateurs sortants et la suppression de la délégation permanente à Alger, vacante par décès ou retraite des

deux titulaires. La Compagnie ne serait plus représentée à Alger que par ses services de direction.

Après audition du rapport des commissaires constatant la parfaite régularité des écritures sociales et l'excellente situation de la Compagnie, l'assemblée consultée a pris les résolutions suivantes :

Elle a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1894 et fixé le dividende de cet exercice à 27 fr. 50 par action, sur lequel un acompte de 15 fr. a été payé en novembre dernier.

MM. [Léopold] Léger, [Paul] Durrieu et [Léon] Boucher-Léoménil, administrateurs sortants, ont été réélus.

Les pouvoirs des commissaires, MM. [Loys] Brueyre et [René] de Mas-Latrie, ont été renouvelés.

Toutes les résolutions ont été votées sans discussion et à l'unanimité.

Chemins de fer de l'Est-Algérien
(*Le Journal des débats*, 26 avril 1896)

L'assemblée générale annuelle a eu lieu le 20 avril. Elle a approuvé, tels qu'ils étaient présentés, les comptes de l'exercice 1895 et fixé le dividende à 27 fr. 50 par action, comme l'année précédente.

Un acompte de 15 fr. a été payé en novembre le solde de 12 fr. 50, moins l'impôt, sera payé en mai.

M. A[ibert] Dehaynin, administrateur sortant, a été réélu, et M. [Albert] Watel ¹² a été nommé administrateur, en remplacement du général Liébert, décédé.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
Assemblée générale des actionnaires du 20 avril 1896
(*Le Journal des chemins de fer*, 9 mai 1896)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale, conformément aux statuts de la Société, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration sur les résultats de l'exercice écoulé, ainsi que celui des commissaires, et pour fixer le dividende.

Bien que les résultats de cet exercice soient normaux et même satisfaisants, nous avons le regret de constater que l'espérance d'une ère meilleure pour le développement des affaires et de la prospérité générale en Algérie, dont nous vous entretenions à la fin du précédent rapport, ne s'est pas réalisée.

¹² *Albert* Édouard Watel, modifié le 8 nov. 1901 en Watel-Dehaynin : né le 7 avril 1862 à Longwy. Fils de Louis Watel, entrepreneur de travaux, puis banquier, conseiller municipal de Paris. Bachelier ès lettres, licencié en droit. Marié en 1884 à Jeanne Dehaynin (fille de Gabriel, sœur d'Albert). Commissaire des comptes (5 avril 1887), puis administrateur (22 avril 1898) des Entrepôts et magasins généraux de Paris. Administrateur de la Cie française d'éclairage et de chauffage par le gaz (1888). Administrateur (4 déc. 1895), puis administrateur délégué (août 1903) de la Cie des Ch. de fer de l'Est-Algérien. Administrateur de l'Union immobilière (2 mai 1898). Président de la Soc. des docks de Rouen, de la Raffinerie de Chantenay (dont il fut le co-fondateur en 1886) et de la Bénédictine, administrateur du Gaz de Paris. Membre du conseil de surveillance de la Soc. du *Petit Parisien*. Chevalier de la Légion d'honneur du 24 janvier 1905 (min. des TP), officier du 15 mars 1924 (min. du Commerce).

Malgré le succès de la campagne vinicole, qui a été particulièrement heureuse en 1895, l'Algérie, dont les céréales et le bétail ont eu à souffrir d'une sécheresse persistante, traverse de nouveau une mauvaise période.

Les proportions que nous avons adressées en 1892 au gouvernement, pour la ligne de Bouira aux Trembles, éventuellement concédée à notre compagnie par la loi du 2 août 1880 et dont rétablissement rendrait de réels services à la colonisation dans le département d'Alger n'ont pas encore eu de réponse.

Il en est de même des communications que nous avons faites en 1890, 1894 et 1895 à M. le ministre des travaux publics, en ce qui concerne la ligne de Biskra à Toggurth et Ouargla, qui a fait l'objet de vœux réitérés du conseil général et de la chambre de commerce de Constantine, et que nous nous sommes déclarés prêts à construire et à exploiter, dans des conditions que notre établissement à Biskra rend possibles et qui nous semblent défier toute concurrence.

Seule, la convention relative à l'exploitation par notre compagnie d'un chemin de fer d'intérêt local, d'Aïn-Beïda à Khenchela, que doit construire le département de Constantine, a fait l'objet d'un accord entre notre compagnie et le département. Cet accord sera soumis à votre ratification dès qu'il aura été approuvé par l'administration supérieure.

I. — Compte de premier établissement et capitaux réalisés

Le compte de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1894, à
192.464.271 46

Il s'élève, au 31 décembre 1895, à 192.885.521 04
en augmentation de 421.249 58

.....

II. — Exploitation

La longueur du réseau concédé n'a pas varié. Elle est de :

Ligne à voie normale 795.166 22

Ligne à voie étroite 92.096 18

Total 887.262 40

Toutes ces lignes sont en exploitation.

De plus, nous exploitons en commun avec la Compagnie P. L.-M. la section d'Alger à Maison-Carrée (10 km. 349 50 concédée à cette Compagnie.

Recettes d'exploitation. — Les recettes de l'exploitation, pour l'ensemble du réseau, se sont élevées à 6.243.436 12

soit, par kilomètre, 6.951 fr. 83.

Elles avaient été, en 1894, de 6.087.363 57

soit, par kilomètre, 6.781 fr. 81.

Il s'est donc produit, cette année, une augmentation de 158.070 55 sur l'année dernière.

Malheureusement, cette augmentation provient, pour la plus grande partie, d'une circonstance extraordinaire, à savoir les transports de troupes et de convoyeurs indigènes à destination de Madagascar.

Ces transports ont fait que la recette des voyageurs et accessoires de grande vitesse a dépassé de 236.753 fr. celle de 1894.

Au contraire, les recettes de petite vitesse ont subi une diminution de 67.429 fr. 41 qui provient de la moindre importance des transports de céréales. En effet, ces transports n'ont produit, en 1895 que 1.040.831 80

ce qui est le plus bas chiffre que nous ayons eu à enregistrer pendant les six dernières années. C'est une moins-value de 122.000

sur l'année dernière, et de 826.000

sur 1892.

La récolte des vins a été abondante et l'exportation s'est faite dans de bonnes conditions. Le tonnage transporté a dépassé de 6.798 t. celui de 1894.

Mais les vignobles étant situés sur le littoral, les transports sont de courte distance, de sorte que l'augmentation de recettes n'a été que de 25.027 10

L'augmentation de 36.737 70

au poste « Epicerie et denrées coloniales » provient des transports de dattes de Biskra et de figues de Kabylie, dont l'importance s'est accrue. Le tonnage des dattes a atteint cette année le chiffre de 7 millions de kilogrammes.

Les transports d'animaux en petite vitesse, dont nous vous signalions l'importance en 1894, ont donné cette année une augmentation de 3.737 fr. 45 c.

Mais si l'on fait la part des circonstances spéciales qui ont déterminé cette année un mouvement plus important de chevaux et mulets à destination de Madagascar, et si l'on considère seulement les moutons qui sont l'article d'exportation courante, on constate une sensible diminution. Elle s'explique par les épizooties qui ont sévi sur le bétail algérien en 1894 et l'ont plus que décimé. Les mesures sanitaires que l'administration supérieure a été obligée de prescrire à l'embarquement et au débarquement des moutons d'Algérie ont aussi contribué à ralentir l'exportation.

Nous avons lieu de craindre qu'à la suite de la sécheresse persistante de l'hiver 1895-96 de nouveaux vides se soient produits dans la population ovine de la colonie et que les recettes du chemin de fer n'en soient gravement atteintes.

Dépenses d'exploitation. — Nos dépenses d'exploitation se sont élevées à 5.774.807 40

en augmentation de 192.896 39

sur celles de 1894, et en diminution de 301.663 66

sur celles de 1893.

Les économies réalisées sur les services de la traction et de l'exploitation ont été maintenues et consolidées, bien que, dans un personnel encore jeune, les augmentations de traitements tendent à augmenter chaque année les chiffres des divers budgets.

Les dépenses des gares communes avec la Compagnie P.-L.-M. ont subi une diminution de 53.171 40

sur 1893, et de 44.848 11

sur 1894, qui tient à ce que la convention en vigueur pour la répartition des dépenses des gares communes d'Alger à Maison-Carrée a été remaniée au cours de l'année 1893 dans un sens plus conforme à l'équité.

Les dépenses de la voie ont subi une forte augmentation, qui tient, pour une notable partie, à des dégâts très importants causés à la ligne de Bougie par une trombe d'eau d'une violence extraordinaire, qui s'est abattue sur la montagne, où elle a produit de grands ravages.

Mais, en dehors de ce fait exceptionnel, il est à noter que les travaux de remplacement de traverses et de consolidation de la voie ont été poussés avec une grande activité, et que grâce aux bons effets produits par ces travaux, nous n'avons plus à craindre les observations qui, à une époque antérieure, ont été adressées à la Compagnie par l'administration supérieure.

Produit des barèmes. — Sur la ligne des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda, le chiffre des recettes n'ayant pas atteint 5.000 fr. par kilomètre, c'est le chiffre même des dépenses effectives de l'exploitation qui, en vertu de la convention spéciale à la ligne, a été pris en compte pour le calcul de la garantie d'intérêts.

Pour les lignes de Ménerville à Tizi-Ouzou et de Béni-Mançour à Bougie, où les dépenses effectives de l'exploitation doivent être portées en compte jusqu'à concurrence d'un maximum de 7.460 fr. par kilomètre, ce maximum, qui, ordinairement, n'est pas atteint, a été cette année légèrement dépassé. C'est un fait exceptionnel qui s'explique, pour la ligne de Bougie, par la cause que nous avons

signalée plus haut, et sur Ménerville à Tizi-Ouzou par d'importants travaux de grosses réparations qui ont fortement grevé les deux derniers exercices.

De ce chef est résulté pour la Compagnie une perte dont le montant total s'élève, pour ces deux lignes, à 8.004 48

Quant aux lignes de :

Alger à Maison-Carrée

Maison-Carrée à Constantine

El-Guerrah a Batna

Batna à Biskra,

les frais d'exploitation figurent dans les comptes de garanties pour des sommes calculées d'après les barèmes forfaitaires, et il y a, chaque année, pour les finances de la Compagnie, un bénéfice ou une perte, suivant que les dépenses effectives de l'exploitation sont inférieures ou supérieures au produit des barèmes.

En 1894, il y avait un bénéfice de 394.424 92

En 1895, ce bénéfice s'est élevé à 313.169 08

qui, après déduction de la perte afférente aux lignes de Tizi-Ouzou et Bougie laisse un solde bénéficiaire de 307.164. 60

Comme vous le savez, ces bénéfices nous servent à constituer la réserve qui figure au bilan sous le titre de « Réserve de l'exploitation ».

III. — Liquidation de l'exercice

Le solde créditeur de la liquidation qui s'élevait, pour 1894, à 2.024.261 76

s'élève pour 1895 à 1.962.405 55

en diminution de 61.856 21

sur les résultats de 1894 et en augmentation de 450.905 27

sur ceux de 1893.

Nous restons d'ailleurs fidèles aux principes que nous vous avons déjà exposés en vous proposant de maintenir le dividende au chiffre des années antérieures, à savoir 27 fr. 50, ce qui permettra de doter les diverses réserves d'une somme de 593.180 fr. 55.

En effet, nous ne devons pas oublier combien il importe de constituer de fortes réserves, non seulement en vue des aléas de notre exploitation et de la réfection des voies, mais aussi pour subvenir, pendant la durée de la concession, à toutes les installations nouvelles et acquisitions de matériel roulant qu'exigera le développement du trafic et dont la dépense restera à la charge de la Compagnie, puisque nos lignes ont été construites a forfait.

IV. — Caisse de retraite et caisse de secours

Caisse de retraite

Solde disponible au 31 décembre 1894 288.152 69

.....

Indemnité accordée à M. Petitmengin, ex inspecteur de l'exploitation, à titre de secours (art. 10 du règlement) 500 00

Solde créditeur au 31 décembre 1895 317.693 69

Caisse de secours

Le solde disponible de la caisse de secours au 31 décembre 1894, était de 17.719 37

Les recettes, en 1895, se sont élevées à 66.866 09

Total des recettes 84.885 46

Les dépenses ont été de 57.449 76
Reste au 31 décembre 1895 27.135 70

V. — Administration.

M. Albert Dehaynin, élu par vous dans l'assemblée générale du 29 avril 1891 pour une période de cinq années, arrive à l'expiration de son mandat d'administrateur.

Nous vous proposons sa réélection.

Par application de l'article 20 des statuts, nous vous demandons la ratification de la nomination faite par le conseil en qualité d'administrateur de M. Watel (Albert), pour une période de cinq années, en remplacement du M. le général Liébert, élu par vous dans l'assemblée du 26 avril 1890 et dont le mandat expirait en 1893.

Vous allez entendre le rapport des commissaires pour le bilan et les comptes de l'année 1895.

Aux termes des articles 30 et 32 des statuts, vous aurez, comme les années précédentes, à procéder à la nomination des commissaires pour l'année 1896 et à fixer leur rémunération.

.....
Paris, 6 mars 1896.

Les commissaires des comptes,

L[ouis] BRUEYRE, R[ené] DE MAS LATRIE.

Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien
(*Le Journal des débats*, 17 avril 1897)

L'assemblée générale annuelle de cette compagnie a eu lieu le 7 avril. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1896 tels qu'ils étaient présentes et voté un dividende de 27 fr. 50 par action, comme pour l'exercice précédent.

Un acompte de 15 fr. ayant été payé le 16 novembre dernier, le solde de 12 fr. 50 sera mis en paiement à partir du 15 mai prochain.

M. [Octave] Homberg [1844-1907], administrateur sortant, a été réélu.

LÉGION D'HONNEUR
Albert Dehaynin
(*Le Journal des débats*, 4 août 1897)

L'*Officiel* d'hier a enregistré la nomination, comme chevalier de la Légion d'honneur, de M. Albert Dehaynin, président du conseil d'administration du chemin de fer de l'Est-Algérien, président du conseil d'administration des Entrepôts et magasins généraux de Paris.

Cette nomination sera accueillie avec autant d'étonnement que de satisfaction. Avec étonnement parce que l'on se demande comment M. Dehaynin, qui a occupé de hautes situations dans nos établissements de crédit, qui est depuis longtemps à la tête de deux grandes sociétés d'utilité publique, à qui, dans les crises qu'a traversées notre marché financier, les ministres des finances n'ont pas dédaigné de faire appel à ses conseils éclairés et n'ont eu toujours qu'à se louer de son concours, comment enfin mot un homme de cette valeur n'était pas décoré ?

Il faut sans doute en chercher l'explication dans sa modestie, qui égale sa valeur intellectuelle et sa compétence financière universellement reconnue.

La distinction qui vient de lui être accordée est au-dessous de ses mérites. Nous n'enregistrons pas moins avec plaisir cet acte de tardive justice.

AUTOUR DES CHAMBRES
La Commission d'enquête
par Paul Bosq
(*Le Figaro*, 14 décembre 1897)

[...] Enfin, arrive le tour de M. Thomson. Le rapport de M. Rouanet renferme une lettre de M. de Reinach à M. Durieux [*sic* : *Henri Durrieu*], président de la Compagnie de l'Est-Algérien. Il en résulterait que M. Thomson aurait fait des démarches pour obtenir que des travaux de construction fussent concédés à trois de ses cousins.

M. Thomson, entendu, déclare : « On a commis un faux dans la reproduction de cette lettre ; le mot « cousin » n'y figure pas ; il y a été introduit abusivement dans le texte même de la lettre ».

On l'a reconnu et l'on s'est excusé tant bien que mal. « C'est une erreur purement matérielle ! » Soit mais quand on aura retranché du rapport de M. Rouanet toutes les erreurs « purement matérielles », qu'en restera-t-il ?

Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien
(*Le Journal des débats*, 7 avril 1898)

L'assemblée générale des actionnaires de cette Compagnie, tenue le 2 courant après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, a approuvé, à l'unanimité, les rapports, comptes et bilan relatifs à l'exercice 1897 et fixé à 27 fr. 51 par action le dividende de cet exercice.

M. R[ené] de Mas Latrie a été nommé administrateur pour cinq ans ; M. Bouruet-Aubertot a été nommé administrateur pour deux ans, en remplacement de M. [Léopold] Léger, décédé ; MM. L[éon] Thelier et A[lbert] Chabert, administrateurs sortants, ont été réélus pour une période de cinq ans.

Enfin, les pouvoirs de MM. Loys Brueyre et Lafaurie, commissaires sortants, ont été renouvelés pour l'exercice 1898.

COMPAGNIE DES
CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
(*Paris-Capital*, 20 avril 1898)

Les actionnaires de cette compagnie se sont réunis en assemblée générale annuelle le 2 avril, sous la présidence de M. [Albert] Dehaynin, président du conseil d'administration.

Du rapport qui leur a été présenté, il ressort que la pénurie des récoltes, en 1897, a pesé plus lourdement encore que pendant l'exercice précédent, sur le trafic de la compagnie ; aussi la diminution que, depuis quelques années déjà, l'on relève dans le produit des transports de céréales s'est-elle encore grandement accentuée, puisque de 76.469 tonnes en 1896, leur tonnage a fléchi à 65.810 tonnes en 1897.

Toutefois, la compagnie a été assez heureuse pour trouver une large compensation aux pertes qu'elle éprouvait du fait de l'insuffisance des récoltes dans l'accroissement sensible qu'elle a pu enregistrer sur le transport du bétail et sur celui des vins. À ces deux articles, on peut encore ajouter les phosphates, dont les transports ont procuré à la Compagnie une plus-value de 253.628 fr.

En résumé, les résultats de l'exploitation se sont établis ainsi qu'il suit :

	En 1897	Diff. avec 1896
Recettes	5.814.058	+ 207.347
Dépenses	5.420.977	- 80.523
Produit net	393.081	296.869

La réduction qu'on relève aux dépenses provient pour une part de l'économie réalisée sur les frais d'administration centrale à Paris et, d'autre part, de la diminution des dépenses de la voie.

En ce qui concerne la situation financière de la Compagnie, notons que les sommes dues pour la garantie de l'État, qui étaient, en 1896, de 11.272.210 fr., figurent au bilan de 1897 pour 11.256.931 fr., soit une réduction totale de 15.279 fr. Mais comme ce compte de 11 millions 272.210 fr. comprend une somme de 1.050.210 fr. pour les quatre exercices antérieurs à 1897, la garantie due pour le dernier exercice n'est que de 10.197.731 fr., tandis que l'année précédente, elle était plus élevée de 317.751 fr.

Notons encore que l'actif des caisses de Paris et d'Alger et le compte débiteurs divers ont peu varié ; mais les fonds placés chez les banquiers ont passé de 1.775.423 fr. à 3 millions 960.337 fr. Il est vrai que le compte Bons du Trésor, qui était l'an dernier de 1.527.500 francs, n'existe plus aujourd'hui.

L'assemblée, après avoir pris connaissance du rapport du conseil d'administration, a voté les résolutions suivantes :

I. — Après avoir entendu le rapport des commissaires, l'assemblée générale approuve le rapport, les comptes et le bilan de l'exercice 1897, qui lui ont été présentés par le conseil d'administration et fixe à 27 fr. 50 le revenu des actions pour l'exercice 1897.

II. — L'assemblée générale, en conformité de l'article 20 des statuts, réélit MM. L[éon] Thelier et A[lbert] Chabert, administrateurs pour une période de cinq années.

III. — L'assemblée générale, en conformité de l'article 20 des statuts, ratifie la décision du conseil d'administration du 2 février 1898, nommant administrateur M. Bouruet-Aubertot pour une période de deux ans, en remplacement de M. Léger, décédé.

L'assemblée générale, en conformité de l'article 17 des statuts, nomme M. R[ené] de Mas Latrie administrateur pour une période de cinq années.

IV. — L'assemblée générale, en conformité des articles 30 et 32 des statuts, nomme commissaires de vérification des comptes pour l'année 1898 MM. [Loys] Brueyre et Lafaurie.

Chevalier

Scal (Clément) ¹³, ingénieur adjoint au directeur général de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien ; 31 ans de services.

LE NOUVEL HORAIRE

Protestation du conseil municipal de Tizi-Ouzou

Séance du 20 octobre
(*Le Petit Kabyle*, 29 octobre 1899)

Le maire fait remarquer que la compagnie de l'Est-Algérien vient de publier et d'afficher son nouvel horaire qui sera en vigueur à partir du 1^{er} novembre.

Cet horaire nouveau, loin de tenir compte des desiderata si souvent exprimés par le conseil municipal de Tizi-Ouzou, notamment le 27 mai 1894 et le 11 octobre 1897, augmente au contraire la durée d'un trajet, déjà bien long, dans des proportions variant de 10 à 16 minutes en moyenne.

Le maire estime qu'il est difficile de traiter avec plus de désinvolture toute une région qui, de l'aveu même des ingénieurs, rapporte de sérieux bénéfices à la Compagnie. Avec le nouvel horaire, la vitesse commerciale des trains arrivera à peine à 29 kilomètres l'heure.

Il faut remarquer qu'il y a entre Tizi-Ouzou et Alger 17 stations et 2 haltes et ce pour un parcours d'environ 100 kilomètres, soit un arrêt en moyenne tous les 5 kilomètres.

À chacune de ces stations sont prévus, pour les nécessités des manœuvres, des arrêts de 5 minutes, sauf pour Ménerville où l'arrêt est de 15 minutes, pour Blad-Guitoun, l'Alma, Maison-Carrée et Mustapha où l'arrêt est de 10 minutes.

On oblige donc les voyageurs à stationner inutilement sur un parcours aussi faible pendant près de 2 heures ou plus exactement 1 heure 50 minutes sur 4 heures 35 minutes de parcours.

Une telle situation ne saurait être acceptée. Quand toutes les Compagnies améliorent leur matériel et s'efforcent de réaliser des accélérations de vitesse, la Compagnie de l'Est-Algérien seule augmente sa lenteur proverbiale et n'emploie qu'un matériel qui date de la création des chemins de fer.

On croirait véritablement rêver quand on songe que la Compagnie de l'Est-Algérien met 5 heures pour faire un parcours que la Compagnie Bonnifay ¹⁴ faisait en 10 heures avec la traction animale. Il est vrai que la Compagnie Bonnifay ne coûtait pas 10 millions de garantie par an à l'État.

Le Conseil, à l'unanimité, décide qu'il y a lieu de reprendre de plus fort les délibérations sus-visées et de prier monsieur le Gouverneur général d'intervenir pour qu'une satisfaction bien légitime soit donnée à une région aussi importante et aussi peuplée que la Kabylie.

La présente délibération sera adressée au président du Conseil Général, au directeur de la Compagnie l'Est-Algérien et aux délégations financières. Nous espérons que les conseils municipaux des communes de la région ne resteront pas indifférents, et protesteront à leur tour, en s'associant au vœu émis par le conseil de Tizi-Ouzou.

¹³ Clément Denis Scal (1849-1936) : polytechnicien, ancien ingénieur en chef du service central de l'exploitation de la Cie franco-algérienne (1880-1881), ancien ingénieur adjoint au directeur du Bône-Guelma (1885-1887), ingénieur en chef à l'exploitation (1888), puis adjoint au directeur (1891) de l'Est-Algérien.

Futur directeur de l'Ouest-Algérien. Voir [encadré](#).

¹⁴ La Compagnie Boniffay (et non *Bonnifay*) : ancêtre des [Omnibus et messageries de l'Algérie](#).

Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien
(*Le Journal des débats*, 14 avril 1900)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de cette compagnie a eu lieu le 4 avril sous la présidence de M. [Albert] Dehaynin, président du conseil d'administration.

À l'unanimité, les comptes de l'exercice 1899 ont été approuvés et le dividende fixé à 30 fr. par action.

MM. P[aul] Durrieu, [Léon] Boucher-Léoménil et Hector Bouruet-Aubertot, administrateurs sortants, ont été réélus pour une période de cinq années.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
Rapport du conseil d'administration
Assemblée générale des actionnaires du 10 avril 1902
(*Le Journal des transports*, 17 mai 1902)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

1. — COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET CAPITAUX RÉALISÉS

.....

II. — EXPLOITATION

Recettes d'exploitation. —

.....

Dépenses d'exploitation. — Les dépenses d'exploitation se sont élevées à fr.
6.371.373 06

en augmentation de 245.283 33

sur celles de l'année précédente qui, ainsi que nous vous le signalions dans le rapport de l'an dernier, étaient déjà en forte augmentation.

Nous avons une raison particulière de retenir cette année votre attention sur ce point. C'est qu'à la différence de toutes les années antérieures (exception faite de 1890, 1891 et 1893), les dépenses effectives de nos services d'exploitation ont dépassé les produits des barèmes, c'est-à-dire les sommes qui, d'après nos conventions avec l'État, sont allouées pour cet objet à la Compagnie dans le décompte de la garantie d'intérêts.

Jusqu'à présent, le contraire se produisait et les économies faites sur les allocations forfaitaires qui nous sont réservées pour frais d'exploitation avaient permis de constituer une réserve dite de l'Exploitation, qui figure au bilan du 31 décembre 1900 pour une somme de 3.013.533 fr. 90.

Comme en 1901, ce sont les dépenses effectives qui dépassent le produit des barèmes de 249.613 fr. 37, cette somme devra être prélevée sur ladite réserve, dont le montant se trouvera ainsi réduit à 2.763.920 francs 53.

Si l'on compare ce dernier chiffre à celui de 180.368 fr. 69 qui, dans le bilan du 31 décembre 1891, représentait tout l'avoir de la réserve d'Exploitation, on peut encore être satisfait; à condition, toutefois, que cette perte sur les barèmes qui s'est produite en 1901 puisse être considérée comme exceptionnelle.

En effet, si elle devait se reproduire tous les ans, il ne faudrait pas plus de temps pour dévorer la réserve qu'il n'en a fallu pour la créer, et elle nous ferait défaut au moment même où la nécessité de refaire nos voies les plus anciennes et les plus fatiguées nous la rendrait nécessaire.

Nous sommes donc amenés à rechercher les causes de l'excédent de dépenses qui s'est produit cette année, pour faire la part de ce qu'elles ont d'accidentel ou de durable.

Les recettes moyennes des deux périodes triennales 1896-1897-1898 et 1899-1900-1901 ont été les suivantes :

1896	5.607.336 91	1899	7.609.822 37
1897	5.814.648 58	1900	7.338.439 12
1898	6.155.916 78	1901	7.700.099 30
Moyenne	5.839.300 76	Moyenne	7.579.453 76

D'une période à l'autre, il y a une augmentation moyenne de 1.720.133 francs par an

La recette moyenne de la seconde période triennale a été de 29,66 % supérieure à celle de la première période.

Quant aux dépenses, elles ont été de :

1896	5512.117 86	1899	5.842.751 70
1897	5.420.479 20	1900	6.126.087 23
1898	5 569.481 72	1901	6.371.373 01
Moyenne	5.500.692 93	Moyenne	6.113.403 99

L'augmentation moyenne de dépenses annuelles a été de 612.711 fr. 04.

L'augmentation de la recette ayant été de 1.720.153 francs, l'augmentation des dépenses est d'un peu plus d'un tiers de l'augmentation des recettes.

Nous vous indiquions, l'année dernière, qu'une exploitation comme la nôtre, où une grande partie des dépenses (frais généraux et travaux de la voie) reste fixe, quel que soit le trafic, et où beaucoup de trains ne sont pas suffisamment utilisés par manque de voyageurs et de marchandises, ne devrait pas normalement augmenter ses dépenses de plus du quart de l'augmentation des recettes.

L'augmentation des dépenses qui s'est produite d'une période triennale à l'autre et qui a été de plus du tiers ne l'augmentation des recettes, constitue donc une anomalie, dont il faut rechercher l'explication.

Si l'on néglige d'abord les faits accidentels qui n'ont pas une influence marquée sur le calcul des moyennes, on trouve, à cette progression excessive des dépenses, deux causes principales :

La première est l'augmentation du prix des matières.

La seconde provient de ce que l'administration supérieure nous a imposé, pendant la dernière période, des créations nouvelles de trains de voyageurs, et notamment des trains de nuit, qui nous semblent d'autant moins justifiées que l'augmentation des recettes qui vient de se produire provient presque exclusivement des marchandises.

En effet, la moyenne de la recette voyageurs a été de fr. 2.704.392 63

pendant la période triennale 1899 1901, contre 2.462.203 37

pendant la période de 1896 à 1898, d'où une augmentation de 242.187 26

Soit moins de 14 % de l'augmentation totale.

La recette moyenne des voyageurs pendant la période triennale 1899-1901 a même été légèrement inférieure à celle que nous avons indiquée plus haut pour 1892 (2.704.393 fr. contre 2.703.114 fr.).

(Suite et fin)
(*Le Journal des transports*, 24 mai 1902)

Le développement de l'industrie agricole et minière, par l'appel de main-d'œuvre et les déplacements d'ouvriers, ne peut manquer de produire une certaine augmentation du trafic local des voyageurs. Mais les chiffres précités indiquent jusqu'à l'évidence que les créations onéreuses qui nous ont été imposées en vue d'une toute autre catégorie de voyageurs sont restées, comme nous le prévoyions, et comme le préoyaient les chambres de commerce, complètement improductives,

Nous avons le ferme espoir que le gouvernement général de l'Algérie, mieux informé que jamais depuis la création des Délégations sur les besoins réels de la colonie, ne méconnaîtra pas ce que les colons savent bien : que le véritable élément de la prospérité de ce pays est dans le développement commercial, agricole et minier ; que les chemins de fer ont une fonction importante à remplir pour faciliter ce progrès et qu'il serait imprudent de les obliger à détourner vers des créations de luxe ou de seconde urgence une trop grande part de leurs ressources, qui sont limitées.

Des deux causes qui ont produit la progression excessive de nos dépenses, cherté exceptionnelle des matières et exigences un peu prématurées de l'administration supérieure, l'une tend déjà à s'atténuer et ce serait manquer de la confiance que nous devons avoir dans la sagesse des pouvoirs publics que de redouter l'autre pour l'avenir.

Il nous est donc permis d'espérer que la progression de nos dépenses ne fera, dorénavant, que suivre celle des recettes dans une proportion modérée et bien inférieure à celle que nous avons eu le regret de constater.

Nous ne parlons que de la dépense moyenne. Il est inévitable que dans certaines années, comme 1901, des circonstances accidentelles amènent un excès de dépense. En effet, en 1901, par suite d'une tombée d'eau formidable, le grand souterrain de la ligne d'Alger à Constantine a été envahi par un torrent qui a détruit la voie et interrompu la circulation pendant cinq semaines. La dépense de réfection des voies et les mesures que nous avons été obligés de prendre pour assurer le transport des voyageurs par routes de terre ont lourdement pesé sur le budget de l'exercice. La fréquence des orages pendant cette année a causé sur un grand nombre d'autres points des accidents de même nature, quoique moins graves. C'est là un caractère désastreux et exceptionnel de l'année qui vient de finir, quoique nous ne puissions nous empêcher de remarquer que, bien loin de tendre vers un état plus stable et plus régulier, le régime des eaux en Algérie devient de plus en plus torrentiel. C'est un fait qui semble confirmer les craintes exprimées à diverses reprises par la chambre de commerce de Bougie sur les conséquences à redouter du déboisement imprudent des montagnes.

Le pire est que ces accidents de plus en plus fréquents, que nous n'avons aucun moyen d'empêcher, et dont la réparation entraîne d'énormes frais; nous exposent encore, de la part du public, à des reproches d'incurie, auxquels l'Administration supérieure ne refuse pas toujours de s'associer.

Ces accidents de la voie, et la cherté des matières qui a grevé encore plus lourdement le budget de 1901 que les deux précédents, expliquent que la dépense de cette année ait été notablement supérieure à la moyenne de la période triennale

Mais, si grande que soit la part de circonstances exceptionnelles, il n'en reste pas moins une progression normale et inévitable des dépenses, au fur et à mesure de l'augmentation du trafic, et si les règles que les conventions ont fixées pour tenir compte à la Compagnie des frais d'exploitation ne donnaient pas des produits croissant

dans la même proportion, la Compagnie subirait forcément des pertes d'autant plus grandes que le trafic deviendrait plus fort, de sorte qu'après avoir favorisé, comme c'est le devoir d'un bon exploitant, le développement des recettes par l'abaissement des tarifs et par toutes les mesures en son pouvoir, elle se trouverait bientôt ruinée par le succès même de ses efforts.

La comparaison des résultats des deux périodes triennales 1896-1898 et 1899-1901 serait de nature à confirmer cette inquiétude, car tandis que d'une période à l'autre, les recettes augmentaient de 1.720.000 fr., l'augmentation du produit des barèmes n'a été que de 101.500 fr., ce qui, en tout état de cause, aurait été insuffisant pour couvrir l'augmentation des frais.

Mais il faut remarquer que les conventions, tout en établissant, comme c'était nécessaire, une certaine proportionnalité entre les recettes et les frais d'exploitation, ont adopté, au lieu d'une loi de variation continue, un système d'échelons, et les barèmes ne croissent que d'un palier à l'autre.

Sur la ligne d'Alger à Constantine, dont la longueur est plus de la moitié de notre réseau, le palier initial avait été fait démesurément grand, car il faut que la recette kilométrique dépasse 11.000 fr. pour que les frais d'exploitation, décomptés à raison de 7 400 fr. par kilomètre, reçoivent une augmentation.

Or, depuis quinze ans que la ligne est entièrement ouverte à l'exploitation, et bien que le trafic y ait atteint une réelle importance, le chiffre des recettes n'a pas encore atteint 11.000 fr. par kilomètre.

Les nombreux abaissements de tarifs que nous avons consentis pour permettre la création et le développement des industries qui exigent le transport de marchandises pondéreuses, ont eu pour effet de modifier la relation prévue, lors de l'établissement des conventions, entre le trafic et la recette, et, jusqu'à un certain point, de fausser à notre désavantage le fonctionnement des dites conventions. Cependant, le terme fixé est maintenant bien près d'être atteint, puisque la recette de 1901 s'est élevée à 10.799 fr. 10., et qu'il ne reste plus que moins de 2 % à gagner pour dépasser 11.000 fr.

Cette considération vous explique qu'une très sensible augmentation de trafic ait pu se produire dans le passé sans augmenter les barèmes, mais en même temps, elle vous garantit que, désormais, il n'en serait plus de même. Car une augmentation de recettes de 1.000 fr. par kilomètre sur la ligne d'Alger à Constantine entraînerait maintenant une augmentation kilométrique des barèmes de 460 fr., presque égale à la moitié de l'augmentation des recettes.

Sur la ligne de Batna à Biskra, toute augmentation notable des recettes produirait aussi un accroissement très sensible des barèmes.

Enfin, sur la ligne des Ouled-Rhamoun à Aïn-Beïda, qui va être prolongée jusqu'à Khenchela, il y a lieu d'espérer un développement de trafic qui portera la recette kilométrique au delà de 5 000 fr., d'où résultera pour nous un bénéfice notable sur le calcul des frais d'exploitation.

C'est pourquoi, tout en tenant compte des autres lignes, qui représentent un quart environ du réseau et où nous n'avons pas à espérer d'ici longtemps, quelle que soit la recette, une augmentation des barèmes, nous pouvons dire qu'en somme, sur l'ensemble du réseau, le trafic ne peut plus notablement s'accroître sans que le produit des barèmes reçoive aussi un sensible accroissement.

La proportion de cet accroissement sera moindre qu'elle ne devrait être, car il serait juste que la prospérité de l'exploitation, due, en partie, aux efforts de l'exploitant, lui laissât quelque bénéfice, tandis que le plus que nous pourrions obtenir, par une gestion très sévère et très économe, sera de n'en pas supporter de perte.

Bien que ces perspectives ne soient pas très brillantes, nous n'y voyons rien qui démente ce que nous affirmions, il y a dix ans (Assemblée générale du 16 mai 1892), à savoir : que le régime de nos conventions avec l'État, bien qu'entaché de nombreuses et

grosses imperfections, n'est cependant pas incompatible avec le développement graduel de notre exploitation.

Ce régime pourrait donc subsister, sans que vous ayez de craintes sérieuses à concevoir.

[L'ombre d'une nationalisation]

Mais nous devons vous signaler que pour la première fois, en 1901, au cours de la session des Délégations financières algériennes, le gouvernement a officiellement fait connaître son intention de procéder à un remaniement complet du régime des chemins de fer en Algérie.

Ce projet soulève une première question, très importante et très difficile, et qui se traitera en dehors de toute intervention des Compagnies. C'est la question des conditions financières à régler entre l'Algérie et la Métropole, car le projet a pour trait essentiel le rattachement financier des chemins de fer à la colonie.

Il faudra que cette question, qui n'est pas sans quelques difficultés, soit d'abord résolue, avant que des négociations s'ouvrent avec les Compagnies pour le rachat et l'exploitation.

Il serait donc prématuré d'aborder aujourd'hui l'examen de cette affaire.

Nous nous bornerons à dire que, si vous pouvez envisager sans inquiétude le maintien du régime imparfait qui vous est imposé par les conventions en vigueur, vous devez, à plus forte raison, attendre avec confiance la réalisation de projets, dont l'objet est de mieux concilier les intérêts de l'État, du public et de l'exploitant.

Produit des barèmes.

.....

V. - LIQUIDATION DE L'EXERCICE

Le solde de la liquidation de l'exercice s'élève à la somme de fr. 1.840.447 82

Nous vous proposons de fixer à 30 fr. par action, conformément à l'article 51 des statuts, l'intérêt ou premier dividende des actions, soit, pour 49.640 actions x 30
1.489.200 00

et de porter la différence 351.247 82

à la réserve appartenant aux actionnaires.

VI. — ADMINISTRATION

M. O. Homberg, élu par vous dans l'assemblée générale du 7 avril 1897, pour une période de cinq années, arrive à l'expiration de son mandai d'administrateur.

Nous vous proposons sa réélection.

.....

Robert HIRSCH,
chef d'exploitation des Chemins de fer de l'Est-Algérien
chevalier de la Légion d'honneur du 22 juillet 1902 (min. Guerre)

Né le 11 juin 1850 à Strasbourg.
ECP, 1873.

À la Cie du Nord (décembre 1874) : attaché d'exploitation, sous-chef de gare à Pontoise, puis Arras, inspecteur de l'exploitation à Lille, Namur, puis Orchies, inspecteur de la traction à Fives.

Professeur du cours de chemin de fer à l'Institut industriel du Nord.

Inspecteur de la traction à la 5^e section technique des chemins de fer en campagne.

À la Cie de l'Est-Algérien (déc. 1883) : ingénieur en chef des services de l'exploitation.
Ouverture à l'exploitation par sections successives de plus de 600 km de voies.
Commissaire technique adjoint à la commission du réseau algérien-tunisien depuis 1887.

Collaboration à l'étude de divers plans de transport et exécution de nombreux transports pour le département de la Guerre.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
Assemblée générale des actionnaires du 4 avril 1903
(*Le Journal des chemins de fer*, 2 mai 1903)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

II. — Exploitation

Recettes d'exploitation. — Les recettes d'exploitation se sont élevées pour l'ensemble du réseau à 8.138.009 95 et par kilomètre 9.069 fr. 29, tandis que celles de 1902 avaient atteint 7.790.099 30 et par kilomètre 8.678 fr 69.

L'année 1902 est donc en augmentation de 317.910 65

Cette augmentation provient pour :

119.813 fr. 73 c. du transport des voyageurs ;
80.931 fr. 85 c. des messageries et colis postaux ;
50.069 fr 87 c. des marchandises de P. V. ;
67.092 fr. 20 c. des animaux (P. V.).

L'augmentation du produit des voyageurs tient d'une part à ce que l'affluence des touristes, qui, pendant les dernières années, avait cessé d'augmenter, a repris son mouvement ascensionnel, et, d'autre part, à ce que la création de billets à prix très réduits de Bougie à Alger et Sétif a déterminé un accroissement sensible de la clientèle indigène.

L'augmentation du produit des colis postaux a eu pour raison principale l'excellente récolte de dattes, une partie de ces fruits s'expédiant en grande vitesse. L'abaissement du tarif des messageries paraît aussi avoir été une cause d'accroissement du trafic de la grande vitesse.

En petite vitesse, les transports de phosphates ont été sensiblement diminués par suite de l'avilissement des prix de vente et peut-être aussi de l'épuisement des gisements qui étaient exploités.

De ce chef seul, nous avons subi une diminution de 245.073 fr. 35 c Si l'on y ajoute une perte de 63.551 fr. 15 c. sur les céréales, dont le tonnage est resté fort élevé, mais

qui, pour des raisons économiques, se sont pour partie entreposées dans des magasins peu éloignés des stations de provenance, on arrive à une perte totale sur ces deux seuls articles (phosphates et céréales) de 308 621 fr. 50 c. ; heureusement plus que compensée par une augmentation générale de tous les autres éléments de trafic et notamment des vins fruits, légumes frais, matériaux de construction, minerais de toute nature, etc.

Si on ajoute que le transport des bestiaux a atteint le chiffre le plus élevé que nous ayons encore eu, il se dégage de cet exposé une conclusion très satisfaisante en ce qui concerne l'état économique des régions que dessert notre réseau, et tout en faisant la part des alternances probables, quant aux résultats agricoles, on est fondé à bien augurer du développement de notre trafic

Dépenses. — Malgré l'augmentation de trafic dont nous venons d'indiquer le détail, les dépenses d'exploitation sont en diminution d'environ 200 000 fr., dont la moitié afférente à nos services de traction provient de la moindre cherté des matières et notamment du combustible, l'autre moitié, afférente au service de la voie, s'explique parce que l'année 1902 n'a pas eu, comme la précédente, à subir, du fait des inondations, des dégâts exceptionnels.

Produit des barèmes. — Cette année, comme les trois années précédentes, il n'y a que la ligne des Ouled Khamoun à Ain-Beïda pour laquelle nous ayons eu à porter en compte dans l'application de nos conventions financières avec l'État, les dépenses effectives de l'exploitation. Pour toutes les autres lignes, les dépenses ont été calculées d'après les barèmes forfaitaires.

Tandis que l'année dernière les dépenses effectives dépassaient les barèmes de près de 250.000 fr. qu'il a fallu prélever sur la réserve de l'exploitation (exactement 219.613 fr. 37 c. cette année, par suite de la diminution des dépenses dont nous vous avons donné les raisons, nous pouvons porter, au contraire, à cette réserve, la légère différence existant entre le montant des barèmes et celui des dépenses effectives, soit 11.575 fr. 99 c.

III. — CAISSE DES RETRAITES

Nous avons en 1902, comme les années précédentes, poursuivi la liquidation de l'ancien fonds de dotation de la Caisse des retraites, par le versement qui en est fait au compte particulier des agents à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, dans les limites des maxima annuels fixés par les règlements de cette caisse.

IV. — Caisse de secours.

Le solde disponible de la Caisse de secours, au 31 décembre 1901, était de 54.010 77

Les recettes, en 1902, ont été de 65 696 12

Total des recettes 119.737 19

Les dépenses ont été de 73.488 05

Reste au 31 décembre 1902 16.249 11

V. — Liquidation de l'exercice

Le solde de la liquidation de l'exercice s'élève à 1.818.671 fr. 18.

Nous vous proposons :

- 1° De porter à la réserve de l'exploitation le bénéfice fait sur les barèmes, soit 11.575 fr 99 ;
- 2° À la réserve appartenant aux actionnaires la somme de 318.793 fr. 19 ;
- 3° De fixer à 30 fr. par action, conformément à l'article 51 des statuts, l'intérêt du premier dividende des actions.

VI. — ADMINISTRATION

MM. L. Théliet, A. Chabert et R. de Mas-Latrie, élus par vous dans l'assemblée générale du 2 avril 1898, pour une période de cinq années, arrivent à l'expiration de leur mandat d'administrateurs.

Nous vous proposons leur réélection.

Vous allez entendre le rapport des commissaires sur le bilan et les comptes de l'exercice 1902.

Aux termes des articles 30 et 32 des statuts, vous aurez, comme les années précédentes, à procéder à la nomination des commissaires pour l'année 1903 et à fixer leur rémunération.

Ce rapport était clos quand nous avons été surpris par la mort imprévue de notre directeur, M. D. Mayer, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Entré au service de notre compagnie le 1^{er} janvier 1892, il avait pris une part prépondérante à l'organisation de nos services d'exploitation qui lui sont en grande partie redevables des progrès accomplis et des bons résultats obtenus.

Dans la dernière campagne encore, malgré le déclin de sa santé, il avait contribué par son action incessante à remédier avec succès aux causes de dépression qui, depuis deux ans, avaient affecté notre exploitation.

Vous vous associerez aux regrets que notre conseil d'administration a exprimés en son nom à la famille de M. Mayer pour la perte d'un collaborateur aussi précieux et au nom du personnel de notre Compagnie pour qui il avait toujours été un chef aussi éclairé que bienveillant.

RÉSOLUTIONS

votées à l'unanimité par l'Assemblée générale

Première résolution

L'assemblée générale des actionnaires, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve les comptes tels qu'ils lui ont été présentés par le conseil d'administration et fixe à 30 fr. pour l'exercice 1902 (comme les autres années), le dividende à distribuer.

Deuxième résolution

L'assemblée générale, en conformité de l'article 30 des statuts, réélit MM. Léon Théliet, Albert Chabert et R[ené] de Mas-Latrie, administrateurs pour une période de cinq années.

Troisième résolution

L'assemblée générale, en conformité des articles 30 et 32 des statuts, nomme commissaires de vérification des comptes pour l'année 1903, MM. Lafaurie et [Loys] Brueyre, avec mission de présenter, ensemble ou séparément, le rapport sur les comptes de cet exercice, et faculté, pour chacun d'eux, de remplir seul cette mission en cas de maladie ou d'empêchement de l'autre. Leur rémunération individuelle est fixée à 1.500 francs.

DERNIÈRE HEURE
À l'Élysée
(*Le Journal des débats*, 8 décembre 1903)

Clément Scal, ingénieur en chef, adjoint au comité de direction de l'Est-Algérien

NÉCROLOGIE
Comte René de Mas-Latrie
(*Le Figaro*, 5 avril 1904)

Nous apprenons la mort :
Du comte de Mas-Latrie, chef au ministère de l'instruction publique, décédé à Paris,
229, boulevard Saint-Germain

Chemins de fer de l'Est-Algérien
(*Le Capitaliste*, 28 avril 1904)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires s'est réunie le 20 avril 1903, sous la présidence de M. A. Dehaynin, président du conseil d'administration.

Les résolutions présentées par le conseil d'administration ont été votées à l'unanimité.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'année 1903 et fixé à 30 fr. par action le revenu des titres sur lesquels un acompte de 15 fr. a été payé le 16 novembre 1903.

MM. [Loys] Bruere et Lafaurie ont été nommés commissaires des comptes.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en vertu de la décision de l'assemblée générale, le complément de revenu des actions fixé à 15 fr., soit nominatives 14 fr. 40, au porteur 13 fr. 67 (impôts déduits) sera payé, le 15 mai prochain, contre remise du coupon n° 56, à Paris, au Crédit industriel, et chez tous les correspondants habituels de la Compagnie en Algérie.

LÉGION D'HONNEUR
(*Le Journal des débats*, 30 janvier 1905)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Est nommé chevalier. M. Vatel-Dehaynin [*sic* : *Albert Vatel-Dehaynin**][*neveu du précédent, qui avait perdu son fils unique*], administrateur de la Compagnie de l'Est-Algérien.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
Assemblée générale des actionnaires du 12 avril 1905
(*Le Journal des chemins de fer*, 22 avril 1905)

L'assemblée générale annuelle a été ouverte par M. Albert Dehaynin, président du conseil d'administration.

Le rapport dont il a été donné lecture aux actionnaires embrasse les opérations de l'exercice 1904.

1. — Au compte de premier établissement, dont le total était, au 31 décembre dernier, de 194.696.842 francs, il y a augmentation insignifiante de 281.883 francs, accroissement motivé par l'exécution de nombreux travaux neufs ou supplémentaires. Le rapport fait observer à ce sujet que, dès maintenant, les évaluations forfaitaires de construction sont largement dépassées.

Les recettes de l'exploitation ont atteint le chiffre de 9.196.662 francs, soit de 10.932 francs par kilomètre. L'excédent total sur 1903 est de 588.624 francs, l'excédent kilométrique de 1.342 fr. 85. Ce sont les transports de voyageurs, les messageries, les colis postaux et la petite vitesse qui l'ont fourni. Il a été transporté, en 1904, 111.000 voyageurs de plus qu'en 1903. Ceux de 3^e classe continuent à fournir l'appoint de recettes le plus considérable. Sur les marchandises de petite vitesse, l'accroissement vient de marchandises autres que les produits agricoles, à savoir vins, fers, fontes, métaux, minerais, phosphates et engrais. Il s'est produit surtout sur les lignes de Bougie et de Biskra.

Les dépenses de l'exploitation n'ont dépassé celles de l'année dernière que de 35.000 francs, bien que les mauvais temps exceptionnels et les pluies diluviennes aient occasionné aux lignes de la Compagnie des dégâts qu'on peut évaluer à 130.000 francs. Le service du matériel et de la traction a coûté plus cher qu'en 1903 à cause de la dépense de combustible plus considérable qu'a exigé l'augmentation des kilomètres parcourus. Cet accroissement a été réduit par des économies réalisées sur d'autres articles, notamment sur les traverses et le ballast. À propos des dommages causés par les eaux, le rapport entre dans des considérations du plus haut intérêt, relativement au régime des eaux en Algérie. En mars 1904, un éboulement s'est produit sur la ligne d'Alger à Constantine ; la voie établie en remblai sur le flanc d'une montagne a été emportée par un glissement de terrain, en même temps que la route nationale.

« Les dégâts ont été tels, dit le rapport, qu'il n'était plus possible de rétablir le remblai ; on a dû le remplacer par un pont métallique de 40 mètres de portée dont le coût figure aux dépenses de premier établissement. Cette construction nouvelle, avec les dépenses de maçonnerie ou autres qu'elle comporte, ne nous reviendra pas à moins de 100.000 francs. Cet exemple montre bien les conséquences immédiates du déboisement des montagnes, mais il en est d'autres qui ne sont pas moins graves ; les rivières, en effet, reçoivent, au moment des pluies, une quantité d'eau telle que leurs berges, qui ne sont pas réparées, sont devenues insuffisantes. »

Le rapporteur espère que l'Administration voudra bien tenir compte de cet état de choses et prescrire les mesures nécessaires pour y apporter remède. Voilà, par malheur, bien longtemps que ces espérances sont exprimées : elles n'ont jamais été réalisées.

La construction de la ligne d'Aïn-Beïda à Khenchéla a été continuée et ne dépassera pas les délais prescrits ; l'ouverture aura lieu très prochainement.

La Compagnie a obtenu la concession pour cinq ans de l'exploitation des voies ferrées du port de Bougie qui se construit actuellement ; en vertu de la convention passée avec le gouverneur général, le produit net de cette exploitation sera partagé par moitié entre la Colonie et la compagnie ; le déficit, s'il s'en produit, sera supporté par la Colonie.

La liquidation de l'ancien fonds de la Caisse des retraites a continué, et le solde disponible de la Caisse de secours s'élevait le 31 décembre 1904 à 53.218 fr.

La liquidation de l'exercice, toutes attributions faites aux réserves, permet la distribution d'un dividende de 30 fr.

II. — Dans les considérations générales que, dans sa dernière partie, le rapport présente aux actionnaires, on remarquera les observations relatives à ce qui a été fait et

peut être fait en vue d'unifier l'exploitation des chemins de fer algériens. La question est importante : la Commission chargée de l'étudier a remis aux compagnies un projet que celles-ci se sont empressées d'examiner. Elles ont jugé que, sur certains points, le texte qu'elles avaient sous les yeux tranchait les questions à leur détriment et contrairement aux droits qu'elles tiennent des conventions en vigueur. Elles ont donc pris l'initiative d'élaborer un autre projet qui, dès le mois de décembre dernier, a été remis à la Commission. Jusqu'à présent, il n'y a pas été donné suite et tout reste en suspens, retard d'autant plus fâcheux que la substitution de la Colonie à la Métropole, à l'égard des compagnies, place celles-ci dans une situation ambiguë. Le ministre des Travaux publics, consulté, a répondu que la substitution n'a pas eu pour effet de soustraire l'État aux engagements qu'il a contractés à leur égard, mais simplement de remettre l'Administration des chemins de fer au gouverneur général de l'Algérie.

Après la lecture du rapport des commissaires, la parole a été donnée aux actionnaires : aucun d'entre eux n'a fait d'observation importante et le président a profité de ce moment pour donner quelques renseignements complémentaires sur les rapports de la Compagnie avec l'État et le gouvernement de l'Algérie depuis la fin de 1904. Le gouverneur, autorisé à racheter les concessions ou à passer les conventions nouvelles, a pris un moyen terme : celui de supprimer les compagnies et de former un syndicat entre les Compagnies P -L.-M., Ouest-Algérien, Est-Algérien et Bône-Guelma. Des négociations ont été engagées à cet effet et rompues. La situation actuelle reste donc ce quelle était il y a un an. « En cas de rachat, ajoute la rapport, la compagnie serait même disposée à faciliter la tâche de la Colonie, mais son conseil se refuse à abandonner l'exploitation dans des mains d'étrangers et à laisser perdre les garanties que les obligataires et les actionnaires possèdent actuellement. Être ou ne pas être, telle doit être la question.

L'assemblée a voté les résolutions suivantes qui lui étaient proposées :

Première résolution

Après avoir entendu le rapport des commissions, l'assemblée générale approuve le rapport, les comptes et le bilan de l'exercice 1904, qui lui ont été présentés par le conseil d'administration et fixe à 30 francs le revenu des actions pour l'exercice 1904.

Après épreuve et contre-épreuve, le président déclare que cette résolution est votée à l'unanimité.

Deuxième résolution

L'assemblée générale approuve la convention passée le 23 juillet 1903 avec le gouvernement général de l'Algérie, pour l'exploitation des voies ferrées desservant les quais du port de Bougie.

Après épreuve et contre-épreuve, le président déclare que cette résolution est votée à l'unanimité.

Troisième résolution

L'assemblée générale, en conformité de l'article 20 des statuts, réélit MM. [Léon] Boucher-Léoménil, [Paul] Durrieu et [Hector] Bouruet-Aubertot, administrateurs pour une période de cinq années.

Après épreuve et contre-épreuve, le président déclare que cette résolution est votée à l'unanimité.

MM. Boucher-Léoménil, Durrieu et Bouruet-Aubertot acceptent ces fonctions.

Quatrième résolution

L'assemblée générale, en conformité des articles 30 et 32 des statuts, nomme commissaires de vérification des comptes, pour l'année 1905, MM. [Loys] Brueyre et Lafaurie, avec mission de présenter ensemble ou séparément le rapport sur les comptes

de cet exercice, et faculté, pour chacun d'eux, de remplir seul cette mission en cas de démission ou d'empêchement de l'autre.

Leur rémunération individuelle est fixée à 1.500 francs.

Après épreuve et contre-épreuve, le président déclare que cette résolution est votée à l'unanimité.

Les chemins de fer algériens.
(*Les Annales coloniales*, 21 mai 1906)

M. Dervillé, président de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, vient d'adresser à M. Jonnart, au nom des présidents des diverses compagnies exploitant des réseaux en Algérie, une lettre où il offre de favoriser la constitution d'une « Société algérienne des chemins de fer » au capital de 25 millions, qui assurerait l'exploitation de tous les chemins de fer algériens. Cette solution aurait l'avantage de simplifier économiquement l'administration, d'unifier les conditions d'exploitation, et notamment les tarifs, ce qui faciliterait les transactions commerciales. Elle conserverait, d'autre part, aux actionnaires et obligataires des compagnies actuelles, toutes leurs garanties.

Enfin, tout en déchargeant le gouvernement de l'Algérie du soin de l'exploitation, elle le ferait participer aux profits de celle-ci, en partageant avec le trésor public la différence entre le produit net réel et son produit forfaitaire calculé sur la moyenne des 7 dernières années, qui constituerait le prix du fermage.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGERIEN
Société anonyme au capital de 25 millions de francs
SIÈGE SOCIAL : À PARIS, 31, RUE PASQUIER
Assemblée générale ordinaire du 28 avril 1906
(*Le Recueil des assemblées générales*, 10 août 1906)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Albert Dehaynin, off. LH, président ; Léon Thelier, vice-président ; Léon Boucher-Léoménil ; Hector Bouruet-Aubertot, chev. LH ; Albert Chabert, chev. LH ; Paul Durrieu, chev. LH ; Octave Homberg, off. LH ; Albert Watel-Dehaynin, chev. LH.

Comité de direction

MM. Albert Dehaynin, Léon Thelier, Albert Watel-Dehaynin, Hector Bouruet-Aubertot, administrateurs délégués ; M. Gustave de Jollin, off. LH, secrétaire général de la Compagnie, secrétaire du comité ; MM. Lemoine, ingénieur du service de la voie ; [Robert] Hirsch, chev. LH, ingénieur du service de l'exploitation, adjoints au comité de direction.

Commissaires : MM. [Loys] Brueyre et Lafaurie.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale, conformément aux statuts de la Société, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration sur les résultats de l'exercice écoulé, ainsi que celui des commissaires, et pour fixer le dividende.

I. — Comptes de premier établissement et capitaux réalisés

Les comptes de premier établissement s'élèvent au 31 décembre 1905, à fr. 195.484.490 00

Ces comptes s'élevaient au 31 décembre 1904, à 194.696.842 23

Soit une augmentation de 787.647 83

qui s'explique comme suit :

Les travaux complémentaires et de premier établissement et les acquisitions de matériel roulant effectués au cours de l'exercice 1905 sur les lignes en exploitation, se sont élevés à fr. 556.742 17

L'augmentation du stock de nos approvisionnements s'est élevée à 230.905 66

Total égal 787.647 83

La somme de 556.742 fr. 17 c. comprend notamment les dépenses suivantes :

1°. Sur la ligne de Maison-Carrée à Constantine :

Les travaux de remblai en amont de la dérivation du Dra-Khérouda et l'achèvement d'un radier bétonné.

La construction de galeries en maçonnerie du kilomètre 70 + 389 au kilomètre 70 + 483 ; du kilomètre 71 + 185 au kilomètre 71 + 235 et aux kilomètres 68 + 950 ; 69 + 000 et 69 + 970.

Les travaux de consolidation des talus des tranchées après Beni-Amran et entre les kilomètres 58 et 58 + 900 ; 72 + 283 et 72 + 988.

L'achèvement d'un viaduc avec T. M. au kilomètre 72 + 650 et la création d'un glacis et d'un canal pour l'écoulement des eaux sur le viaduc.

La construction d'un perré et d'un quart de cône aux abords du T. M. du kilomètre 371 + 873.

La construction d'une pierrée d'assainissement dans le remblai du kilomètre 114- + 300.

La construction d'un quai à marchandises de 30 mètres de longueur en gare de Bouira,

2° Sur la ligne de Beni-Mançour à Bougie :

La défense de la voie contre les érosions de la Soummam du kilomètre 47 + 600 au kilomètre 47 + 750, et l'enrochement de la berge de la Soummam au kilomètre 83 + 000.

La construction de 2 digues pour la défense de la berge de la rive droite de l'Ighzer-Amokran.

3° Sur la ligne de Batna à Biskra :

Le muraillement des failles dans les tranchées des kilomètres 193 + 400 à 194 + 800.

4° Sur les diverses lignes du réseau :

Le renforcement de l'ossature et de l'attache des longrines des ponts métalliques.

La construction ou l'agrandissement de gares et de bâtiments.

L'augmentation du matériel, du mobilier et de l'outillage en service.

5° Sur le matériel roulant :

L'installation de chrono-tachymètres et de chasse-boeufs sur les locomotives.

Et enfin les règlements définitifs du matériel roulant sur lequel des acomptes avaient été déjà payés dans le cours de l'année précédente, savoir :

3 locomotives ;

2 voitures de 1^{re} classe à 4 compartiments ;

2 voitures de 2^e classe à 5 compartiments ;

2 fourgons à bagages dont 1 avec water-closets ;

50 wagons à marchandises.

Le stock de nos approvisionnements, qui s'élevait au 31 décembre 1904, à fr.

1.810.653 43

est, au 31 décembre 1905, de 2.041.559 09

Soit une augmentation de fr. 230.905 66

qui porte principalement sur les rails et les pièces de rechange du matériel roulant récemment acheté.

Nous vous disions, l'année dernière, que nous prévoyions qu'au 31 décembre 1905 les évaluations forfaitaires des dépenses de premier établissement, qui ont servi à la fixation du revenu garanti par l'État à notre compagnie, seraient dépassées de plus de 2 millions.

En effet, ces évaluations forfaitaires s'élèvent à fr. 191.114.290 09
alors que les dépenses effectives, ainsi que vous pouvez le constater au chapitre premier de l'actif du bilan que vous avez sous les yeux (et sans compter les approvisionnements dont le stock est de 2.041.000 francs), s'élèvent à fr. 193.365.933 14

Soit un excédent de dépenses de fr. 2.251.643 05

II. — Exploitation

Recettes d'exploitation. — Les recettes d'exploitation se sont élevées, pour l'ensemble du réseau d'intérêt général, à fr. 9.437.721 74

et par kilomètre : à 10.514 fr. 25, tandis que celles de 1904 avaient atteint 9.196.662 76

et par kilomètre : 267 fr. 55 c.

L'année 1905 est donc en augmentation de 241.058 88

et par kilomètre : 267 fr. 55 c.

Cette augmentation provient pour :

fr. 127.717 99 du transport des voyageurs,

fr. 21.627 79 des messageries, des colis postaux et des voitures et animaux transportés en grande vitesse,

fr. 114.718 15 des marchandises de petite vitesse.

Total 264.064 03

Par contre, il y a une diminution de :

fr. 23.005 15 provenant principalement des voitures et animaux transportés en petite vitesse.

Différence égale fr. 241.058 88

Le nombre des voyageurs transportés en 1905 a été de 960.934, soit 24.043 voyageurs de plus qu'en 1904.

La 1^{re} classe participe à cette augmentation pour 2.800 voyageurs.

La 2^e classe participe à cette augmentation pour 7.960 voyageurs.

La 3^e classe participe à cette augmentation pour 14.283 voyageurs.

Le nombre de voyageurs de 1^{re} classe est ainsi revenu à peu près le même qu'il y a dix ans.

L'augmentation de 21.627 fr. 89 c. constatée pour la grande vitesse porte : 1° sur le trafic des colis postaux qui est en augmentation de 13.183 francs sur celui de 1904 et, 2° sur les transports, à de très grandes distances, des raisins frais de la Kabylie.

En petite vitesse, le trafic des phosphates, par suite de la cessation, depuis le mois de juin, de l'exploitation des phosphates de Tocqueville, présente une moins-value de 144.700 francs.

Sur les fers, fontes et métaux, dont le tonnage est de 4.732 tonnes, inférieur à celui de 1904, par suite de l'achèvement de la construction de la ligne d'intérêt local d'Aïn-Beïda à Khenchela, le produit est inférieur à celui de 1904 de 42.826 francs.

La diminution totale sur ces deux articles s'élève à 187.526 francs. Elle est heureusement compensée, et au delà, par une augmentation générale de la recette de tous les autres éléments de trafic.

En effet, les céréales ont donné une plus-value de fr. 32.000

Les vins 67.000

Les épiceries et marchandises diverses 50.000

Les combustibles 20.000
Les matériaux de construction 40.000
Les matières premières et objets manufacturés 86.000

La diminution de 23.005 fr. 15 c. sur les transports d'animaux en petite vitesse porte sur les moutons dont la mortalité, due aux froids qui ont sévi sur les hauts plateaux, a été très grande pendant la saison d'hiver 1904-1905.

Dépenses. — Les dépenses de l'exercice 1905 se sont élevées à fr. 6.158.336 33
contre fr. 6.136.513 46

qu'elles avaient atteint en 1904, soit une légère augmentation de fr. 21.822 87
qui n'appelle aucune observation spéciale.

Le chiffre des kilomètres parcourus par les trains est, pour 1905, de 2.085.915 kil
contre 2.067.521

en 1904, soit en plus 18.394 00

Produits des barèmes. — Pour la première fois depuis 1892, on avait réalisé en 1904, sur la ligne des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda des recettes supérieures à 5.000 francs par kilomètre, conséquence des transports exceptionnels auxquels avait donné lieu la construction de la ligne départementale d'Aïn-Beïda à Khenchela, Mais en 1905, malgré l'appoint des transports commerciaux de cette dernière ligne, les recettes de la ligne des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda ne se sont élevées qu'à 4.244 francs par kilomètre. Ce sont donc les dépenses effectives de cette ligne que nous avons eu à porter en compte dans l'application de nos conventions financières avec l'État pour l'année 1905.

Pour toutes les autres lignes, les dépenses ont été calculées d'après les barèmes forfaitaires.

Le montant des dépenses contractuelles s'est, en conséquence, élevé à fr. 6.610.498 40

dépassant nos dépenses effectives qui sont de fr. 6.158.336 33

D'une somme de fr. 452.162 07

L'année dernière cette différence s'était élevée à 487.917 fr. 01.

III. — Ligne d'Aïn-Beïda à Khenchela

Nous avons groupé sous le chapitre VI de l'actif du bilan qui vous est soumis les chiffres afférents à cette ligne au 31 décembre 1905.

Ainsi que nous vous en donnions l'assurance dans le rapport de l'année dernière, les travaux de pose de voie et les fournitures de matériel roulant, de mobilier et d'outillage, qui nous incombaient aux termes de l'article 4 de la convention, ont été effectués dans les délais qui nous étaient impartis. Les avances faites de ce chef au département se sont élevées à fr. 598.181 38

sur lesquelles il nous a été remboursé une somme de fr. 265.983 98

Il nous restait dû, en conséquence, au 31 décembre 1905, une somme de fr. 332.197 40

qui forme le premier article du chapitre VI et qui nous sera remboursée prochainement.

La ligne d'Aïn-Beïda à Khenchela a été ouverte à l'exploitation le 10 juin dernier. Sa longueur totale étant de 53 km 773 m. 83 cm., les kilomètres exploités ramenés à l'année entière ressortent à 30 km 201 m. 74 cm.

Nous avons, dès l'ouverture à l'exploitation, proposé quelques abaissements de tarifs susceptibles d'attirer à cette ligne un trafic qui paraît lui manquer. En effet, les recettes d'exploitation ne se sont élevées qu'à 39.082 fr. 64 c, soit 1.294 fr. 05 c. par kilomètre et par an.

Les dépenses totales d'exploitation se sont élevées à fr. 128.255 37

dont il a été déduit l'excédent des dépenses de la voie sur le maximum de 600 francs par kilomètre prévu par l'article 12 de la convention pendant les deux premières années d'exploitation, soit fr. 36.623-76

qui, majorés de 10 %, ont formé la somme de 40.286 fr. 13 c. figurant au deuxième article du chapitre VI du bilan sous la rubrique « Travaux complémentaires » et dont le montant aux termes de l'article 7 de la convention doit nous être remboursé par le département au moyen d'une annuité.

La dépense d'exploitation proprement dite a ainsi été ramenée à fr. 91.631 61 supérieure à la somme fixée par le barème d'exploitation (article 16 de la convention) qui est de 3.000 x 30 km 201 m. 74 cm., soit fr. 90.605 22

La différence, soit 1.026 39

a constitué une perte pour la compagnie.

Si de la dépense d'exploitation admise en compte, soit fr. 90.605 22

on défalque la recette d'exploitation indiquée ci-dessus, soit 39.082 64

il ressort une suffisance d'exploitation de 51.522 58

Aux termes de l'article 16 de la Convention, le département doit nous couvrir de cette insuffisance par une garantie de 500 francs par kilomètre, soit pour 30 km 201. m. 74 centim. 15.100 85

qui forment le troisième article du chapitre VI du bilan.

La différence, soit fr. 36.421 13

a été portée au compte, d'attente prévu par l'article 16 de la Convention et forme le quatrième article du dit chapitre VI. Aux termes de l'article 16 précité, cette somme doit être recouvrée par nous sur les excédents de recettes des exercices futurs, sauf le cas de rachat, auquel cas les sommes figurant à ce compte doivent nous être remboursées par le département, soit en une seule fois, soit au moyen d'annuités.

IV. — Voies du port de Bougie

Nous vous disions, l'année dernière, que l'administration nous avait demandé de procéder, pour son compte, à la pose des voies ferrées du port de Bougie, destinées à être exploitées par nos soins, conformément à la convention passée avec la colonie, que vous avez bien voulu approuver.

Les projets et devis que nous avons établis ont été approuvés par l'administration supérieure et les travaux sont commencés.

V. — Caisse de retraites

Nous avons, en 1905, comme les années précédentes, poursuivi la liquidation de l'ancien fonds de dotation de la caisse des Retraites, par le versement qui en est fait au compte particulier des agents à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, dans les limites des maxima annuels fixés par les règlements de cette caisse.

VI. — Caisse de secours

Le solde disponible de la Caisse de secours, au 31 décembre 1904, était de fr. 55.218 59

Les recettes en 1905, ont été de 68.478 63

Total des recettes 123.697 22

Les dépenses ont été de 65.794 37

Reste au 31 décembre 1905 57.902 85

VII. — Liquidation de l'exercice.

Le solde de la liquidation s'élève à fr. 2.283.818 71

Nous vous proposons :

1° de porter à la réserve de l'exploitation le bénéfice fait sur les barèmes, soit fr. 452.162 07

2° De porter à la réserve appartenant aux actionnaires la somme de 346.656 64

3° De fixer à 30 francs par action, conformément à l'article 51 des statuts, l'intérêt ou premier dividende des actions.

Ces propositions sont conformes à celles que vous avez bien voulu approuver précédemment et nous n'aurions rien à y ajouter si, cette année, il ne nous avait paru nécessaire de vous demander de voter une résolution spéciale donnant à votre conseil l'autorisation de faire emploi des sommes figurant à la réserve.

C'est à dessein que nous employons ce terme général de réserve, quoique celle-ci ait été toujours divisée en deux parties sur votre bilan pour la commodité et la clarté des écritures.

En effet, quoique ni dans nos statuts, ni dans les conventions qui régissent nos rapports financiers avec l'État, ni dans nos cahiers des charges, rien ne nous fasse une obligation de mettre à part les excédents des dépenses forfaitaires sur les dépenses d'exploitation, nous avons pour habitude depuis de longues années de grouper ces excédents dans un compte qu'on a dénommé « Réserve de l'Exploitation » et dont le montant s'élève au bilan que vous avez sous les yeux à 4.091.318 francs.

Nous n'avons pour le moment rien à vous proposer en ce qui concerne cette somme qui, en fait, se trouve virtuellement compensée et au-delà par le dépassement des comptes de premier établissement sur les évaluations forfaitaires (2.251.643 francs) et par le stock des approvisionnements (2.041.559 francs.) Nous pensons que cette partie de notre réserve peut s'accroître encore sans inconvénient.

Mais l'autre partie de notre réserve, qui est faite de dividendes non distribués et qui, à cause de cette provenance, a été dénommée « Réserve spéciale appartenant aux actionnaires », constitue un avoir qui vous appartient incontestablement et dont vous devez déterminer l'emploi.

Ainsi que nous vous l'expliquerons au chapitre des considérations générales, il peut se faire que nous soyons appelés, en vue d'arrangements généraux avec l'État pour l'exploitation du réseau algérien, de prendre des intérêts importants dans une société nouvelle à constituer. Il est indispensable, pour cela., que votre conseil ait reçu de vous et d'avance les pouvoirs voulus pour disposer des ressources nécessaires, afin que nous ne soyons pas arrêtés dans la conclusion des combinaisons qui peuvent se faire jour. D'autre part, et si aucune combinaison où nous aurions l'emploi de cette réserve n'aboutit, il est inutile de continuer à la grossir indéfiniment et nous estimons que le meilleur emploi qui pourrait en être fait serait de l'affecter à l'extinction de la dette sociale, ce qui est d'une bonne administration.

Le mode le plus simple comme le plus avantageux de remboursement consiste à racheter un certain nombre de nos obligations et à les annuler. C'est probablement le moyen auquel il conviendrait de s'arrêter en pareil cas.

Nous vous demandons en conséquence de vouloir bien voter une résolution dans le sens que nous venons d'indiquer.

VIII. — Considérations générales.

Nous vous disions l'année dernière que nous avions été invités, comme toutes les autres compagnies algériennes, à étudier dans quelles conditions il nous paraîtrait possible de consentir les abaissements de tarifs très sensibles qui nous étaient demandés, et que nous avons fait connaître à M. le gouverneur général, par notre lettre du 23 février 1905, que nous étions tout prêts à examiner avec son administration les moyens de réaliser ces abaissements, pourvu que ces moyens fussent de ceux que nous puissions accepter sans compromettre, non seulement vos légitimes intérêts, mais les garanties intangibles stipulées au profit des obligataires.

Après une étude approfondie de cette question, il nous avait paru, en effet, qu'il ne nous était possible de répondre aux vues de M. le gouverneur général que si l'on

modifiait les conventions qui régissent actuellement nos rapports financiers avec l'État, conformément à l'autorisation donnée par la loi du 23 juillet 1904.

Nous ajoutons qu'au moment où nous vous rendons compte de l'exercice 1904, il n'y avait rien de changé pour le moment aux conventions qui régissent nos rapports financiers avec l'État.

Il en est de même encore en ce moment et nous pourrions borner là notre constatation, mais nous croyons indispensable de vous faire connaître les états successifs par où la question a passé depuis un an.

Nous avons remis, au mois de mai dernier, à M. le gouverneur général, un projet de convention qui n'a pas eu de suite, et M. le gouverneur général a insisté à nouveau pour que nous procédions aux abaissements de tarifs nécessaires afin d'unifier la tarification sur tout le territoire algérien. Nous avons été obligés de lui répondre que nous ne pouvions pas le faire sans modifier nos conventions ; mais, pour donner une preuve de notre bonne volonté, nous lui offrons, par notre lettre du 15 septembre, d'entrer dans la voie indiquée en adoptant quelques mesures qui, sans avoir toute l'ampleur nécessaire pour réaliser l'unification totale, auraient eu cependant quelques résultats appréciables.

M. le gouverneur général nous a fait savoir, par lettre du 9 octobre, que ces propositions étant trop restreintes, qu'il ne pouvait les agréer et qu'il était ainsi conduit, à envisager le rachat de notre réseau.

La question en était arrivée à ce point lorsque la Compagnie P.-L.-M. prit l'initiative d'un groupement des compagnies algériennes de chemins de fer en vue de la constitution d'une société qui aurait eu pour objet l'exploitation des réseaux de ces Compagnies et qui aurait ainsi pu réaliser l'unification des tarifs, des méthodes d'exploitation, etc.. Après de nombreuses conférences, les compagnies de Chemins de fer se sont mises d'accord sur le texte d'un avant-projet qui a été adressé à M. le gouverneur général le 30 décembre dernier par la Compagnie P.-L.-M., au nom de toutes les compagnies.

Cet avant-projet prévoit la constitution d'une société qui prendrait le nom de « Société algérienne de chemins de fer » et dont le capital serait de 25 millions. Son but serait l'exploitation des chemins de fer actuellement exploités en Algérie par les Compagnies P.-L.M., Bône-Guelma, Ouest-Algérien et la nôtre, dans des conditions à déterminer définitivement après discussion avec les représentants de l'État.

Il est bien évident que ce sont les compagnies actuelles qui seraient appelées à fournir la presque totalité du capital prévu.

Comme, avant de passer à la réalisation du susdit projet, vous serez forcément appelés à le revêtir de votre approbation, il est inutile, pour le moment, que nous vous donnions à son égard des renseignements qui pourraient être devenus inexacts lorsque nous vous soumettrions le projet définitif.

Mais votre conseil a besoin d'être préalablement autorisé par vous à prendre dans cette affaire ou dans telle autre similaire telle part qui nous incombera suivant l'importance de votre réseau. Nous pouvons employer à cette fin telle ou telle partie de notre avoir et, notamment, les sommes qui ont été jusqu'ici ou qui seront groupées sous le titre de « Réserve spéciale appartenant aux actionnaires ». Nous vous demandons donc, comme nous l'avons dit plus haut, de vouloir bien nous autoriser, par une résolution spéciale, à employer ces sommes, le cas échéant, à l'achat de valeurs de sociétés ayant notamment trait à l'objet dont nous venons de parler.

Comme nous venons de vous le dire, la lettre d'envoi de cet avant-projet est du 30 décembre. L'exercice 1905 s'est donc clos sur cette communication.

Il semble bien, et ceci est du domaine de l'exercice en cours, que cet avant-projet a été accueilli avec faveur par l'opinion publique algérienne et il est possible qu'il reçoive un accueil également favorable des pouvoirs publics.

Mais nous n'avons pas voulu toutefois que M. le gouverneur général pût supposer que nous nous en tenions purement et simplement à cette proposition collective et, dans le cas où celle-ci serait écartée pour un motif quelconque, nous avons voulu donner une nouvelle preuve de notre vif et très sincère désir d'une entente en adressant, le 29 mars dernier, à M. le gouverneur général, des propositions nouvelles conçues dans un sens extrêmement avantageux pour la Colonie.

Vous comprendrez que, jusqu'à ce que nous soyons fixés sur le sort de ces diverses propositions, il ne nous soit pas possible de vous donner des détails à leur sujet. Nous vous demandons simplement de faire confiance à votre conseil d'administration jusqu'au jour où nous pourrons vous soumettre un texte définitif.

Il convient toutefois de vous dire ici qu'il est possible qu'aucune de ces propositions n'aboutisse et que M. le gouverneur général se décide à proposer d'abord aux délégations financières et au conseil supérieur et ensuite au gouvernement, le rachat de notre réseau dans les termes prévus par le cahier des charges. Ce sera une solution que nous subirons contraints et forcés, mais avec la conviction que nous avons fait tout ce qu'il était possible pour éviter cette extrémité, et qu'aller au delà des concessions offertes n'aurait eu pour effet que de compromettre les intérêts vitaux de notre compagnie.

Quoi qu'il en soit, si le rachat de notre concession est décidé, cette éventualité doit être envisagée sans effroi. Le cahier des charges a entouré cette grave mesure de garanties protectrices et de compensations ayant pour but de vous dédommager des risques que vous avez courus dans la construction et la mise en exploitation du réseau. Vous pouvez être assurés que nous apporterons à la défense de vos droits tout notre zèle et toute notre vigilance.

IX. — Administration

MM. A[ibert] Dehaynin et A[ibert] Watel-Dehaynin, élus par vous, dans l'assemblée générale du 3 avril 1901, pour une période de cinq années, arrivent à l'expiration de leur mandat d'administrateurs.

Nous vous proposons leur réélection.

Vous allez entendre le rapport des commissaires sur le bilan et les comptes de l'exercice 1905.

Aux termes des articles 30 et 32 des statuts, vous aurez, comme les années précédentes, à procéder à la nomination des commissaires pour 1906 et à fixer leur rémunération.

Rapport présenté par les commissaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est-Algérien à l'assemblée générale du 28 avril 1906

.....

Récapitulation des décomptes de la garantie de l'État pour les diverses lignes du réseau pendant l'année 1905

Désignation des lignes	Revenu net garanti par l'État	Dépenses de l'expl. d'après le barème convenu avec l'État	Total du revenu net des dép. d'expl.	À déduire recettes brutes de l'expl.	Avances à faire par l'État
Maison carrée à Constantine	5.245.735 15	3.711.416 85	8 907.151 10	5.798.613 46	3.158.538 04

Ménerville à Tizi-Ouzon	845.867 20	391.707 14	1.237.574 34	560.754 48	676.819 86
Bougie à Béni-Mançour	1.200.000	659.216 32	1.859.216 32	8.515 15	988.70117
El-Guerrah à Batna	588.000	763.397 73	1.151.317 73	722.664 84	428.732 89
Batna à Biskra	1.448.770 48	720.888 86	2.709.008 34	720.888 86	1.448.779 48
Ouled-Rhamoun à Aïn-Beïda	470.593 91	389.110 57	859.704 48	390.863 08	468 841 40
	9.798.975 74	6.435.730 97	16.274.712 71	9.064.299 87	7.170.412 84
Alger à Maison-Carrée	338.090 11	174 761 43	512.851 54	373.421 87	139.429 67
Totaux	<u>10.137.065 85</u>	<u>6.610.498 40</u>	<u>16.747.564 25</u>	<u>9.437.721 74</u>	<u>7.309.84251</u>

Il ressort de ce tableau que le total des avances à faire à la Compagnie par l'État, du fait de l'exercice 1905, s'élève à fr. 7.309.842 51

Si on compare ce chiffre à celui résultant du bilan de 1904, et qui était de 7.563.226 96

on voit que, par suite de l'augmentation du trafic, l'avance de l'État se trouve encore abaissée cette année de fr. 253.384 45

Rappelons en passant, pour marquer l'amélioration continue de nos recettes, qu'en 1896, l'avance à faire par l'État s'élevait à 10.476.840 fr. 95 c. et que, depuis lors, cette avance n'a cessé de décroître jusqu'au chiffre actuel.

Les sommes restant dues par l'État; du chef des années 1903 et 1904, s'élèvent à fr. 806.283 37

qui, s'ajoutant à l'avance pour 1905 de 7.309.842 51 forment le total porté au bilan 8.116.125 88

.....
Paris, le 14 mars 1906.
Les commissaires des Comptes,
L[ouis] BRUEYRE, A. LAFAURIE.

Est-Algérien
(*Gil Blas*, 2 mai 1907)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien a eu lieu le 30 avril, sous la présidence de M. Albert Dehaynin, président du conseil.

Il ressort des comptes qui lui ont été présentés que pendant l'exercice 1906, les recettes d'exploitation de cette compagnie se sont élevées à 10.992.289 francs 75 contre 9.437.721 fr. 74 pour l'exercice précédent. Les dépenses d'exploitation sont passées d'une année à l'autre de 6158.336 fr. 6.372.928 francs 06.

Le conseil d'administration a proposé à l'assemblée de maintenir le dividende à 30 francs, de porter 645.624 fr. 73 à la réserve de l'exploitation et de reporter à nouveau 41 fr. 38, ce qui absorbera un total de 2. 129.466 fr. 11, représentant le solde créditeur du compte de profits et pertes.

Après avoir entendu la lecture des rapports, l'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1906, tels qu'ils lui étaient présentés, et fixé le dividende y afférent à 30 fr.

par action. Un acompte de 15 fr. ayant été payé le 15 novembre dernier, le solde, soit 15 fr., sera mis en paiement sous déduction des impôts, à partir du 15 mai prochain.

L'assemblée a réélu M. Homberg, administrateur sortant, et renouvelé, pour l'exercice en cours, les pouvoirs de MM. [Loys] Brueyre et Lafaurie, commissaires des comptes

L'EST ALGÉRIEN (*Le Capitaliste*, 9 mai 1907)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires s'est réunie le 30 avril 1907, sous la présidence de M. A. Dehaynin, président du conseil d'administration.

Les résolutions présentées par le conseil d'administration ont été votées à l'unanimité.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'année 1906 et fixé à 30 francs par action le revenu des titres sur lesquels un acompte de 15 fr. a été payé le 15 novembre 1906.

MM. Bruyère [*sic* : *Loys Brueyre*] et Lafaurie ont été nommés commissaires des comptes.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en vertu de la décision de l'assemblée générale, le complément de revenu des actions fixé à 15 fr, (soit nominatives 14 fr. 40, au porteur 18 fr, 68) (impôts déduits) ; sera payé le 15 mai prochain, contre remise du coupon n° 62, à Paris, au Crédit industriel, et chez tous les correspondants habituels de la Compagnie en Algérie,

OBSÈQUES Albert Chabert-Cretziano (*Le Journal des débats*, 4 septembre 1907)

Les obsèques de M. Albert Chabert-Cretziano, administrateur du Crédit industriel et commercial, président de l'Omnium lyonnais, président de la Société des chemins de fer électriques souterrains Nord-Sud, président de la Compagnie des lits militaires, [administrateur de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-algérien](#), de la Compagnie transatlantique, de la Compagnie générale des petites voitures [CGV], etc., etc, chevalier de la Légion d'honneur, ont été célébrées aujourd'hui, à midi, en l'église Saint-Philippe du Roule.

Le deuil était conduit par MM. Chabert et le vicomte [Gabriel] Chabert, ses frères ; Bian, son beau-frère ; le baron Lafaurie, le baron de Malaret, Guy de Franqueville, Georges Cretziano, le général Mano, le prince Grégoire Ghyka, Edler Kneisel von Kerlidohka, ses neveux..

L'inhumation a eu lieu au cimetière de Passy.

NÉCROLOGIE Octave Homberg (*Le Journal des débats*, 31 octobre 1907)

On annonce la mort de :

M. Octave Homberg, censeur de la Banque de France, officier de la Légion d'honneur, décédé à l'âge de soixante-trois ans, 18, rue Murillo.

1908 (mai) : RACHAT DU RÉSEAU PAR L'ÉTAT

NÉCROLOGIE
Albert Dehaynin
(*Gil Blas*, 10 juin 1908)

M. Albert Dehaynin, administrateur de la Compagnie des chemins de fer du Nord, président de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, président de la Compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris, administrateur de la Compagnie d'assurances « la Nationale », président de la Compagnie française d'éclairage par le gaz, a succombé, 2, rue de la Faisanderie, âgé de soixante-sept ans. Il était officier de la Légion d'honneur.

.....
Ses obsèques auront lieu vendredi, à midi, à l'église Saint-Honoré-d'Eylau.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN
(*Le Capitaliste*, 5 novembre 1908)

Il ne s'est produit, l'an dernier, aucune modification dans la longueur du réseau de la Compagnie de l'Est-Algérien, lequel, depuis 1890, est resté invariablement fixé 887 km 560 comprenant 794 km 959 de lignes à voie large et 92 km 601 de lignes à voie étroite, indépendamment des 53 km 774 du réseau d'intérêt local à voie étroite de Aïn-Belda à Khenchela.

Au 31 décembre dernier, les dépenses de premier établissement s'élevaient à 196.015.223 71

Elles étaient au 31 décembre 1906 de 195.856.108 20

Soit une augmentation de 159.115 51

Cette augmentation résulte des travaux complémentaires et de premier établissement d'un montant de 252.768 fr. 64 effectués au cours de l'exercice 1907 sur les lignes en exploitation. Si de cette somme, on défalque la diminution subie par le stock des approvisionnements de la Compagnie qui ne s'élevait plus, au 31 décembre 1907, qu'à 2.014.897 fr. 43 au lieu de 2.108.550 francs 56, soit 93.653 fr. 13 en moins, il reste au compte de premier établissement une augmentation nette de 159.115 fr. 51, total égal au solde cité plus haut.

La Compagnie a fait face à ces dépenses d'établissement à l'aide de son capital actions qui est de 25 millions de francs et de son capital obligations s'élevant à 174.421.106 fr. 05, représentés par 515.210 obligations sur lesquelles 42.851 étaient amorties au 31 décembre 1907.

Les résultats de l'exploitation pendant le dernier exercice n'ont pas été aussi favorables que ceux de l'exercice 1906. Les recettes pour l'ensemble du réseau se sont élevées à fr. 10.823.370 40

contre, en 1906 10.892.289 75

en moins-value, par conséquent, de 68.919 34

représentant une diminution par kilomètre de 76 fr. 78.

Cette moins-value provient des transports de marchandises en petite vitesse pour fr. 377.941 52

et des recettes diverses pour 11.470 16
Total fr. 389.411 68

Cette somme ayant pu être partiellement compensée par une augmentation sur toutes les autres branches du trafic, s'élevant à 320.492 francs 34, la moins-value nette ressort au chiffre ci-dessus de 68.919 fr. 34.

Comme dans nos précédentes études, nous allons comparer le trafic de l'année avec celui des années précédentes. Le tableau suivant indique quels ont été, pour les huit derniers exercices, les résultats bruts de l'exploitation et le montant des dépenses établies d'après les barèmes forfaitaires :

Exercice	Recettes	Dépenses réelles	Dépenses forfaitaires
1900	7.338.439	6.126.087	6.127.725
1901	7.790.099	6.371.373	6.121.760
1902	8.138.010	6.177.815	6.189.391
1903	8.608.038	6.081.405	6.457.147
1904	9.186.663	6.136.513	6.624.430
1905	9.437.722	6.158.336	6.610.498
1906	10.892.290	6.372.928	7.018.553
1907	10.823.370	7.143.104	6.998.671

Les branches du trafic qui ont été en augmentation, en 1907, sont les suivantes :

Voyageurs	+ 146.587 06
Bagages, voitures, etc. en G. V.	+ 112.068 33
Voitures et animaux en P. V.	+ 61.836 95

Le nombre des voyageurs est resté, en 1907, sensiblement le même qu'en 1906, mais le parcours moyen de chacun d'eux a été plus élevé, ce qui explique l'augmentation de recettes accusée ci-dessus. Quant à l'augmentation des recettes de la grande vitesse, elle provient pour une grande part des transports militaires à destination de la frontière marocaine que la Compagnie a dû effectuer vers la fin de l'année 1907.

La diminution très sensible qui s'est fait sentir sur les transports de marchandises en petite vitesse, pris dans leur ensemble, tient surtout à ce que la récolte de 1907 n'a pas été aussi abondante que celle de 1906, qui a été considérée, d'ailleurs, comme une année exceptionnelle à ce point de vue. Aussi a-t-on constaté, dans le transport des produits de la récolte, une diminution de près de 59.000 tonnes et de 684.265 fr.

À cette diminution, se sont ajoutées celles des :

	Tonnes	Francs
Huiles	3.500	51.000
Engrais	6.700	20.000

Alfas et crin végétal	5.300	26.700
Tabacs	1.200	19.400
Laines	500	10.400

Par contre, la compagnie a eu heureusement à enregistrer des augmentations dont les principales ont porté sur :

	Tonnes	Francs
Les minerais	24.000	106.000
Les phosphates	21.000	157.000
L'épicerie, les fruits, le sel	1.300	55.000
Les vins et les alcools	1.500	17.000
Les matériaux de construction, les combustibles, fers et métaux, les produits chimiques, etc.		131.000 00
Les animaux, chevaux, mulets, bœufs, vaches et moutons		62.000 00

La liquidation de l'exercice s'est effectuée de la façon suivante :

Recettes brutes d'exploitation	10.823.370 41
Intérêts des capitaux et divers	244.941 48
Total des produits	11.068.311 89
Dépenses d'exploitation, y compris les redevances payées au PLM	7.362.243 27
Produit net d'exploitation	3.706.068 62
Versement à faire par l'État (garantie de revenu)	9.799.159 01
Redevances payées au PLM	363.572 32
Total	13.868.799 95
À déduire :	
Excédent des recettes sur les dépenses forfaitaires	3.821.699 46
Soit	10.044.100 49
Charges du capital à déduire :	
Service des obligations	8.044.385 00
Amortissement des actions	25.000 00
	8.069.385 00

Reste	1.974.715 49
Reliquat de la liquidation de l'exercice 1906	41 38
Solde disponible	1.974.756 87
Ce solde disponible a été réparti comme suit :	
Dividende de 30 fr. aux actions	1.482.300 00
Solde à reporter à nouveau	492.456 87
Total	1.974.756 87

Il s'ensuit que le total des avances à faire par l'État à la Compagnie a été de 6.338.031 fr. 87, contre 6.279.850 fr. 62. Ajoutons que la dette de la Compagnie vis-à-vis de l'État du chef de la garantie d'intérêt s'élevait, au 31 décembre 1907, en capital et intérêts à 283.337.849 fr. 15.

La fin du rapport administratif est consacrée à la question du rachat — qui est actuellement un fait accompli — de la Compagnie de l'Est-Algérien par l'État. Rappelons, au point de vue des actionnaires, que le rachat ne fera que consolider leur dividende de 30 fr. jusqu'à la date d'expiration de la concession qui avait été allouée à la Compagnie. Loin de leur porter préjudice, cette opération leur est donc plutôt avantageuse.

NÉCROLOGIE
(*Le Gaulois*, 19 novembre 1908)

Nous apprenons la mort du philanthrope bien connu, M. Loys Brueyre, décédé à l'âge de soixante-treize ans.

OBSÈQUES
Léon Thelier
(*Le Journal des débats*, 29 novembre 1909)

Le service funèbre pour les obsèques de M. Léon Thelier, administrateur de la Société générale du Crédit industriel et commercial, décédé à Louveciennes (Seine-et-Oise), a été célébré hier à dix heures, à l'église Saint-Augustin.

On s'est réuni à l'église.

Le deuil a été conduit par le R. P. Marcel Thelier, de la Compagnie de Jésus, fils du défunt ; MM. Ernest Thelier, son frère ; Félix Morel d'Arleux, notaire honoraire ; Ernest Nouette-Delorme ; le baron Jules Goury du Roslan, ses beaux-frères ; Paul Nourrisson, le lieutenant-colonel Pierre Nourrisson, Hubert-G. Henrotte, Henri Thelier, Bernard Faulgier, Robert Thelier, Henry Goury du Roslan, Louis et Robert Goury du Roslan, ses neveux.

L'inhumation a eu lieu dans une sépulture de la famille au cimetière du Père-Lachaise.

Paul DESVAUX, président

Né le 23 septembre 1857 à Dreux (Eure-et-Loire).
Inspecteur des finances (démissionnaire le 1^{er} août 1894).
Directeur (1894), puis administrateur et vice-président (1907) du CIC.
Chevalier de la Légion d'honneur du 27 juillet 1897 (min. finances).
Administrateur de la Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan (1901).
Membre du comité de Paris des Chemins de fer portugais (1906).
Administrateur de la Cie d'éclairage, chauffage et force motrice (1907).
Président des Houillères de Bérestow-Krinka.
Administrateur de la Société auxiliaire des Charbonnages du Donetz (1908).
Administrateur du Crédit foncier de France (1908).
Administrateur de la Banque de l'Indochine et des Chemins de fer de l'Est (1915).
Décédé en novembre 1920.

Délégués français au Congrès des chemins de fer de Berne
(*Le Journal des transports — Revue internationale des chemins de fer*,
25 juin 1910)

RÉSEAU DE L'EST-ALGÉRIEN

Combarieu, conseiller-maître à la Cour des Comptes, membre du Conseil du réseau.
Parriche, chef du service des Approvisionnements généraux.
Henrion, chef du service du Personnel.
Rouzaud, chef du service de l'Exploitation.

NECROLOGIE

Léon Boucher de Léoménil
(*Gil Blas*, 19 février 1911)

Jeudi dernier ont été célébrées, en l'église Notre-Damie-de-Passy, les obsèques de M. Léon Boucher de Léoménil, ingénieur civil des Mines, administrateur de l'Est-Algérien, fils de M. Ambroise Boucher, officier de cavalerie, chevalier de Saint-Louis et de la Légion d'honneur. Il laisse deux filles, la comtesse de la Fargue et M^{me} A. Collin. Reconnu : le ministre de Bulgarie et M^{me} Stancioff, le consul général Vernazza, comte Paul Durrieu, MM. Gaston du Boscq de Beaumont, Paul Desvaux, président du conseil de l'Est-Algérien ; G. de Jollin, vicomte de Guichen, vicomte et vicomtesse de Borniol, comte de Couessin, vicomte Jean du Parc, M. Watel-Dehaynin, etc.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN

(*L'Information financière, économique et politique*, 4 avril 1911)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue cet après-midi, sous la présidence de M. Desvaux Paul, président du conseil d'administration, assisté de MM. Copin et Faure, scrutateurs, et de M. Charpiilon, secrétaire.

14.898 actions étaient présentes ou représentées.

LA DISCUSSION

Messieurs,

Vous venez d'entendre la lecture du rapport du conseil d'administration et du rapport des commissaires des comptes ; quelqu'un d'entre vous a-t-il des explications à demander ou des observations à présenter ?...

Je n'ai, de mon côté, rien à ajouter au rapport que vous venez d'entendre, et que nous nous sommes efforcé de rendre, en ce qui concerne le procès en cours, aussi clair et aussi complet que possible. Comme nous vous l'avons dit, nous espérons que le conseil de préfecture de Constantine statuera avant la fin de l'année et que, lorsque nous vous réunirons l'année prochaine, nous serons devant la juridiction qui doit trancher définitivement la question, c'est-à-dire devant le conseil d'État.

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

1° Approbation des comptes de l'exercice 1910 et fixation du dividende à 30 francs par action ;

2° Réélection de M. Watel-Dehaynin, administrateur sortant ;

3° Nomination de MM. Monlun et Morel, commissaires des comptes.

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

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN

(L'Information financière, économique et politique, 26 avril 1912)

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis cet après-midi en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Paul Desvaux, président du conseil d'administration, assisté de MM. Essig et Copin, scrutateurs, et de M. Charpillon ¹⁵, secrétaire.

14.721 actions étaient présentes ou représentées.

Lecture est successivement donnée du rapport du conseil d'administration et du rapport des commissaires des comptes ; nous en publierons le texte dans un prochain numéro.

LES RÉOLUTIONS

À unanimité. l'assemblée adopte les résolutions suivantes :

1 Après avoir entendu le rapport des commissaires, l'assemblée générale approuve le rapport, les comptes et le bilan de l'exercice 1911, qui lui ont été présentés par le conseil d'administration, et fixe à 30 francs le revenu des actions pour l'exercice 1911 ;

2° L'assemblée, en conformité de l'art. 20 des statuts, réélit administrateur M. G. de Jollin, pour une période de cinq années ;

3. L'assemblée, en conformité des art. 30 et 32 des statuts, nomme commissaires pour la vérification des des comptes de l'exercice 1912, MM. Morel et Monlun avec mission de présenter ensemble ou séparément un rapport sur les comptes de cet exercice et faculté pour chacun deux de remplir seul sa mission en cas d'empêchement, décès ou démission de l'autre.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN

(L'Information financière, économique et politique, 25 avril 1913)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue cet après-midi sous la présidence de M. Paul Desvaux, président du conseil

¹⁵ Louis Charpillon (1859-1925) : avocat près la cour d'appel de Paris, directeur commercial à Paris, puis administrateur de la Compagnie de Mossamédès (Angola). Voir [encadré](#).

d'administration, assisté de MM. Dol et Germain Petit, scrutateurs, et de M. Charpillon, secrétaire.

Plus de 16.000 actions étaient présentes ou représentées.

Lecture est donnée des rapports du conseil d'administration et des commissaires des comptes ; nous en publierons le texte dans un prochain numéro.

LES RÉOLUTIONS

Les diverses résolutions à l'ordre du jour ont été adoptées à l'unanimité, savoir :

1. Après avoir entendu le rapport des commissaires, l'assemblée générale approuve le rapport et les comptes de l'exercice 1912 tels qu'ils sont présentés par le conseil d'administration et fixe à 30 francs le revenu des actions pour l'exercice 1912 ;

2. L'assemblée, en conformité de l'art. 20 des statuts, réélit M. Paul Desvaux, administrateur pour une période de 5 années ;

3. L'assemblée, en conformité des art 30 et 32 des statuts, nomme commissaires de vérification des comptes pour l'exercice 1912, MM. Monlun et Morel, avec mission de présenter ensemble ou séparément, le rapport sur les comptes de l'exercice, et faculté pour chacun d'eux de remplir seul cette unisson en cas de démission, ou d'empêchement de d'autre.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN

(L'Information financière, économique et politique, 3 avril 1914)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette Société s'est tenue cet après-midi sous la présidence de M. G. Desvaux, président du conseil d'administration, assisté de MM. Gogué, représentant de M^{me} Frémont, et Copin, scrutateurs, et de M. Charpillon, secrétaire.

16.095 actions étaient présentes ou représentées.

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

LA DISCUSSION

Un actionnaire. — Pourriez-vous nous donner quelques explications sur les causes de la baisse de nos actions ?

M. le président. — Il n'y a à cela aucun motif spécial. Vous pouvez, en ce moment, prendre la cote à la Bourse de Paris de toutes les valeurs, y compris celles qui passent pour des placements de père de famille, comme les obligations de chemins de fer ; je ne parle pas de la Rente : vous constaterez qu'elles sont toutes en baisse. Nous subissons, comme toutes les sociétés, le changement dans le taux de l'intérêt, étant donné surtout que nos actions sont devenues à peu près l'analogue d'obligations de chemins de fer ou de la Rente.

L'actionnaire. — La contestation, par l'État, de 750.000 francs n'a-t-elle pas eu quelque influence ?

M. le président. — Je ne crois pas. Nous donnons 30 francs de dividende qui autrefois se seraient capitalisés à 3 1/2 ou 3 3/4 % ; les capitalistes trouvent aujourd'hui qu'il faut avoir un taux normal de 4 à 4 1/4 % : le capital s'en ressent nécessairement ; Il n'y a rien de spécial en ce qui nous concerne.

LES RÉOLUTIONS

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

1. Après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires des comptes, l'assemblée générale approuve lesdits rapports, les comptes

et le bilan de l'exercice 1913 qui lui ont été présentés, et fixe à 30 francs le revenu des actions pour l'exercice 1913 ;

2. L'assemblée réélit commissaires des comptes MM. Morel et Monlun.
(Voir les rapports dans un prochain numéro).

EST-ALGÉRIEN

(*Le Journal des chemins de fer*, 16 mai 1914, p. 467)

D'une année à l'autre, les résultats de cette compagnie varient peu. Le réseau, d'une longueur de 887 kilomètres, a, en effet, été racheté en mai 1908, moyennant le versement, jusqu'en 1978, date d'expiration de la concession, d'une annuité dont le calcul a été l'objet d'un procès, non encore terminé d'ailleurs, avec l'État.

Les comptes de 1913, approuvés par l'assemblée du 2 avril 1914, accusent un bénéfice net de 2.283.517 francs, au lieu de 2.290.378 francs précédemment. Le dividende a été maintenu à 30 francs par action. Un acompte de 15 francs ayant été payé le 15 novembre 1913, le solde, soit 15 francs par action, est payable depuis le 15 courant.

Le conseil, dans le rapport présenté aux actionnaires, déplore la lenteur apportée par l'État dans l'instruction du procès : au 31 décembre dernier, il s'était écoulé plus de 5 ans et demi depuis le rachat, temps sur lequel la Compagnie n'a pris que six mois et demi pour la rédaction et le dépôt de ses mémoires. « Nous sommes malheureusement désarmés, ajoute le conseil, pour obtenir de la partie adverse plus de rapidité dans ses réponses. Nous n'avons pas, toutefois, négligé la seule arme que la loi met à notre disposition, en réclamant, en temps voulu, les intérêts des sommes que le Conseil d'État déclarera nous être finalement dues par l'État. »

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.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN

(*L'Information financière, économique et politique*, 27 avril 1918)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue le 25 avril 1918 sous la présidence de M. Desvaux, président du conseil d'administration, assisté de MM. Coppin et Gogué, scrutateurs, et de M. Charpillon en qualité de secrétaire.

Aucune modification ne s'est produite depuis l'année dernière dans l'état de l'affaire du rachat de la compagnie, actuellement pendante devant le Conseil d'État. Toutefois un nouveau mémoire a été déposé récemment sur les différentes questions formant l'objet du litige.

La liquidation de l'exercice comprend cette année :

Le solde reporté de l'année 1916	265.646 28
Le solde des intérêts des capitaux	175.668 37
Le montant de l'annuité de rachat telle que le conseil continue à la réclamer malgré l'arrêté du conseil de préfecture de Constantine	10.553.959 98
soit, au total	10.995.274 63
Déduction faite :	
Des frais généraux, de l'abonnement au timbre, etc.	423.441 02
Des charges obligatoires	8.084.285
De la somme contestée sur l'annuité de rachat	755.000 00
soit, au total	9.262.726 02

Le solde créditeur ressort à 1.732.548 fr. 61, permettant de fixer le dividende à 30 francs par action, comme l'an dernier, et de reporter à nouveau 268.248 fr. 61 (un acompte de 15 francs ayant été distribué le 15 novembre 1917, le complément de 15 francs sera mis en paiement le 15 mai prochain, sous déduction des impôts).

L'assemblée, à l'unanimité, approuve cette répartition. Elle a réélu M. Desvaux, administrateur sortant, et désigné MM. Monlun et Morel pour remplir les fonctions de commissaires des comptes.

NÉCROLOGIE

Paul Desvaux

(*Le Journal des débats*, 14 novembre 1920)

On annonce la mort de M. Paul Desvaux, ancien inspecteur des finances, vice-président de la Société générale de Crédit industriel et commercial, administrateur du Crédit foncier de France, de la Banque de l'Indo-Chine, de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, chevalier de la Légion d'honneur.

Hector BOURUET-AUBERTOT, président

Né le 4 mai 1867 à Croissy-sur-Seine.

Marié à Madeleine Homberg, sœur aînée d'Octave, le fondateur de la SFFC.

Ingénieur ECP 1891. Licencié en droit.

Commissaire aux comptes (1894), puis administrateur (1923) du PLM.

Administrateur des Minerais de fer de Krivoï-Rog (1897).

Juge suppléant (1897), puis juge et président du tribunal de commerce de la Seine.

Chevalier de la Légion du 11 octobre 1900 (min. du Commerce)(parrainé par son beau-père, Octave Homberg) : administrateur délégué de la S.A. du Gagne-Petit.

Commissaire aux comptes, puis administrateur de la Cie générale des eaux et de la Cie générale des eaux pour l'étranger. Administrateur de la Société des tuyaux Bonna.

Administrateur des Minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid (1911).

Administrateur des Phosphates et du chemin de fer de Gafsa (1935).

Administrateur de la Société du Djebel-Djérissa.

Administrateur des Docks et entrepôts de Marseille.

Administrateur des Grands Magasins du Louvre.

Décédé le 31 oct. 1952 à Paris, 106, r. de l'Université.

Chemins de fer de l'Est-Algérien (*Le Sémaphore algérien*, 4 mai 1921)

Les actionnaires de cette société se sont réunis et ont approuvé les comptes de l'exercice 1920. Ils ont fixé le dividende à 30 francs. Un acompte de 15 francs ayant été distribué le 15 novembre dernier, le complément de 15 francs sera mis en paiement le 15 mai prochain, sous déduction des impôts.

Le compte de liquidation, qui présente un solde créditeur de 275.301 francs, a été reporté à nouveau.

Contrairement aux prévisions du conseil, l'affaire du rachat de la Compagnie n'a pas reçu de solution, mais le conseil espère qu'avant la fin de la présente année judiciaire, le Conseil d'État aura rendu son arrêt.

M. [Albert] Watel-Dehaynin a été réélu administrateur, et M. René Baulant ¹⁶ a été élu en remplacement de M. Desvaux, décédé.

Est-Algérien (*Le Journal des chemins de fer*, 19 août 1922, p. 263-264)

Le Conseil d'État, statuant sur la requête de cette Compagnie, tendant à l'annulation d'un arrêté du conseil de préfecture du dép. de Constantine relatif aux réclamations introduites par la Cie à la suite du rachat de sa concession, vient de rendre un arrêt aux termes duquel : 1° Le produit net, servant au calcul de l'annuité de rachat est un

¹⁶ René Baulant (1854-1933) : inspecteur des finances. En disponibilité pour entrer aux Chemins de fer du Sud de la France comme secrétaire général (1^{er} avril 1890), puis administrateur (1893) et président (1909-1915). Commissaire aux comptes (1892), puis administrateur (1906) de la Cie française des métaux. Administrateur des Chemins de fer portugais et de la Cie française des câbles télégraphiques. Toutes affaires où il représente le Crédit industriel et commercial (CIC).

produit calculé forfaitairement ; 2° Les frais du service des titres doivent rester à la charge de la Cie ; 3° Les avances de garantie doivent être remboursées sur tout l'effectif de la Cie, sauf en ce qui concerne les réserves qu'elle a pu réaliser sur le forfait qui a été alloué par l'État.

Sur les questions secondaires, le Conseil d'État a confirmé l'arrêté du Conseil de préfecture du département de Constantine. L'État et l'Algérie sont condamnés aux dépens.

On sait, en effet, que, pendant la durée de la concession, l'État garantissait à la Cie non pas un divid. fixe, mais un produit net kilométrique minimum. Au point de vue de cette garantie, les dépenses d'exploitation dont il y avait lieu de tenir compte, d'après le contrat, étaient non pas les dépenses réelles, mais les dépenses forfaitaires évaluées d'après un barème variant suivant les recettes kilométriques.

Ce rachat a donné lieu, au profit de la Cie, à une indemnité qui se traduit par une annuité. Pour le calcul de cette annuité, on prend pour base le produit net des 7 dernières années, en déduisant les deux plus faibles. Mais sur le mode de calcul de ce produit net, l'État et la Cie ne se sont pas entendus. Le litige a porté sur le montant des dépenses qui doivent être déduites des recettes brutes pour constituer le produit net. La Cie soutenait qu'il fallait tenir compte des dépenses réelles effectuées. L'État, au contraire, faisait remarquer que, pour le calcul du produit net moyen servant de base à l'annuité de rachat, il fallait envisager, comme dans les calculs relatifs à la garantie, les dépenses forfaitaires.

La question présentait un intérêt sérieux pour la Cie, car ses dépenses annuelles d'exploitation ont été, le plus souvent, inférieures au montant forfaitaire, de sorte que, pendant les dernières années, elle réalisait, de ce chef, un boni d'environ 500.000 fr.

Sur ce point, le Conseil d'État a donné raison à la thèse de l'État. Le Conseil d'État reconnaît, il est vrai, qu'en règle générale, l'indemnité de rachat doit représenter une somme équivalente à ce qui restait de ses recettes au concessionnaire en cours d'exploitation après paiement des dépenses réelles. Mais ce principe ne saurait recevoir son application dans le cas où il ressort de l'ensemble des stipulations conventionnelles que l'idée de forfait constitue la caractéristique essentielle du contrat. En conséquence, pour le calcul du produit net moyen servant de base à l'annuité de rachat, les dépenses d'exploitation devant entrer en compte ne sont pas les dépenses réelles, mais le montant forfaitaire de ces dépenses.

C'est ainsi, d'ailleurs, que le Conseil de préfecture de Constantine, qui avait statué sur le litige en première instance, avait résolu le différend. L'arrêt du Conseil d'État confirme sa décision sur ce point.

Mais la Cie de l'Est-Algérien a eu gain de cause sur une autre question. Il s'agissait de savoir comment l'État pourrait recouvrer le montant des avances de garantie versées par lui à la Cie au cours de la concession. Ces avances, y compris les intérêts, se montent à près de 300 MF. Le conseil de préfecture avait estimé que l'État était en droit de poursuivre ce remboursement sur la totalité de l'actif de la Cie, y compris ses réserves. Le Conseil d'État a jugé, au contraire, que le gage de l'État était plus restreint. Il a estimé, en effet, que le caractère spécial des conventions, dominées par l'idée de forfait, fait obstacle à ce que l'État exerce aucune poursuite sur les réserves que la Cie a pu se constituer et dont elle pouvait librement disposer, telles que les économies réalisées sur les barèmes d'exploitation. Mais l'État doit avoir pour gage de récupération de ses avances le matériel roulant, les matériaux combustibles et approvisionnements, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et gares ainsi que l'immeuble où fonctionnent les services d'administration centrale de la Cie.

D'autre part, d'après les chiffres publiés au J.O. par la direction générale des chemins de fer, le total des recettes p. l'ex. 1921 ressort à 38.798.630 fr. c- 42.101.932 fr. p. l'ex. 1920. La diminution d'un ex. à l'autre s'établit ainsi à 3.303.202 fr.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST ALGERIEN
 S.A. frse au capital de 25 MF.
 Siège social : Paris, 31, r. Pasquier
 (Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 141-143)

Conseil d'administration
 composé de 3 à 9 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 5 actions.
 BOURUET-AUBERTOT (Hector), 6, r. François-1^{er}, Paris ; pdt ;
 WATEL-DEHAYNIN (Albert), 2, r. de la Faisanderie, Paris ; v.-pdt ;
 JOLLIN (Gustave de), 10, r. de Thann, Paris ; adm. délégué ;
 BARRIOL (Alfred), 40, r. des Martyrs, Paris ;
 BAULANT (René), 92, av. Victor-Hugo, Paris ;
 DURRIEU (Paul), 74, av. Malakoff, Paris.

Commissaire aux comptes
 MONLUN (Sidney), 11, r. Bassano, Paris ;
 PERRELLE (Joseph), 44, r. de Bruxelles, Paris.

Objet. — L'exécution et l'expl. du ch. de fer de Constantine à Sétif et toutes autres concessions de ch. de fer en Algérie. En vertu de la loi du 24 juillet 1904 et des décrets des 25 août 1907 et 7 janvier 1908, le réseau a été racheté par l'État moyennant le paiement à la Cie d'une annuité jusqu'en 1978.

Capital social. — 25 MF en 50.000 act. de 500 fr. À l'origine, 10 MF, porté en 1879 à 13 MF, et en 1880 au chiffre actuel.

Répartition des bénéfices. — La somme nécessaire p. l'amort. du fonds social ; 6 % d'intérêt aux act. ; 5 % à la rés. légale ; le solde aux actions.

Cotation. — Paris, marché officiel au comptant et à terme ; actions et obligations.

Résultats des derniers exercices

Voir plus bas Résultats de 1912 à 1925.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1921

ACTIF	
Compte de 1 ^{er} établ.	196.120.443 14
Domaine privé et mobilier	453.005 13
Caisse, banques, débiteurs, portefeuille	7.305.620 34
Somme restant due par l'État	16.660.763 25
Somme restant due par le département de Constantine	213.416 59
	<u>220.753.248 45</u>
PASSIF	
Capital actions	25.000.000 00

Obligations	174.421.106 05
Service des coupons et impôts	5.416.156 84
Créditeurs divers	1.086.223 63
Réserve spéciale	3.511.980 60
Liquidation provisoire des ex. 1908 et suivants	10.315.000 00
Solde à reporter	276.031 33
Divid. à distribuer	726.750 00
	<u>220.753.248 45</u>

PROFITS ET PERTES 1921

DÉBIT	
Frais généraux, abonnement au timbre	528.418 35
Service des oblig.	8.042.050 00
Amort. des act.	50.000 00
Liquidation des ex. 1908 et suivants	755.000 00
Bénéf. de l'ex.	7.729.531 33
	<u>11.104.999 68</u>
CRÉDIT	
Report antérieur	275.301 11
Versement à faire par l'État p. l'annuité de rachat	10.553.959 98
Intérêt des capitaux	275.738 59
	<u>220.753.248 45</u>

Est-Algérien
(*Le Journal des finances*, 11 avril 1924)

Réunis le 3 avril en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1923, et voté le maintien du dividende à 30 francs, représentant la répartition statutaire, qui sera mise en paiement le 15 mai sous déduction de l'acompte de 15 francs distribué le 15 novembre. L'assemblée extraordinaire qui était convoquée pour le même jour, et qui devait statuer sur la dissolution de la société par suite du rachat de ses concessions par l'État, n'a pu se tenir faute de quorum et est convoquée à nouveau pour le 8 mai.

Le rapport qui a été lu à rassemblée ordinaire indique que, pour ce rachat, la société ne recevra pas un capital, mais une série d'annuités qui permettront, après avoir assuré l'intérêt et l'amortissement des obligations, d'assurer le service des actions.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST ALGERIEN
S.A. frse au capital de 25 MF.
Siège social : Paris, 31, r. Pasquier
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 122-124)

Conseil de liquidation

composé de 5 membres au moins, nommés pour 5 ans, propr. de 50 actions.
BOURUET-AUBERTOT (Hector), 6, r. François-1^{er}, Paris ; pdt ;
WATEL-DEHAYNIN (Albert), 2, r. de la Faisanderie, Paris ; v.-pdt ;
JOLLIN (Gustave de), 10, r. de Thann, Paris ; liquidateur délégué ;
BARRIOL (Alfred), 40, r. des Martyrs, Paris ;
BAULANT (René), 92, av. Victor-Hugo, Paris ;
CHARNACÉ (Paul de), 3, r. Perronet, Paris.

Commissaire aux comptes

MONLUN (Sidney), 4, r. de Galliéra, Paris ;
PERRELLE (Joseph), 34 *ter*, r. de Dunkerque, Paris.

Résultats des derniers exercices

Ex.	Bénéf. brut*	Serv. de soblig.	Amort. des act.	Bénéf. net	Divid. ttx	Divid. par act.
1912	10.355.548	8.035.170	30.000	1.535.378	1.474.500	30
1913	10.352.157	8.038.640	30.000	1.528.517	1.472.700	30
1914	10.352.949	8.053.515	35.000	1.489.434	1.470.900	30
1915	10.322.357	8.048.420	35.000	1.483.937	1.468.800	30
1916	10.339.108	8.032.410	40.000	1.511.698	1.466.700	30
1917	10.306.187	8.044.285	40.000	1.466.902	1.464.300	30
1918	10.321.874	8.057.190	45.000	1.464.684	1.461.900	30
1919	10.308.743	8.058.550	45.000	1.460.193	1.459.200	30
1920	10.322.939	8.058.165	50.000	1.459.775	1.456.500	30
1921	10.301.280	8.042.050	50.000	1.454.230	1.453.500	30
1922	9.544.391	8.041.940	52.930	1.449.821	1.448.160	30
1923	9.560.590	8.065.940	50.216	1.444.433	1.443.900	30
1924	9.667.930	8.046.670	54.398	1.566.864	1.591.080	30
1924	10.450.559	7.990.450	42.384	1.872.188	965.850	35

* Comprenant, à partir de l'ex. 1919, l'annuité de rachat.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1925

ACTIF	
-------	--

Lignes en expl., matériel roulant, approv. et immeuble à Paris remis à l'État	193.377.835 55
Hôtel et mobilier	421.878 26
Caisse, banques, débiteurs, portefeuille	12.873.313 39
Somme restant due par l'État	16.660.763 25
Somme due par le département de Constantine (somme fixée par la commission arbitrale et payable par annuités)	213.416 59
	<u>205.886.443 79</u>
PASSIF	
Capital actions	25.000.000 00
Obligations	174.421.106 05
Service des coupons et impôts	5.167.933 82
Créditeurs divers	131.298 15
Amortissement de la somme due par le département de Constantine	14.067 20
Dividendes à distribuer	965.850 00
Solde à reporter	186.188 57
	<u>205.886.443 79</u>

PROFITS ET PERTES 1925

DÉBIT	
Frais généraux, abonnement au timbre, etc.	545.536 44
Service des obligations	7.990.450 00
Amort. de 130 act.	42.384 10
Divid. de 35 fr. par act.	1.686.000 00
À reporter à nouveau	186.188 57
	<u>10.450.559 11</u>
CRÉDIT	
Report ex. 1924	254.009 85
Annuité de rachat de 1925	9.799.353 36
Intérêt des capitaux	397.195 90
	<u>10.450.559 11</u>

CHEMINS DE FER DE L'EST ALGERIEN
(Le Journal des débats, 27 avril 1928)

L'assemblée ordinaire qui s'est tenue le 25 avril 1928, sous la présidence de M. Bouruet-Aubertot, a approuvé les comptes de la liquidation de l'exercice 1927 faisant ressortir un solde créditeur de 1.853.323 fr. 76, permettant la répartition d'un dividende de 35 fr. brut aux actions. Le solde, soit 179.423 fr. 76, est reporté à nouveau.

Le paiement du dividende s'effectuera à partir du 15 mai prochain, sous déduction des impôts et de l'acompte de 15 fr. versé en novembre dernier, soit 20 fr. brut pour les actions non encore amorties. Le dividende revenant aux actions de jouissance ressort à 5 fr. brut.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN (en liquidation)

(La Journée industrielle, 20 avril 1930)

L'assemblée ordinaire réunie le 17 avril a approuvé les comptes de l'exercice 1929. Le solde créditeur s'élève à 1.846.614 fr. 63. Sur ce solde, il a été effectué, le 15 novembre dernier, le paiement semestriel de l'intérêt à payer aux actions, soit : 711.376 fr., laissant disponible 1.135.239 fr. 63.

Le coupon à payer sera, sous déduction des impôts, de 20 francs pour actions non encore amorties et de 5 fr. pour les actions de jouissance.

MM. H. Bouruet-Aubertot et G. de Charnacé ont été réélus comme liquidateurs.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGÉRIEN (en liquidation)

(Le Journal des débats, 23 avril 1930)

Les actionnaires, réunis le 17 avril en assemblée ordinaire, ont approuvé les comptes de la liquidation pour l'exercice 1929. Le soldé créditeur ressort à 1.846.614 fr. ; un versement semestriel ayant été effectué le 15 novembre dernier, il reste un disponible de 1.135.239 fr. Le prochain coupon de 20 fr. par action non encore amortie et de 5 fr. par action de jouissance sera mis en paiement à une date que fixera le conseil.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGERIEN

(en liquidation)

(L'Africain, 16 mai 1930)

Le coupon n° 108 des actions de capital de cette compagnie, à échéance du 15 mai 1930, a été fixé comme suit : brut, 20 fr. ; net : au nominatif, 16 fr. 80 ; au porteur, 15 fr. 68, et celui n° 6 des actions de jouissance à brut : 5 fr., ou net : au nominatif, 4 fr. 20 et au porteur, 4 fr. 08.

Les coupons seront payables : à Paris, au Crédit industriel et commercial ; en Algérie, à la Société marseillaise de crédit industriel et de dépôts, agence d'Alger.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGERIEN

(L'Africain, 21 novembre 1930)

Cette société déclare, comme l'an dernier, un acompte de 15 francs brut par action, payable à partir du 15 novembre.

CHEMINS DE FER DE L'EST-ALGERIEN
(*Le Temps*, 21 octobre 1933)

Le conseil a décidé de mettre en paiement, à partir du 15 novembre, l'acompte habituel de 15 francs brut par action. Le montant net ressort à 12 fr. 60 au nominatif et à 11 fr. 82 au porteur.

Les dessous de la presse réactionnaire
Le Groupe « L'Espoir français-Agence Custos »
(*Les Documents politiques*, novembre 1936)

M. Alfred Barriol nous paraît être là d'une modestie, exagérée, car il est — à nous en tenir aux annuaires financiers — intimement associé à la plus haute oligarchie financière et industrielle française, puisque nous l'avons trouvé occupant les situations suivantes :

Chef de la comptabilité aux Chemins de Fer du P.-L.-M.,

Administrateur :

[Chemins de fer de l'Est-Algérien](#),
Annuités d'Orléans à Châlons,
Navigation Transocéanique,
Études et Applications Financières,
Mines et Fonderies de Pongibaud (Groupe Mirabaud),
Forges et ateliers d'Estampage de la Foulurie,
Franco-Hollandaise d'Entreprise Générale du Bâtiment,
Générale d'électricité,
Gaz et Eaux,
Aérodynamique Industrielle,
Société Pigral,
Produits Oléiques,
Coopérative mondaine de Consommation,
La Prévoyance (Assurance-Accidents),
La Prévoyance (Incendie),
La Prévoyance (Vie).

Commissaire aux comptes :

Banque de l'Union Parisienne,
Financière Electrique,
Union européenne industrielle et financière (Groupe Schneider),
Services contractuels des Messageries maritimes, etc.

Nous n'ignorions point, en effet, que certaines des affaires dont il était question n'existaient plus — et spécialement [les Chemins de fer de l'Est-Algérien](#) et les Annuités Orléans-Châlons, puisque ces sociétés ont été rachetées par l'État ; que d'autres ont été « transformées » (Banque de l'Union Parisienne), etc.

La Société de l'Est-Algérien
(selon Augustin Hamon,
Les Maîtres de la France, t. 3, Éditions sociales internationales, 1938).

[210] Prenons comme exemple la Société de l'Est-Algérien, dont le capital actions est de 25 millions, et le capital obligations de 260 millions. L'annuité de rachat est de 9.800.000 francs. L'amortissement des actions exigeait, en 1934, 7.700.000 francs. Ce-
[211] pendant, les actionnaires n'ont reçu qu'un dividende de 30 francs par action de 500 francs. Cette société en liquidation, n'exploitant plus rien, a 750.000 francs de frais généraux dont la plus grosse partie sert à rémunérer les cinq liquidateurs ! Les cinq sont : MM.

Hector Bouruet-Aubertot,
Alfred Barriol [ingénieur ÉP],

Louis Watel-Dehaynin*, dont il fut parlé précédemment ; puis M. Paul Gautier de Charnacé [banquier lyonnais, Ch. de fer garantis des colonies frses Saïgon-Mytho], ancien conseiller à la Cour des comptes ¹⁷,
et M. Gustave de Jollin.

Il semble, par les noms précédents, que la finance catholique domine cette entreprise, ce qui est confirmé par le fait que le service financier de l'Est-Algérien se fait par l'entremise du Crédit industriel et commercial.

¹⁷ Le baron Paul Gautier de Charnacé est le fils du baron Maurice et de la baronne née de Bigault du Granrut. Il possède avec sa mère, le château d'Aulnoy, à Coulommiers (Seine-et-Marne). Il est marié à une demoiselle Durrieu (voir tome I, page 249), ce qui l'apparente aux familles Schweisguth, Odier, Houel, Mallet, Feray.

H / B DR. 676.782--

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

Destinataire *Pithiviers*
 Griffes ou dates de remise *23/1/56*
 Références *20308*
 FICHE DE CONTRÔLE A NE PAS DÉTACHER

916, Série H - Class. - 635-70.000

AMORTISSEMENT de 500 Frs PAYÉ
 DES CHEMINS DE FER DE L'EST ALGÉRIEN
 Ordinaire
 le 23 Mai 1956

L'EST ALGÉRIEN

Anonyme constituée par acte passé devant M. MOREL d'ARLEUX, Notaire à Paris, le 27 Janvier 1876, et par délibération de l'Assemblée Générale des Actionnaires du 5 Février 1876

REG. 191251/I-
 NUMÉRO DU CERTIFICAT NOMBRE D' ACTIONS

CAPITAL SOCIAL : VINGT-CINQ MILLIONS DE FRANCS
 DIVISÉ EN 50.000 ACTIONS DE 500 FRANCS
 (en liquidation par suite du rachat de ses concessions par l'Etat)

ACTIONS DE 2.500 FR.

Certificat d'Actions Nominatives

<p>Monsieur G U E D R O N Gustave, Marius-- Demeurant à PITHIVIERS -(Loiret)-- 3; rue Pilon--</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>1^{er} amortissement de 500 fr. payé Décision du Conseil de Liquidation du 21 Mai 1954</p> </div> <p style="text-align: center; font-size: small;">inscrit sur les Livres de la Compagnie pour</p> <p>Actions Nominatives dont les numéros sont indiqués au bordereau ci-contre.</p> <p>JOUISSANCE du <u>CE I ATT--</u> DOSSIER N° 676.782-- MUTATION N° 28-- Paris, le 4 JANVIER 1952-- Par délégation du Conseil, Un Liquidateur.</p> <p><i>André...</i></p>	<p>MUTATION N° Solde à nouveau DOSSIER N° -----</p> <p>JOUISSANCE du Paris, le 19 Par délégation du Conseil, Un Liquidateur.</p> <hr/> <p>MUTATION N° Solde à nouveau DOSSIER N° -----</p> <p>JOUISSANCE du Paris, le 19 Par délégation du Conseil, Un Liquidateur.</p> <hr/> <p>MUTATION N° Solde à nouveau DOSSIER N° -----</p> <p>JOUISSANCE du Paris, le 19 Par délégation du Conseil, Un Liquidateur.</p>
---	---

* BARRÈRE LEBONNEAUX & C^e, Imp. PARIS

Coll. Serge Volper
 COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
 DE
 L'EST ALGÉRIEN

CAPITAL SOCIAL : VINGT-CINQ MILLIONS DE FRANCS
 DIVISÉ EN 50.000 ACTIONS DE 500 FRANCS
 (en liquidation par suite du rachat de ses concessions par l'État)

ACTIONS DE 2.500 FR.

1^{er} AMORTISSEMENT DE 500 FR. PAYÉ.
Décision du conseil de liquidation
du 21 mai 1954

CERTIFICAT D' ACTIONS NOMINATIVES

Paris, le 4 janvier 1952.
Par délégation du conseil, ?
Un liquidateur : ?
H. Baguenier Desormeaux & Cie, impr. Paris

Chemins de fer de l'Est-Algérien
(en liquidation)
[Desfossés 1956/356]

Siège social : Paris, 74, rue de la Victoire.

S.A., 5 février 1876.

Capital : 25 MF.

Obligation : 260 MF.

Racheté par l'État en 1924.

Annuité de rachat : 9,8 MF.

5 liquidateurs :

Martin du Gard (Marcel)[1884-1963][frère de l'écrivain Roger Martin du Gard][marié à M^{lle} Verdé-Delisle][pdt Sténotype Grandjean], 356 (pdt liquid. Est alg.), 993 (Batignolles-Châtillon).

Barriol (Alfred)[1873-1959][ép. Dlle Benedetti. Dont Yvonne (M^{me} Baudon)][polytechnicien], 83 (Prévoyance-RD), 336/2 (pdt Orléans-Chalons), 356 (liquid. Est-Algérien).

Bouruet-Aubertot (Michel)[fils d'Hector et de Madeleine Homberg. Père de Marie-Thérèse ép. Claude Parent], 356 (liquid. Est-Algérien).

Gautier de Charnacé (Paul)[banquier lyonnais, conseiller à la Cour des comptes. Adm. Ch. de fer garantis des colonies frses Saïgon-Mytho. Ép. Gabrielle Durrieu, fille de Paul Durrieu (de l'Acad. des inscriptions et Belles-Lettres, adm. de l'Est-Algérien), petite-fille d'Henri Durrieu (pdt du CIC et de l'Est-Algérien)], 356 (liquid. Est-Algérien).

Roquerbe (Jean)[CIC], 139 (Bordelaise de CIC), 356 (liquid. Est-Algérien).



[Coll. Peter Seidel](#)
COMPAGNIE DES
CHEMINS DE FER DE L'EST ALGÉRIEN
(en liquidation)
74, rue de la Victoire, PARIS IX^e

Société anonyme constituée le 27 janvier 1876 par acte passé devant M^e Morel d'Arleux, notaire à Paris, et entrée en liquidation amiable à compter du 1^{er} juillet 1924, suivant les résolutions adoptées par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 19 juin 1924.

5^e et dernier amortissement
de NF 5 payé (décision de l'assemblée
générale du 16 mai 1960)
ACTION DE JOUISSANCE

CAPITAL SOCIAL : VINGT-CINQ MILLIONS DE FRANCS

divisé en 10.000 actions de 2.500 francs

ACTION DE DEUX MILLE CINQ CENTS FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée

Par délégation du conseil de liquidation (à gauche) : ?

Le président du conseil de liquidation (à droite) : Martin du Gard
Paris, le 1^{er} octobre 1951

Who's who, 1979 :

ROQUERBE (Jean), ... Carr. : au Crédit industriel et commercial* (depuis 1930), ...
président du conseil de liquidation (depuis 1963) de la Compagnie des chemins de fer
de l'Est-Algérien...
